

Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPOORT MAGAZINJA
K/11. szám, 2009. november



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



Előfizetési akció:
Legyen az Öné
egy baseball-sapka!

12H: MEGBÍZHATÓ MAGYAROK



LOEB
Hatodszor
is nyert



ROSSI
Kilencszeres
bajnok



**FORZA 3
MOTORSPORT**
Mindent visz!

BUTTON

Világbajnoki mindentudó



695 Ft

Bernadett és a Suzuki
EGY LÁNY ÉS EGY MOTOR



EGY KORSZAK BÚCSÚZIK

Egy hónapja még arra bíztattam Olvasóinkat, hogy örüljünk együtt, a válság ellenére milyen jól sikerült ez az év, mennyi izgalmas versenyt láttunk az FI-ben, a raliban, a MotoGP-ben és a többi szakágban. Az évad megkoronázásaként még egy pazar, mesébe illő futamot is megcsodálhatott a televíziók képernyőin keresztül a lelkes közönség, Abu Dhabi pompája és csillogása azt vetítette előre, milyen lehetne a száguldó

Glock és Trulli legutóbbi munkaadója nyolc év és tizenhárom dobogós hely után döntött a kivonulás mellett. Miután az istálló fennállása alatt nagyjából 3 milliárd eurónyi összeget költött el, és ez az összeg el is hangzott a japánok igazgatótanácsi ülésén, ottani normák szerint nem volt meglepő, hogy Tadaszi Yamasina csapatelnök sírni kezdett. Hogy rajta mindez segít-e, az nem tudható, ám az bizonyos, hogy a gyár

▶▶ "A Honda, a BMW és a Toyota távozása azt jelenti: vége a gyártók érájának, egy korszak letűnt, jöhetnek a kis istállók."

cirkusz egésze, ha folytatódna a fejlődés, és nem jött volna az a fránya recesszió. De aztán pár napon belül érkezett két rövid hír Japánból, amelyek feltehetően nem csak engem gondolkoztattak el. Előbb a Bridgestone jelentette be, hogy 2010 végén szakít a Formula-1-gyel, majd az évezred egyik legtöbbet költő istállója, a Toyota fűjt visszavonulót, de az autógyár már a következő esztendőről.

hátszelével a sportágba jutó Nakajimán és Kobajashin nem sokat, csakúgy, mint a közeli gyár alkalmazottain, akik mostantól csak abban bízhatnak, hogy a DTM-ben vagy Le Mans-ban feltűnhetnek még Toyota-emblémű versenyautók. Azért olyanok is akadnak, akik a tenyerüket dörzsölték a hír hallatán: leginkább talán a BMW Saubert felvásárló cég örülhetett, amelynek ezidáig nem volt helye az FI-es rajtrácson, mostantól azonban remélhetőleg minden, eddig zárt kapu megnyílik a Quadbaknak.

Milyen tanulságot szűrhetünk le abból, hogy az elitből tíz hónap leforgása alatt három alakulat is elbúcsúzott? A hosszú évek alatt egy-egy futamgyőzelmet szerezni képes Honda és BMW, valamint a nyeretlen Toyota kivonulása valószínűleg azt jelentheti, hogy száguldó cirkusz nem az a technikai sport, amelyikben tapasztalatok híján, csupán pénzzel sikereket lehetne elérni. A gyártók kimeríthetetlennek tűnő pénztárcái ráadásul most üresek, és hiába is telnének meg, az FI-ben kialakuló költségtakarékossági szabályok miatt bevezetett egyenlőségek, a jövőre rajthoz



Fotó: Rogosz Péter

ELISMERT TÉLI TELJESÍTMÉNY

BLIZZAK LM-30

KÜLÖNÖSEN AJÁNLOTT



BLIZZAK LM-30 - TESZTMÉRET 185/60 R 14 T

BLIZZAK LM-30

AJÁNLOTT



BLIZZAK LM-30 - TESZTMÉRET 185/60 R 14 T

BLIZZAK LM-30

KÜLÖNÖSEN AJÁNLOTT



BLIZZAK LM-30 - TESZTMÉRET 185/60 R 14 T

BLIZZAK LM-30

KÜLÖNÖSEN AJÁNLOTT



BLIZZAK LM-30 - TESZTMÉRET 185/60 R 14 T



Decemberi számunkban minden előfizető és vásárló egy lapozható motorsport-falnaptárt talál

álló 13 istálló tülekedése az eddigieknél is kisebb esélyt adna számukra a bizonyításra. A nagy márkák közül hírmondónak ugyan marad (?) a Renault, mégis kimondható: vége a gyártók érájának, egy korszak letűnt, jöhetnek a kis istállók. Bár minden bizonnyal akadnak, akik ezen szomorkodnak, Önöknek, az AFM Olvasóknak nincs okuk letargiába esni. Történelem bármilyen 2010-ben, egy igazi rajongó várakozással tekint a következő szezon elé. És hogy tudják, mikor mire számíthatnak jövőre, kiadónk ajándékként a decemberi számunk mellékletében egy lapozható falnaptárt is találhatnak a legszebb fotókkal és a legfontosabb események listáival. Találkozunk egy hónap múlva!



Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás Verseny Adrenalin

- ✦ Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- ✦ Honda 200 cm³ 8,5 LE motorok
- ✦ AGV bukósisak
- ✦ SPARCO versenyző overál
- ✦ Hangszigetelt üvegfalú lounge
- ✦ Azonnali eredménylista a monitorokon
- ✦ Formula-1 közvetítések
- ✦ G1 Kart bár



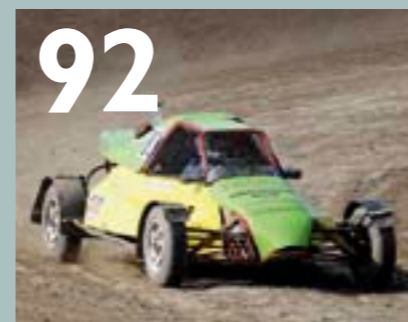
Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m² pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnap bulik megrendezésére is.

G1 KART CENTER: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58. Material Center, mélygarázs -3 szint ✦ **Nyitva:** H-P 15.00-22.00, Szo-V 10.00-23.00 ✦ **Információ:** +36-1 239-0743 ✦ **E-mail:** info@g1kartcenter.hu

www.g1kartcenter.hu

TARTALOMJEGYZÉK

2009. november



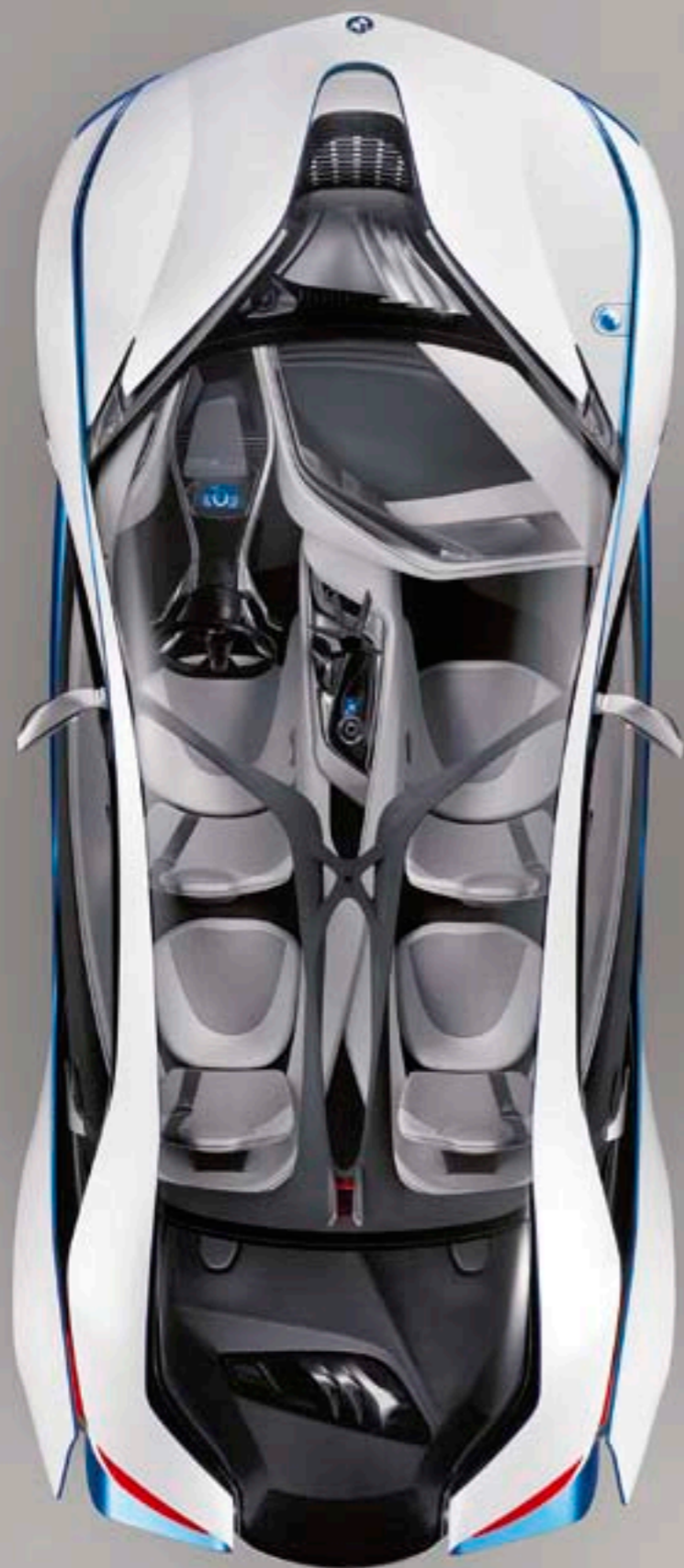
HÍREK 6	FINÁLÉ 65
Érdekességek az FI világból	Órai első, Borbás negyedik győzelmét szerezte
KÜLÖNVÉLEMÉNY 13	FERRARI-GYŐZELEM 66
Dávid Sándor rovata	A gyorsasági bajnokság küzdelmei is véget értek
ELDŐLT! 14	A TAPASZTALTAK 70
Webber nyert, Button világbajnok lett Interlagosban	Bemutatkoznak a gyorsasági szakág csapatai
CSÚCSOK ÉS MÉLYPONTOK 18	ELÉG AZ ÖRÖMHÖZ 72
Sajtókonferencia a világbajnokkal	Patkó Motorsport: Felkaroltak egy tehetséget
MÉLTÓ BEFEJEZÉS 22	BOLDOG VESZTESEK 74
Abu Dhabi: Vettel-siker az új ékszerdobozban	Az ACS Motorsport vezetője elégedett
EGYSZER MINDENKI FELNŐ 30	BAJNOK AKAR LENNI 81
Button és világbajnoki címének története	Bongó csúcsra szeretné jártni a BMW-t
A SEMMIBŐL 36	TELJES A NÉVSOR 82
Ross Brawn alakulata nyolc hónap alatt csodát tett	Gokart ob: Kecskeméten minden dobogós hely elkelet
FŐ A KITARTÁS! 44	KÖZEL A CSÚCSHOZ 85
Kiválóan szerepeltek a magyarok a Hungaroringen	Havasi József Sienában hadilábon állt a szerencséivel
KÉT FUTAM KÖZT 46	ÖTSZÖRÖS BAJNOK 86
Az Endurance Club Hungary már Dubaira készül	Birizdó Imre befejezte a gokartozást, de még hallunk róla
HÁROMBÓL KETTŐ 48	VENDÉGTRÍÓ 89
Elkelt a MotoGP és a 125 vb-címe	A Szalay Dakar Team Szalay Balázs nélkül
BAJNOK 52	IDEGEN TÁJAKON 90
Benner Zsolt megnyerte a Suzuki GSX-R Klub Kupát	Ralikrossz: Három országban doltek el a hazai helyezések
EGY MOTOR ÉS EGY LÁNY 53	MÉLTÓ BEFEJEZÉS 92
Bernadett és a Suzuki GSX-R	Autocross: Szisz emlékvverseny Szeghalmon
HATODSZORRA 54	NINCS MEGÁLLÁS 96
Loeb a bajnok, Hirvonen egy ponttal maradt le a címről	Forza Motorsport 3: Minden idők legjobb szimulátorjátéka
HIDEG GYŐZELME 56	A HÓNAP RAJTRÁCSLÁNYAI 98
A zárófutam nyíradí murvájából komló aszfalt lett	Szeptemberben ők voltak a versenypályák legszebbjei
OSZTRÁK LEVEZETÉS 62	
Rongits Attila nagyon jó évet tudhat maga mögött	

MÉLTÓ BEFEJEZÉS



SPORTKOCSI

Új tanulmányautót mutatott be a száguldó cirkuszból távozó BMW. A Forma-1-es technológiával gyártott 2+2 üléses Vision EfficientDynamics mindössze 3,76 liter üzemanyagot fogyaszt el 100 kilométerenként, csúcsebbsége mégis eléri a 250 km/órát. A könnyűfém vázra épülő koncepció rendkívül sportos, agresszív megjelenésű, mégis akár családi autónak is megfelel a maga 150 literes csomagterével. A világos utastér kényelmes, és technikailag a legmodernebb felszerelést kapta. Az autó a bajor második generációs „full hybrid” modellje, amelyben a BMW egy háromhengeres dízellel kapcsolta össze a két elektromotort. A másfél literes erőforrás teljesítménye 163 lóerő, vagyis literteljesítménye új rekord a dízel-technológiában. Ráadásul a hátsó tengely elé építették, hogy minél ideálisabb legyen a sportkocsi súlyelosztása. A rendszer összesen 356 lóerő leadására képes, a maximális csúcnyomaték 800 Nm.



NAKAJIMA III.

Újabb Nakajima-sarj halad az F1 felé vezető rögös úton: az 1987 és 1991 között a Lotus és Tyrrell csapatoknál megfordult Satoru Nakajima fiai közül az idősebbik, Kazuki már két éve a Williams-Toyota versenyzője és hamarosan az öccse, Daisuke is megérkezhet a királykategóriába. A 20 esztendőes versenyző idén már a brit F3-as bajnokságban gyarapítja tapasztalatait, ráadásul egy kitűnő istálló, a Räikkönen-Robertson Racing szerződette le. „Óriási kihívás vár rám



ebben a szezonban, de bízom benne, hogy a szezon kezdetétől fogva futamokat nyerhetek.

Tavaly sokat teszteltem a csapattal és jól érzem magam náluk” – fogalmazott a japán tehetség.

GYÁRI CSAPAT?

2012-től a Brawn GP-re összpontosítja erőit a Mercedes-Benz – állítják egyre határozottabban paddock-források. A csillagos márka várhatóan már 2010-re kereskedést vásárol az idei évad sikercsapatában, 2011 végére pedig – amikor lejár exkluzív szerződésük a McLarennel – már 75 százalékos tulajdonosai lesznek Ross

Brawn istállójának. A másfél évtizede fennálló McLaren-Mercedes konstelláció állítólagos felbomlását az idézheti elő, hogy a Mercedes terveivel ellentétben aközúti autózás frontján a McLaren saját útjára lépett. Az istálló éléről tavasszal leköszönt Ron Dennis vezetésével a McLaren Automotive nemrég bemutatott új szupersportkocsiját, a MP4-12C-t, amellyel nem titkolatlan a Ferrarit veszik célba. Dieter

Zetsche, a Daimler AG vezére a McLaren-együttműködéssel kapcsolatban sokat sejtetően kijelentette: „Nem áll szándékunkban megszakítani a kapcsolatot, azt viszont előfordulhat, hogy a viszonyunk megváltozik. A Mercedes azt szeretné, ha a Formula-1-ben jelentősen csökkennének a büdzsék és változnának a szabályok is” – fogalmazott a konzern nagyfőnöke.



SEBESSÉG ÉS INTELLIGENCIA



A Casio újdonsága technikailag és megjelenésében is ámulatba ejtő. Az idén debütált EQW MI000DB-1A típusú karóra dinamikus és innovatív. 3D-s (két szintes) számlap, „disc chronograph”, rádiójel-vezérelt atom pontos működés 6 sávós rádiójel-vétellel, fényenergiával működtetett szerkezet, automatikus naptár, világító 29 városkóddal, ébresztés, 1/20 mp-es stopper,

mindez egy 10 bar vízállósággal felvértezett acéltokba zárva. A funkciók hibátlan működése 5 motor összehangolt munkájának eredménye. Sebastian Vettel intelligens vezetési stílusa közismert. Az új Edifice órák koncepciója: sebesség és intelligencia. A Casio a vb-i második pilótát választotta, mert koncepciójuk megegyezik. www.casio-watch.hu

A Bridgestone 2010 után kiszáll az F1-ből. A japánok motorsport osztályának vezetője, Hiroshi Yasukawa így fogalmazott: „Alapos és hosszas mérlegelést követően a felügyelő tanács szükségességét látta annak, hogy az erőforrásait a jövőben a fejlesztésekre és az innovatív technológiákra fordítsa.” A gumigyártó 1997 óta szerepel a Formula-1-ben, amely során 223 versenyt teljesített és 156 győzelmet szerzett. 2007 óta egyedüli gumiszállítóként vannak jelen. A GP2-es és a MotoGP-s sorozatok számára a Formula-1-es kiszállás után is biztosítanak gumikat.

Hivatalossá vált, hogy a Williams istálló a tervezettnél egy évvel korábban, már az idei évad végén szakít motorszállító partnerével, a Toyotával és újra szövetségre lép korábbi szövetségeseivel, a sportágba jövőre visszatérő Cosworth-szel. „Akárcsak mi, a Cosworth is egy független cég és hozzáánk hasonlóan őket is a versenyzés iránti szenvedély hajtja. Meggyőzőnek találjuk azt a magas színvonalat, amit képviselnek és biztosak vagyunk benne, hogy versenyképes motorokat kapunk majd tőlük” – fogalmazott a bejelentés kapcsán a névadó-csapatfőnök, Sir Frank Williams. A grove-i különítmény jövőre várhatóan Nico Hülkenberget és Rubens Barrichellót ülteti autójába.

Két futamon is Kamui Kobayashi helyettesítette a Toyotánál a szuzukai balesete után hátsógolya-sérüléssel bajlódó Timo Glockot. A japán - aki a pénteki szabadedzéseken már Suzukában is megmutatta magát – a brazil időmérőn a 11. hely megszerzésével, a futamon pedig bátor, a sportszerűség határait feszegető vezetésével irányította magára figyelmet. Abu Dhabiban ennél is jobb teljesítményt nyújtva 6. lett a GP2 Asia bajnoka, akiről azonnal elterjedt, hogy 2010-re versenyző léptetik elő a fehér-pirosaknál.

TWSTEEL

Három éves reklámszerződést kötött a TW Steel a Renault F1-es istállójával. A méretes órák holland gyártója a támogatóitól a tavalyi szingapúri botrány miatt nagyrészt megváló istállótól komoly felületeket kapott, és a szezonzáró versenyen már ki is használta azokat.



JÖN SENNA

Bruno Senna, a legendás háromszoros világbajnok Ayrton Senna unokaöccse jövőre biztosan az F1-es mezőny tagja lesz, a 26 esztendőes brazil a 2010-es idényben debütáló

Campos-Cosworth istállóval kötött szerződést. „Örülünk, hogy a Senna név rajtunk keresztül térhet vissza az F1-be. Brunót pályafutása korai szakaszától kezdve szemel tartjuk

és úgy véljük, hogy az alacsonyabb szériákban már demonstrálta, hogy a jövő egyik legígéretesebb versenyzője” – nyilatkozta a csapatfőnök, Enrique Rodriguez de Castro.

2010-ES CSAPATFELÁLLÁSOK

(*-gal jelölve a már biztos szerződések)

Brawn GP Jenson Button Nico Rosberg	Lotus Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve Anthony Davidson
Red Bull Sebastian Vettel* Mark Webber*	Manor Anthony Davidson Lucas di Grassi Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve
Ferrari Fernando Alonso* Felipe Massa*	Campos Bruno Senna* Pedro de la Rosa Marc Gené Sebastien Bourdais Giancarlo Fisichella Jacques Villeneuve
McLaren Lewis Hamilton* Kimi Räikkönen Nico Rosberg	USFI Marco Andretti Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve
Williams Nico Hülkenberg* Rubens Barrichello*	Quadbak Nick Heidfeld Christian Klien Jacques Villeneuve
Renault Robert Kubica* Romain Grosjean Heikki Kovalainen Lucas di Grassi	
Force India Giancarlo Fisichella Adrian Sutil Vitantonio Liuzzi	
Toro Rosso Sebastien Buemi Jaime Alguersuari	

VISSZATÉR A KERS

Jövő évi mellőzése után 2011-ben egységesített formában térhet vissza a fékezések közben keletkező energiát újrahasznosító KERS – állítja a német sajtó. A pletykák szerint a beszállító a Ferrari partnere, az MTS and Saft nevű cég gondoskodhat, amely csapatonként évi 2 millió euróért vállalná, hogy szállítja az eszközt a mezőny tagjainak. Bár az FIA műszaki szabályzata jövőre is engedélyezi a KERS használatát, az istállók érdekvédelmi szövetségének (FOTA) tagjai Szingapúrban megállapodtak arról, hogy 2010-ben senki nem használja az eszközt.



Bár a Ferrarivak kötött szerződése értelmében Giancarlo Fisichella jövőre a Scuderia teszt- és tartalékpilótája lehet, a 36 esztendőes olasz nem zárja ki annak lehetőségét, hogy visszatér a Force Indiához és folytatja a versenyzést. „Miért ne? Még nem véglegesítették a felállásukat” – mondta a veterán sofőr, amikor Abu Dhabiban a Force India-pletykáról kérdeztek. A római sofőr hangsúlyozta: ismeretlen csapathoz nem kíván átigazolni, mert – mint mondta – „az már túlságosan nehéz feladat lenne számomra”.

Egy héttel előrehozta a jövő évi Monacói Nagydíj időpontját az FIA, a módosítást a csapatok kérésére ejtették meg. Az istállók azért kérvényezték az időpontváltozást, mert attól tartottak, hogy egy hét nem elég arra, hogy Isztambulból átköltözzenek a hercegség utcai versenypályájára. A jövő évi kalendáriumot előreláthatólag decemberben véglegesíti a nemzetközi szövetség.

Jarno Trulli 35 esztendősen Rubens Barrichello és Giancarlo Fisichella mögött a mezőny harmadik legidősebb tagja, ennek ellenére meg sem fordul a fejében a visszavonulás gondolata. Az olasz úgy érzi, továbbra is munkál benne a versenyzés iránt érzett szenvedély: „A versenyzés az életem része. Ha ezt elvonnák tőlem, nagyon súlyos gondjaim lennének, mert a tűz óriási bennem és továbbra is lángol” – nyilatkozta a Daily Express című brit lapnak a Toyota pilótája. A 13 évnyi, több mint 200 verseny tapasztalattal rendelkező sofőrnek feltett szándéka, hogy 2010-ben is jelenlegi munkaadójánál maradjon: „Itt akarok maradni, ahol most vagyok, mert az első dobogós helyezést és pole pozíciót már sikerült megszereznem a csapatnak. Teljesen nyilvánvaló, hogy mi a következő célom.” – mondta Trulli, aki saját bevallása szerint mind a napig képes 'megőlni', ha valami nem jól sikerül a versenyeken.



Discovery Channel
A Formula-1 kulisszatikái
3 db 60-60 perces
dokumentumfilm
Ár: 3000 Ft/csomag

**DVD
AJÁNLAT!**



Parfüm Power ml
F1 Baseball Sapka
3199 Ft

**ILLATSZER
AJÁNLAT!**

FI Szett
Tusfürdő+Dezodor
+Teddy maci
Ár: 4199 Ft



FI Szett
Dezodor+Bögre
+Kulcstartó
Ár: 2999 Ft



Négyesi Pál
Ferrari
235x302x13mm
Oldal: 128
Ár: 4490 Ft



Négyesi Pál
Autó Enciklopédia
300x235x30mm
Oldal: 400
Ár: 5990 Ft

KÖNYV AJÁNLAT!



Ch. Gáll András
Fernando Alonso
165x200x6mm
Oldal: 100
Ár: 1990 Ft



Vígh Gréta
Michael Schumacher
215x215x20mm
Oldal: 251
Ár: 2960 Ft



Dávid Sándor
FI Sztorik 2008*
155x225x25mm
Oldal: 250
Ár: 2960 Ft



McLaren
Négy évtized a F-1-ben
215x214x17mm
Oldal: 260
Ár: 2990 Ft



Bethlen Tamás–Hegedűs István
Forma-1 krónikája
239x297x32mm
Oldal: 560
Ár: 8900 Ft



Paolo D'Alessio
Sztárpilóták
290x320x25mm
Oldal: 560
Ár: 5990 Ft



Simon István
Száguldó cirkusz*
210x300x10mm
Oldal: 180
Ár: 5380 Ft

Lewis Hamilton
Az éntörténetem
147x215x18mm
Oldal: 192
Ár: 2990 Ft



*** A 2009-ES KÖTET
ELŐRENDELHETŐ!**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK ÉS MÉG TÖBB TERMÉK WEBSHOPUNKBAN, A FORMULA.HU WEBOLDALON!

(Közvetlen cím: <http://formula.futureweb.hu>)

MEGRENDELŐSZELVÉNY

A fentiek szerint megrendelem az alábbi termékeket a megjelölt darabszámban, kérem ehhez küldjenek befizetési csekket/utánvételt továbbítsák (a megfelelő rész aláhúzandó).

cím	db	ár

Csomagolási és postaköltség 590 Ft. Az utánvétel minimum költsége 1290 Ft.

név _____
lakcím _____
telefon _____ E-mail _____
dátum _____

aláírás _____

A megrendelőszelvényt vagy annak másolatát, esetleg e-mail-es verzióját az alábbi címekre kérjük elküldeni:
Autósport és Formula Magazin
3504 Miskolc Pf.: 90
Telefon: 46/505490, fax: 46/505491
E-mail: elofizetes@formula.hu



ÚJ ELNÖK

Jean Todt, a Ferrari korábbi vezére nyerte az FIA október 23-án tartott elnökválasztását, a francia szakember 135-49-es szavazati aránnyal győzte le ellenfelét, a korábbi rali-világbajnok, Dakar-győztes ex-EP-képviselőt, a finn Ari Vatanent. Todt a tisztséget 1993 óta betöltő brit Max Mosley-t váltja fel az elnöki székben, megbízatása négy évre szól. Az új elnök azt ígéri, hogy az FI és a rali-vb élére is biztosokat nevez ki, igyekezve ezzel is igazságosabbá tenni a bíráskodást a két szakágban. (A csapatvezetőből FIA elnökké előlépő sportpolitikusról Dávid Sándor írását a 13. oldalon olvashatják.)

Jean Todt legyőzte Ari Vatanent, és elfoglalta az FIA elnöki székét. A francia állítólag szeretné visszahozni az FI-be hazája nagydíját

2010-től magyar idő szerint 10 órakor rajtol majd a Maláj Nagydíj – tudatták a spanyol-országi összeváltás szervezői, akik szerint ezzel elkerülhető lesz az idén tapasztalt probléma. Mint ismert, idén az 56 körösre tervezett verseny helyi idő szerint 14 óra helyett 17 órakor startolt, de 32 kör után felhősakadás miatt félbeszakították, és a beálló sötétség lehetetlenné tette az újraindítást.

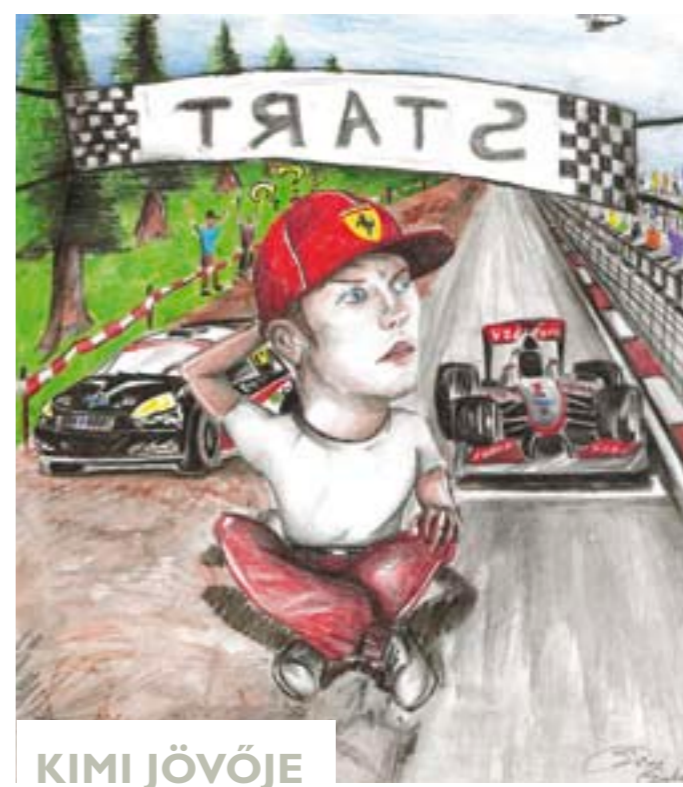
Komoly vérveszteség érte a Brawn-Mercedes istállót, Jörg Zander technikai igazgató-helyettes ugyanis megvált a költségtől. Az okok nem ismertek, az viszont igen, hogy a szakember elévülhetetlen érdemeit szerzett a Honda-utóidei parádés szereplésében. „Köszönetet mondunk Jörgnek, ugyanakkor minden jót kívánunk a jövőjéhez” – nyilatkozta a fehér-rikítócsapárgó együttes szóvivője. Zander tavaly kezdetet dolgozni a Brawn-előd Hondánál, előtte megfordult a Toyotánál, a Williamsnél és a BMW-nél is.

Továbbra sem tudni túl sokat a Sauber istálló új tulajdonosáról, csak annyi nyilvános, hogy egy svájci központtal működő konzorcium, a Qadback a befektető. A vállalat nemrég az angol negyedosztályban sínylődő Notts County labdarúgó-csapatát is felvásárolta, ahol jelentős pénzeket öltek játékosok szerződésébe, de magukról mindössze annyit árultak el, hogy „közel-keleti és európai családok” állnak a háttérben. Mario Theissen tájékoztatása szerint az alakulat máris megszerezte a Ferrari V8-asát és váltóját, indulási jogosultságuk azonban még nincs: mivel az FIA a Lotust jelölte 13. csapatnak, egyelőre lázasan kutatják vizsgálgják annak lehetőségét, hogy lehetne 14 csapatosra bővíteni a mezőnyt, hiszen a konkurenseknek nem érdeke eggyel több alakulat rajtrácsra állítása.

FIZETÉSEK 2009

Az Arabian Business nyilvánosságra hozta a pilóták 2009-es fizetését kimutatását. A magazin szerint többen nem kapnak fizetést az istállójuktól (Kazuki Nakajima, Romain Grosjean, Adrian Sutil és Vitantonio Liuzzi) míg mások az alapfizetésük háromszorosát is összehozhatják a különféle szponzori megállapodások miatt. (Táblázatunkban az alapfizetéseket közöljük millió euróban.)

1. Räikkönen (Ferrari)	30,3
2. Hamilton (McLaren)	12
3. Alonso (Renault)	10,1
4. Rosberg (Williams)	5,7
5. Massa (Ferrari)	5,3
6. Trulli (Toyota)	4,3
7. Vettel (Red Bull)	4
8. Webber (Red Bull)	3,7
9. Button (BrawnGP)	3,3
10. Kubica (BMW-Sauber)	3
11. Kovalainen (McLaren)	2,3
12. Heidfeld (BMW-Sauber)	1,8
13. Glock (Toyota)	1,3
14. Fisichella (Ferrari)	1
15. Buemi (Toro Rosso)	1
16. Barrichello (BrawnGP)	0,674
17. Alguersuari (Toro Rosso)	0,337



KIMI JÖVŐJE

A Ferrari finn pilótája utolsó 2009-es versenye után sem közölte, hogyan képzei jövőjét, de arról már nyilatkozott, hogy akár a rali vb-t, akár az FI-es választja, csak ütőképes kocsi hajlandó beleülni. Ilyet – a pletykák

szerint - jelen pillanatban csak a McLaren képes nyújtani neki, ám elemzők azt a lehetőséget sem vetik el, hogy megfelelő ajánlat híján egy évet egyszerűen kihagy Raikkönen. Grafika: Szűcs Csaba

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra és az Öné lesz egy csúcsminőségű, 5000 Ft értékű baseball-sapka.

Kínálatunk: Ferrari (Raikkönen világbajnoki címének emlékére), McLaren (Hamilton), BMW Sauber (Kubica), Toyota (F1 Team), Ford (World Rally Team)



GP SHOP

A termékeket a GPshop biztosította:
www.gpshop.hu
üzlet: 2092 Budakeszi, Fő u. 126.
Tel: +36 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

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

Áraink: **1 éves AFM előfizetés ajándék baseball-sapkával 6490 Ft**
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) 3490 Ft
További lehetőség: 4990 Ft (20% kedvezmény!) 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 szeptember végéig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

Autósport és Formula
Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

egy évre - 4990 Ft fél évre - 3490 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

JEAN

A Lord kikocsizik. Kiszáratva megállíttatja a Rolls-Royce-ot, kiszáll, és: „Jean!... Kint van?...” - kérdi. „Kint, Uram!” - mondja a komornyik. A Lord: „Jean! Folyik?” „Nem, Uram.” Kicsit később a Lord megint kiszáll, és kérdi: „Jean! Kint van?” „Nincs, Uram!” „Kár. Mert folyik!...”
Tudom, bugyuta kis vicc, ráadásul jó hosszú szakáll is van, de a maga korában tucat számra születtek a Jean viccek, nekem pedig, nem tehetek róla, ahányszor Jeant hallok, mindig eszembe jut közülük egy. Gondolom, eddigre már ki is találta a kedves olvasó, hogy ezúttal Jean Todtról jutott eszembe ez az egyszerű kis tréfa, annak ellenére, hogy az nem tréfa, hogy nagy többséggel őt választották néhány nappal ezelőtt az F.I.A. elnökévé. És maga ez az elnöki poszt sem tartozik vicces, más szóval „könnyű”, könnyed beosztások közé. Az FIA, mint nemzetközi szövetség, egyike a leghatalmasabbaknak a világon, és messze nem a legfontosabb tevékenysége a világ autósportjának a szervezése, irányítása. Olyannyira nem, hogy amikor én kezdtem a szakmát, az FIA-nak még bőven volt erre a feladatra külön sport szekciója, és, ha jól emlékszem Jean-Marie Balestre elnökké választása környékén alakult át a szervezet a maihoz hasonlatossá, mert Jean-Marie (már megint

a legfontosabb tudni, hogy Jean vajon mit lép majd a versenysorozat megannyi nyitott kérdésében, hogyan és főleg kikkel képzelet el a Cirkusz jövőjét. Elődjé, Max Mosley nem kényeztetette el különösebben a Forma-1-et, s végül emiatti népszerűtlensége vezetett lemondásához is, de azt nem gondolhatja komolyan senki, hogy Todt most majd a sifiba dobja az egész cuccot, amelyért Max a karrierjét kockára tette. Annak ellenére, hogy sokan azért félték megválasztásától, mert ő „Mosley embere”, meg ilyesmik. Akik ezt hiszik, azok távolról sem ismerik a kis hörccsögöt (már elnézést, de olyan édes pofija van), akinek a pályafutása éppen azt példázza, hogy soha sem volt senkinek az embere – saját magán kívül! Jean Todt mindig is önjáró volt, ráadásul óriási tehetséggel, éles ésszel, és fantasztikus diplomáciai érzékkel megáldva. Nem véletlen, hogy már rali navigátor korában őt választották „szakszervezeti bizalmivá”, azaz a versenyzők érdekeinek képviselőjévé, amit aztán komolyan képviselt is. Innen vezetett azután a pályája a legváltozatosabb feladatokon keresztül máig, az elnöki székbe. Ha azt vesszük, hogy kipróbált – vagy mint versenyző, vagy mint sportvezető – szinte minden versenyt, aligha találhattott az autós társadalom nálánál tapasztaltabb,

▶▶ **"Kifűjt az a szellem, az a lelkesedés, amely ezt a páratlan versenysorozatot annak idején elindította, és mindmáig mozogatta."**

Jean!) szerette egy kézben tudni a dolgokat, persze a saját kezében. Nincs szándékomban sem az FIA felépítését, sem az egész világot átfogó, s annak minden autóval kapcsolatos ügyét felügyelő tevékenységét ismertetni, azt mindenki megtalálja a szövetség web-oldalán, de annyit azért el kellett mondanom, hogy a az autósport ugyan a leglátványosabb ebben a körben, de messze nem a legfontosabb. Bár... kinek a pap, kinek a papné...
A mi oldalunkról nézve, azaz a Forma-1 felől közelítve, természetesen azt lenne

rátermettebb (már csak törpe természeténél fogva sem) jelöltet. A legtöbbet nyilván az a néhány, a Ferrarinál töltött év nyomott a latban, amelynek során a Todt-Brawn-Schumacher hármast ötvényi, és „nemtudomhány” csapat világbajnoki címet hozott a Forma-1 meghatározó istállójának. Sokan például éppen azért tartanak tőle, mert a „Ferrari emberének” tartják, de erre lásd, amit fentebb már leírtam. Sőt! A kis embert éppen az teszi erős elnökévé, hogy nem kell ellenfélként szembeszállnia azonnal a Ferrarival, mondjuk Montezemolóval.



Hogy aztán mit tesz majd?
Nagyon nehéz dolga lesz. Látni kell ugyanis, hogy annak, amit mi öregek, (idősebbek?) Forma-1-nek nevezünk, tartottunk és szerettünk, annak gyakorlatilag vége. Az idén, a világbajnokság fennállásának a hatvanadik évében „kifűjt” az a szellem, az a lelkesedés, amely ezt a páratlan versenysorozatot annak idején elindította, és mindmáig mozogta. A „nagy öregek” egész sora elbúcsúzott már nem csak a versenypályáktól, hanem sajnos már az élettől is, mások, a még élők nem hajlandók részt venni ebben a szerintük mocskos tülekedésben (Jackie Stewart), és lassan lecserélődik a teljes „réggi gárda”, az élet rendje-módja szerint. Meg nem aszerint, ha Briatoréra, vagy Ron Dennisre gondolok. A show-nak természetesen folytatódnia kell, - de, hogy hogyan, azt már az új elnöknek kell kitalálnia, és levezényelnie.
Pályafutásom során eddig négy FIA elnökkel hozott össze a sors: a legkedvesebbnek kedves asztalszomszédom, Metternich herceg bizonyult, aki bölcs nyugalommal szemlélte az eseményeket, már nyugdíjas státuszából. Monsieur Balestre kemény ember volt, és olyan okos, hogy még Ecclestone és Mosley urakkal is képes volt kompromisszumot kötni. Mosley-ról most nem szólnék, mert friss még az örömem, hogy csillaga leáldozott. Jean Todtban viszont hiszek. És nem csak azért, mert amikor a már idős Vatanen a Dakart nyerte, akkor is éppen Todt volt a főnöke...
Jean.

Interlagos Autodromó Jose Carlos Pace

A pálya hossza:	4,209 km
Versenytáv:	71 kör – 305,909 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	26-27 fok
Aszfalt hőmérséklete:	33-37 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:13,733



EGY GYŐZTES, EGY VILÁGBAJNOK

Webber nyert, Button világbajnok lett Interlagosban

Mark Webber idénybeli második győzelmét aratta a Brazil Nagydíjon, amely mégsem erről, hanem minden idők leghosszabb időmérőjéről, valamint Jenson Button és a Brawn világbajnoki sikeréről marad emlékezetes.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Hochŕwei, ATP, Kraeling, FOP



Az interlagosi futam megint kiválóara sikeredett, a startnál csak a végeredmény volt izgalmasabb

Elhúzódik-e a vb-címét dúló harc az évadzáróig? – ez a kérdés tartotta izgalomban a világot az Interlagos-i összecsapás előtt. Vasárnap kiderült, hogy nem, addig azonban a szeszélyes brazil időjárásnak köszönhetően számos dolog történt a Carlos Pace nevű aszfaltcsíkon. Ahogyan azt a helyi meteorológusok jóslták, az eső már a nyitónapon is megmutatta magát: az első edzésen szakadt, a második pedig egy kisebb zápor kapta el a ring környékét. A nap legjobbja Fernando Alonso volt a Renault-val, míg a vizes aszfalton számos kicsúszást, megpördülést láthatott a nagyréde-mű. Legrosszabbul Romain Grosjean és Sebastien Buemi járt, mindketten az első edzésen zúztak: a Renault újonca a Mergulho-kanyarnál trafálta el a 100-as sebességjelző táblát, míg a Toro Rosso kiválósága – délutáni 2. helyére hangolva – a 7-es kanyarnál a falnak csapódott. A szombati edzést a viharos időjárás miatt 18 percesre rövidítették, de ebből mindössze 13 perc lett: míg Nico Rosberg és Kazuki Nakajima révén a két Williams az élre ugrott, addig Grosjean ismét bukott a Renault-val. Nem javult az idő a kvalifikációra sem, amely két piros zászlós fázis - a Q1 elején Giancarlo

Vettel, a Red Bull reménye mára a Q1-ben elbúcsúzott, Button pedig a Q2-ben esett ki, mert rosszul taktikázott az abroncsokkal. Barrichello az élvező legkönnyebb autójával indult a száraz időben tartott futamon, s bár reménykedett a jó eredményben, legendás hazai balszerencséje újfént utolérte. A rajtnál a brazil megőrizte az első helyet, míg mögötte igazi zúzda zajlott. Az 5. helyről villámrajtot produkáló Kimi Räikkönen koccant Webberrel a Descida do Lagónál, Ferrarijáról leszakadt az első szárny és a bal hátsó kerék is defektes lett, míg a második sorból rajtoló Adrian Sutil és Jarno Trulli az 5-ös kanyarban csinálta ki egymást: a Toyota előzni próbálta a Force Indiát, de megdobta a szegélykő és eltrafálta riválisát. Áldozatául esett a balesetnek a mögöttük érkező Alonso is. A hátsó régióban Heikki Kovalainen koccant Fisichellával, a finn a boxba hajtott, ahol elképesztő pillanatok következtek: szervize után a McLaren versenyzője túl korán indult el, így kiszakította és magával rántotta az üzemanyagotöltő berendezés csövét. Benzin folyt az aszfaltra, amely a szintén szervizre érkező Räikkönen kocsija egy pillanatra lángra lobbant, de senki nem sérült meg.



Víz és tűz: egyszer a hatalmas esőzés, másszor a boxutcai tűz okozott gondot a csapatoknak

Fisichella pördült meg a Ferrarival a túlságosan vizes pályán, majd a Q2-ben Vitantonio Liuzzi zúzta le a Force Indiát - és a halasztások miatt 2 és háromnegyed órányira nyúlt. Hazai közönsége előtt végül Rubens Barrichello szerezte meg a rajtelsőséget, miután a hajrában, az egyre javuló pályán 1:19,576-os idővel zárt az élen. A brazil Webbert utasította maga mögé, míg a másik két vb-aspiránsra rájárt a rúd: Sebastian

Ahogyan arra számítani lehetett, Webber 5 plusz körének köszönhetően a boxkiállások első fordulója után átvette a vezetést Barrichellótól, akit Kubica és Rosberg is maga mögé utasított, igaz, utóbbi a 27. körben kiesett a brazil elől. Button és Vettel látványos előzésekkel tört előre, szervizeik után – a 29., a német a 37. körben járt a boxban – egymással helyet cserélve az 5-6. helyen

MINDENFÉLE

Rubens Barrichello pályafutása során 14. alkalommal rajtolhatott pole pozícióból: a brazil sokat böffent az újabb rajtelsőségért, legutóbb ugyanis 2004-ben, épp Interlagosban indulhatott a rajtrács legelőkelőbb helyéről. A futamot megnyerő Mark Webber másodikban diadalmaskodott, az ausztrál sofőr júliusban, a Nürburgringen állhatott először a dobogó legfelső fokára.

Jenson Button viszonylag csendesen, visszahúzódva kezdte a braziliai hétvégét, amelyre barátját, Jessica Michibatát sem vitte magával, hogy minél inkább feladataira koncentrálhasson. Vasárnap, a futam után felforrósodott a levegő a vb-címet begyűjtő brit körül: rögtönzött sajtótájékoztatója után a Brawn győzelmi bulijára is benézett, de még egy órát sem töltött a csapattal. „Egyedül akartam lenni, hogy élvezhessem a pillanatot” – mondta a bajnok, akit legyőzött csapattársa, Rubens Barrichello hétfőn privát gépével szállított vissza Angliába.

Szokatlan trófeát vehetett át a Brazil Nagydíj három dobogója, Mark Webber, Robert Kubica és Lewis Hamilton: a trió a pódiumon műanyagból készült, égszínké díjat vehetett át, ráadásul ezeket a hétvége folyamán, a pálya környékén gyűjtött műanyag kupakokból készítette a viadal egyik kiemelt támogatója, a Braskem vállalat. A cég ezzel a környezetvédelemre, elsősorban a műanyagok újrahasznosításában rejlő lehetőségekre kívánta felhívni a figyelmet.

Pénteken, az esős nyitóedzéseken a Ferrari már a 2010-es idényre is előretekinített, a Scuderia Kimi Räikkönen és Giancarlo Fisichella autójában jövő évi komponenseket is kipróbált. „Mivel az új kocsit bemutatkozása előtt télen egyáltalán nem lesz lehetőségünk a tesztelésre, minden egyes alkalmat meg kell ragadunk és ki kell használnunk” – nyilatkozta a főmérnök, Chris Dyer.

Vitantonio Liuzzi, a Force India versenyzője öt rajtpozíciós büntetést kapott, amiért az időmérőn elszendvedett bukása után csapata váltott cserélt versenygépében. Az olasz így a 15. helyett a 20. helyről vágott neki az összecsapásnak, amiből a vb-esélyesek közül Sebastian Vettel profitált: a német a 16. helyről előlépett a 15. rajtkockába.

Hungaroringi fejsérülése után először tért vissza az F1-es paddockba Felipe Massa, aki a Ferrari istállóval egész hétvégén ott volt Interlagosban. A brazil ideje zömét a pitwall-nál töltötte a csapatvezetéssel, s kapott egy feladatot a szervezőktől is: a 2010-es idény elején visszatérő tavalyi vb-ezüstérmes intette le a 71 körös összecsapást.

Nem csak az egyéni, hanem a konstruktóri vb-cím sorsa is eldőlt Interlagosban, igaz, ez nem okozott akkor meglepetést, mivel a Brawn-Mercedesnek mindössze fél pontot kellett szereznie ahhoz, hogy fennállása első idényében elhódítsa a legjobb gyártónak járó titulust. Az idény második fele roppant nehéz volt, de nagyon büszke vagyok a csapatra és Jensen-re is, aki egy fantasztikus versenyző” - kommentálta a bajnoki címet a névadó-csapatfőnök, Ross Brawn.

Jenson Button világbajnoki címével kapcsolatban érdekesség, hogy míg a mezőny összes tagja legalább egyszer cserélt sasszét az idény folyamán, addig a brit Interlagosban ugyanazt az autót hajtotta, amellyel a melbourne-i évadnyitón is versenyzett. Az új világbajnok gyakorlatilag a mezőny legöregebb jégágyával hódította el a bajnoki titulust.

Kimi Räikkönen, a Ferrari versenyzője az időmérő napján ünnepelte 30. születésnapját, ebből az alkalomból a vörösök tortával köszöntötte az idény végén a gárda kötelékéből távozó finnt. Másnap a 2007-es világbajnok a 6. hely megszerzésével ünnepelt, miután a Kovalainen tankolósüvéből kifolyt benzín miatt a boxutcában lángra lobbant a kocsjaja: „A boxutcai incidens következtében néhány csepp benzín került a szemembe, így lángolva és vakon mentem tovább. Megálltam és szerencsére elaludt a tűz is. A szemem még most is ég, de már jól vagyok” - mondta a finn.

Jarno Trulli és Adrian Sutil első körös balesetét szokványos versenybalesetnek minősítette a versenybíróóság, a koccanás után a némettel kis híján dulakodásba torkolló vitát folytató olasz azonban nem úszta meg büntetés nélkül: pályaszéli agresszív magatartása miatt megrovaszt és 10 ezer dolláros pénzbüntetést szabtak ki rá. Megbüntették a McLarent és Kovalaint is a Fisichella-incidens után történt rendkívül szerviz miatt: nem biztonságosan elengedés címén a csapatot 50 ezer dollárra bírságotlák, a versenyző pedig 25 másodperces időbüntetést kapott, neve így a 9. helyett a 12. pozícióban szerepelhetett az eredménylistán.



Vettel, Hamilton és Kubica csatázott a dobogóért, de végül mindenki az 5. helyezett Buttonra figyelt



folytatták a versenyt. Webber Kubicával a nyomában simán jutott el a kockás zászlóig, mögöttük azonban váratlan fordulat történt: Barrichello csatát veszített a 17. helyről egy kiállással előretörő Lewis Hamilton ellen, ráadásul a 62. fordulóban defektet kapott, rendkívüli boxkiállást kellett beiktatnia és visszacsúszott a 8. helyre. Vettel és Button is profitált a brazil kudarcából, így az 5. helyre előlépő britnek csak 8 kört kellett kibírnia a Felipe Massa által lengetett kockás zászlóig, amely karrierje első vb-címét is jelezte számára.

Barrichellót Räikkönen és a jól sikerült hétvégéjét 2 ponttal megkoronázó Buemi is maga mögé utasította. A brazil mögött – miután Kovalaint utólag időbüntetéssel sújtották – Kamui Kobayashi végzett: Timo Glock helyettese a futamon előbb azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy hosszú körökön át maga mögött tartotta Buttont, majd a sportszerűség határait feszegető védekező manővert hajtott végre Nakajima ellen, aki emiatt eltalálta a bal hátsó kerekét és a Descia do Lagónál a szalagkorlátnak csapódva kiesett a versenyből.

A Brazil Nagydíj végeredménye

1. M. Webber	M-M-SS	Red Bull RB5-Renault	53 kör, 1:32:23.081
2. R. Kubica	M-M-SS	BMW Sauber F1.09	+ 7,626
3. L. Hamilton	SS-M-M	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 18,944
4. S. Vettel	M-M-SS	Red Bull RB5-Renault	+ 19,652
5. J. Button	M-M-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 29,005
6. K. Räikkönen	SS-M-SS	Ferrari F60	+ 33,340
7. S. Buemi	M-M-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 35,991
8. R. Barrichello	M-M-SS-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 45,454
9. K. Kobayashi	M-M-SS	Toyota TF109	+ 1:03,657
10. G. Fisichella	M-SS	Ferrari F60	+ 1:10,665
11. V. Liuzzi	M-SS-M-M	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:11,388
12. H. Kovalainen	M-M-SS-SS	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1:13,449
13. R. Grosjean	M-M-SS	Renault R29	+ 1 kör
14. J. Alguersuari	M-M-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör

Nem értek célba

K. Nakajima	M-M	Williams FW31-Toyota	30. kör
N. Rosberg	M-M	Williams FW31-Toyota	27. kör
N. Heidfeld	SS-M	BMW Sauber F1.09	21. kör
A. Sutil	M	Force India VJM02-Mercedes	1. kör
J. Trulli	M	Toyota TF109	1. kör
F. Alonso	M	Renault R29	1. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Mark Webber „Fantasztikus érzés újra győzni. Büszkék lehetünk arra, amit csapatként elértünk, sikerült bebiztosítanunk a konstruktóri tabella ezüstérmes pozícióját. Köszönet illeti a Renault-t is, akikről a nehéz körülmények ellenére remek motorokat kaptunk. Gratulálok Buttonnak és a Brawn istállónak is a világbajnoki címekhez, remek csata után diadalmaskodtak.”



2. Robert Kubica „Mai eredményünket gyakorlatilag a tegnapi időmérő edzésen alapoztuk meg, amikor vállaltuk a kockázatot és az eső ellenére száraz pályára alkalmas beállításokkal autóztam. Az elején meglepően könnyen tudtam követni Barrichellót és Webbert, de 15 kör után túlmelegedés miatt csökkentenünk kellett a fordulatszámot. Nagyon örülök a jó eredménynek, ami ránk fért már.”



3. Lewis Hamilton „A mezőny végéről indultam és nem is számítottam arra, hogy dobogós helyen végezhetek. Nagyt küzdöttem, egymás után futottam a kvalifikációs köröket és több előzést is végrehajtottam. Élveztem a futamot és ez a dobogós helyezés számomra felér egy győzelemmel. Örülök annak, hogy Jenson lett a világbajnok, szerintem megérdemelten győzött.”

INTERLAGOS



A mindig fantasztikus hangulatú brazil pálya idén is különleges futamnak adott helyszínt. A helyi szurkolókat – és a paddockba visszatérő Massát – még a zápor sem tudta elriasztani a látványosságtól.





CSÚCSOK ÉS MÉLYPONTOK

Jenson Button: Sajtókonferencia a világbajnokkal

Az új világbajnok a címhez vezető útról, az ahhoz tartozó csúcsokról és mélypontokról Interlagosban vallott a nemzetközi sajtónak.

Farkas Krisztina, Brawn GP

„Átkozottul világbajnok lettem!” – ezekkel a szavakkal nyitotta meg Jenson Button a Brazil Nagydíj után sebtiben megszerzett világbajnoki sajtótájékoztatót a FIA sajtótermében. A Brawn-pilóta, a mindig tolatkodó sajtó kérdéseire – akik kevéssel előtte még a helyezett pilóták körül tömörültek – végre valamivel szervezettebben válaszolhatott.

– Jenson, meg tudod fogalmazni az érzéseidet?

– Nekem úgy tűnik, mintha még mindig az autóban ülnek! Amióta kiszálltam, minden olyan gyorsan történt. Ez egy megkönnyebülés. Extázisban érzed magad. Minden rossz és szép emlék előttünk – nem csak idénről, hanem az elmúlt, sportban töltött évekből is. A szezon fantasztikusan kezdődött számunkra, azonban az utolsó futamok meglehetősen megterhelőek voltak, ezért csak poroszkáltunk, de a kvalifikációs problémák következtében többnyire nehézségekkel küzdöttünk. Ezt nagyon nehéz volt elviselni. Mentálisan fájdalmat okoz, ha nem tudom kihozni a legjobbat az autóból, és ehhez jön a sok negatív kommentár a napilapokban meg a magazínokban. Arra gondoltam, ez nem létezik, mikor az ember versenyzői karrierje csúcspontján van. De úgy látszik, így kellett lennie. A csapat gyilkos munkát végzett. Amit ez után a tél után elértek, az megfogalmazhatatlan. Nem hiszem, hogy az FI-ben

jöhet még egy ilyen szezon. Mindenesetre nagyszerű dolog itt ülni, hiszen néhány órája még az is elképzelhető volt, hogy mindezt elveszítem. Végül 16 versenyen a legjobb voltam – erről szól egy világbajnokság. Az évek során talán előfordult, hogy azt a benyomást keltettem, mintha minden mindegy lenne. De ez csak egy álarc volt. Mert a gyengeség egyik jele, ha az ember kimutatja, hogy valami bántja. De most már elmondhatom, hogy ezek nagyon nehéz hónapok voltak. Szükségem volt minden emberre magam körül, mindenképp a csapatomra. Bár a versenyt nem nyertem meg, ma a legjobbat teljesítettük az autóval, és ez olyan volt számomra, mint egy győzelem. Én vagyok az új világbajnok – ennek az ismételtetését nem fogom abbahagyni!

– Mennyire volt idegesítő annyi ideig Kamui Kobayashi után autózni?

– Az a srác örült! Láttam, hogy ez csak a tapasztalatlanság, és hogy a féktávokon hagy dolgokat, amivel az őt követők életét is nagyon megnehezítette, ahogy később Nakajima is észlelte. Mindenki más kemény, de fair volt, de ő örült. Azonban biztos vagyok benne, hogy ezzel együtt is rövid úton az FI-be kerül. Ami engem illet, nagyon jó csúcsebességem volt, de minél magasabb a csúcsebesség, annál kevesebb a leszorítóerőd. Az utolsó három kanyarban mindig harcolnom kellett, hogy az első kanyarba betaláljak. Sosem voltam egészen biztos benne, hogy nem túl későn kezdem-e a fékmanővereket. Lehet mondani, hogy ez kockázatos, de én nem így látom.



„Az évek során talán előfordult, hogy azt a benyomást keltettem, mintha minden mindegy lenne. De ez csak egy álarc volt. Mert a gyengeség egyik jele, ha az ember kimutatja, hogy valami bántja. De most már elmondhatom, hogy ezek nagyon nehéz hónapok voltak.”

A versenyen kénytelen voltam Rubens pontjaitól elvenni, legalábbis a közelében beérkeztem. Mark nagyon gyors volt, Rubens a második, így tudtam, hogy ötödik kell legyek. Ez volt a célom. Csodálatos verseny volt – talán a legjobb a karrierem során, még ha nem is nyertem meg. Mindent beleadtam. Megnyertem a világbajnokságot az utolsó futam előtt, ami nagyon jó érzés. Tudom, kissé tovább tartott, mint az emberek hitték, de hát ez a Forma-1.

– Felmerült benned komoly lehetőségként ma reggel, hogy mire este lefekszel, zsebedben lesz a cím?

– Igen. Nem tudtam, mit csinál Rubens, de abból indultam ki, hogy ötödik vagy ha-

– Meg tudod mondani, hogy jövőre is itt leszel-e a versenyzők között, hogy a Brawn-nal megvéded a világbajnoki címedet?

– Remélem, hogy jövőre is a Forma-1-ben versenyezhetek, mert nagyon rossz teljesítmény lenne, ha nem futnék egy versenyt sem. Még nem döntöttem. Lehet, hogy máskor szériában fogok versenyezni. De komolyra fordítva a szót: szeretnék jövőre is itt lenni egy olyan csapattal, amelyikkel a győzelemért lehet versenyezni. A Brawn is ide tartozik, mert ezek a fiúk nem csak egyynári csodára képesek. Szenzációsan tehetséges emberek vannak itt. Talán nem vagyunk olyan nagyok, mint más csapatok, de ez még segíthet is minket jövőre, mikor a többi csapatnak akkora kell zsugorodnia, amekkorák mi alából vagyunk. Kiindulási helyzetünk remek. Az idején autót annyit dolgoztunk, amennyit

csak lehetett, de ezzel együtt már a jövő évi fejlesztéseket is csináljuk. Komolyan azonban a csapattal a jövő évről még nem beszéltünk. Mi csak egy csapásra meg akartuk szerezni a két címet – és most leülhetünk és hónapokig beszélgethetünk róla, amikor totál másnapos lesznek.

– Voltak pillanatok, mikor kétségeid voltak, hogy odavágt-e?

– Úgy gondolom, a második Forma-1-es évem volt a legnehezebb. Az első év után semmi kedvem nem volt folytatni. A Williams-nél klassz volt és jó eredményeim voltak, de túl sokat dolgoztam. Tapasztalatlan és túl fiatal voltam a FI-hez.

A második és harmadik év nagyon nehéz volt, különösen a második. Akkor fogtam fel, hogy ez nem csak a sebességről szól, hogy az embernek sokkal többre van szüksége ahhoz, hogy megnyerjen egy versenyt. Nagyon sok területen kellett fejlődöm és elfogadnom, hogy a Forma-1 lesz az életem. Akkoriban nem tudtam, hogy fog folytatódni a karrierem. Nehéz szezon volt, és nem volt jó az autó teljesítménye. De tudtam, hogy ki kell bírni.

Nincs szükségem részvénytulajdonosokra, mert minden jól alakult, de a mögöttünk álló tél is egy extrém nehéz időszak volt – valószínűleg a csapat számára még annál is nehezebb. Nem az volt a tervem, hogy abban az évben a Forma-1-ben maradjak – de tényleg! Voltak lehetőségeim, de semmi olyan, ami a karrieremet előremozdíthatta volna. Tehát egy év szünetre gondoltam. Úgy viszont előfordulhat, hogy egyszerűen elfelejtene, ahogy már másokkal is megtörtént, ezért vagyok boldog, hogy a lapjárás megfordult és Ausztráliában rajthoz állhattunk. A mai nap a happy endje ennek a mesének.

– Kik azok az emberek, akik a legtöbbet segítettek, hogy elérhesd a vb-címet?

– Ez egy nagyon-nagyon hosszú lista. Természetesen az öregúr (édesapja – a szerk.), aki egész életemben támogatott – ahogy az egész családom. A csapatom. 2003 óta ennél az istállónál vagyok, és egyre közelebb kerülünk egymáshoz. Végigcsináltuk a nehéz időszakot is. Amikor a tavalyi év nem volt olyan ütős, a jó dolgok elmaradtak, de a csapat összetartott



és ezt a klassz autót csinálta. Az ezévi autó nagyszerű volt, de csapatmunkával nyertünk, minden egyes csapattag által. Mindenki fantasztikus munkát végzett, különben nem tudtam volna versenyeket nyerni és végül világbajnoki címet szerezni. Remélem, mindenki megkapja a munkájáért az illő prémiumot! Ross nélkül persze nem létezne a csapat. Az autón ott a neve, ami nagy nyomást jelent az adott személynek. Különleges élmény lehetett számára, egy napon megnyerni a csapat- és a vezetői világbajnoki címet. Ez a fickó megérdemel egy kitüntetést. Az elmúlt futamokon nagyon segítőkész volt. Már sok világbajnokságot megnyert és átélte nehéz éveket. Ismer minden lehetséges helyzetet és pontosan tudja, mennyire nem egyszerű megnyerni egy világbajnokságot. És hogy vannak sötét napjai az embernek. Nagyon sokat segített nekem. Nem hiszem, hogy nélküle sikerülhetett volna.

– Mark Webber azt mondta, hogy ma végre jól alszol majd, mert az utolsó futamon tényleg reszketned kellett...

– Az utóbbi hetekben nem részesültem abban az élményben, hogy vezessék egy futamot, ami nem különösen szép és nagyon, nagyon nehéz. Ha kihozod saját magadból a jó teljesítményt és mindenki előtt vezetted a világbajnokságot, az komoly terhet tesz a válladra. Amikor lefekszel, csak a kvalifikációra és a versenyre gondolsz – és mikor felkel, ugyanezekre, tovább... Ezen a hétvégén Jessica (Michibata, Button barátnője – a szerk.) nincs itt és ezért egészen egyedül voltam. Kértem a fiúkat, hogy ne az én szobámban akarjanak aludni, de ők nem ezt akarták! Már viccesnek tűnik, hogy pénteken azt álmodtam, a kvalifikáció kukás lett, és így is történt. Tegnap éjjel viszont azt álmodtam, hogy világbajnok leszek. Talán az álmokban néha rejlik valami a valóságból...



Ízelítő a 2009-es kollekciónál:

Cipő "Laced White / Silver"
cikkszám: DH002
ár: **24.990,-**
méret: 40-45,
anyaga: bőr

Póló "Team"
cikkszám: V04T1
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Top "Lewis"
cikkszám: V03D2LT6
ár: **4.990,-**
méret: M, L
anyaga: 87% poliészter,
13% spandex

Sapka "Team"
cikkszám: V04TC
ár: **6.990,-**

Sapka "Lewis"
cikkszám: V04D2C
ár: **6.990,-**

Nadrág "Team"
cikkszám: VMA301
ár: **8.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Model "MP4/23 - Hamilton"
cikkszám: 530081822, méret: 1:18
ár: **21.990,-**

Hátitáska "Lifestyle"
cikkszám: V03RS
ár: **8.490,-**
méret: 46x33x23cm

Póló "Lewis Helmets"
cikkszám: V03D1T7
ár: **5.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Top "Ferrari Glamour"
cikkszám: 55118501
ár: **9.990,-**
méret: XS, S, L
anyaga: 100% pamut

Póló "Big Ferrari Graphic"
cikkszám: 54961001
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Pitboard - Raikkönen"
cikkszám: 76050301
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Cipő "Pace Cat II SF Duocolor"
cikkszám: 330229701
ár: **24.990,-**
méret: 40-45,
anyaga: bőr

Gyerek póló "Team"
cikkszám: 76025001
ár: **8.490,-**
méret: 140, 152, 164, 176
anyaga: 100% pamut

Galléros póló "Raikkönen"
cikkszám: 32.022.24.02
ár: **11.990,-**
méret: M, L, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Kimi Raikkönen"
cikkszám: 320051902
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut,
5% elasztán

Póló "Team"
cikkszám: 76062201
ár: **13.990,-**
méret: L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Pitboard - Raikkönen"
cikkszám: 76050301
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Bye Schumi"
cikkszám: MSF7001
ár: **7.990,-**

Sapka "Classic Scudetto"
cikkszám: SFR0102
ár: **5.990,-**

Törölköző "Raikkönen"
cikkszám: 400.F19.100
ár: **5.990,-**
méret: 80x160cm
anyaga: 100% pamut

Kabát "Scudetto"
cikkszám: 321210702
ár: **19.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Póló "Team"
cikkszám: 76062201
ár: **13.990,-**
méret: L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Hátitáska "New Basic"
cikkszám: fekete: 321240701
piros: 321240702
ár: **11.990,-**
méret: 42x34x22cm, 20liter
anyaga: 100% poliészter

Model "F2008 - Raikkönen"
cikkszám: L8781, méret: 1:18
ár: **17.990,-**

Sapka "Driver"
cikkszám: Massa: 76050701
Raikkönen: 76051401
ár: **8.990,-**

Ágynemű "F1 Car"
cikkszám: 600.F22.100
ár: **10.990,-**
méret: 80x80, 135x200cm
anyaga: 100% pamut

Póló "STR on Tour"
cikkszám: 60170201
ár: **8.990,-**
méret: M, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Galléros póló "RBR", v.kék
cikkszám: 60169302
ár: **10.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Jenson"
cikkszám: BGP60001
ár: **7.990,-**

Model "R25 Brasil - Alonso"
cikkszám: G9750, méret: 1:18
ár: **18.990,-**

Sapka "RBR Team Logo"
cikkszám: S03TC
ár: **5.490,-**

Póló "Racing"
cikkszám: BMW43374
ár: **5.990,-**
méret: M, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: REN111
ár: **10.990,-**
méret: L, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: AM620-12
ár: **10.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% Formax poliészter

Póló "Jenson"
cikkszám: carbon: BGP32003CBN
fehér: BGP32003
ár: **10.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Team Classic"
cikkszám: 660130100
ár: **4.990,-**

Sapka "Team"
cikkszám: BMW802B
ár: **4.990,-**

Kabát "Team"
cikkszám: S03LW
ár: **27.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Pulóver "Team"
cikkszám: S03FS
ár: **23.990,-**
méret: S, M, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Póló "Team"
cikkszám: S03T1
ár: **7.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Sapka "Jenson"
cikkszám: BGP60001
ár: **7.990,-**

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteken kaphatóak. Az ajánlat a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes. Termékeink üzletünkben személyesen is megvásárolhatóak.

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.

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.

Abu Dhabi
Yas Marina Circuit

A pálya hossza:	5,554 km
Versenytáv:	55 kör–305,470 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	30-31 fok
Aszfalt hőmérséklete:	31-34 fok
Leggyorsabb kör:	
Sebastian Vettel	1:40,279

MÉLTÓ
BEFEJEZÉS

Vettel-siker az új ékszerdobozban

Sebastian Vettel az évadzáróként debütáló Abu Dhabi Nagydíjon futamgyőzelemmel biztosította be ezüstérmét az egyéni tabellán. A Red Bull német kiválósága fényes győzelmet aratott a Yas Marina szigeten megépült ékszerdobozban.



Mészáros Sándor, Vajta Balázs



HochEwei, ATP, Hraeling, FOP

Elkészítő - röviden így lehet jellemezni Abu Dhabi vadonatúj versenypályáját, amely csak néhány héttel futam előtt kapta meg a futam megrendezéséhez szükséges FIA-licenzt. High-tech létesítményektől kezdve az alagút-boxkijáraton át az élmény-parkig minden van az 5554 méter hosszú ringen, csak épp gyors kanyar nincs. Némi kárpótlás a versenyzők számára az egész idény leghosszabb, 1248 méter hosszú célegyenes, valamint az élmény, hogy alkonyatkor kezdnek meccselni egymással és éjszakába nyúlóan - villanyfény mellett, a 'la Szingapúr - folytathatják a csatározást. Miután csütörtökön még csak tátott szájjal bámulták a főszereplők az új helyszínt, pénteken már élesben is kipróbálták azt. A főpróba a McLaren-duónak sikerült a legjobban: délelőtt Lewis Hamilton végzett az élen a frissen megkoronázott világbajnokkal, Jensen Buttonnal a sarkában, s délután is

a középső szakaszban 200 km/óra feletti átlagsebességet produkálva, a villanyfényes záró felvonásban 1:40,948-as időt repesztve simán megszerezte a pole pozíciót. Buttont a két Red Bull, Vettel és Mark Webber, valamint saját márkatársa, Rubens Barrichello is felülmúlta. Mint utólag kiderült, a Brawn klasszisa könnyebb, az energiatalos duó pedig nehezebb volt a rajtsőséget begyűjtő McLarenhez képest. Hamilton a rajtnál a KERS-nek köszönhetően Vettel előtt tudott maradni, rakoncátlandó fékjei miatt meglógnia azonban nem sikerült a némettől, akit Webber, Button és Barrichello követett. Az élvonalos brit a 15. körben tudta le első szervizét, s mivel Vettel négy körrel tovább maradt a pályán, sikerült átvennie a vezetést. Csatáról csak egy körön át lehetett ábrándozni, a 20. fordulóban ugyanis Hamilton a fékproblémák miatt elővigyázatosságból visszalépette a McLaren. Vettel



Hamilton hiába küzdött, a fékrendszer miatt kiállni kényserült, de mivel a Ferrari sem szerzett pontot, a McLarené maradt a konstruktóri 3. hely

csak Heikki Kovalainen volt gyorsabb a két brit világszínél. Szombat délelőtt már bátrabbak voltak a versenyzők az előző nap még poros, csúszós új pályán, viszont ekkor is maradt a szigetországi uralom: Button állt az élre, maga mögé utasítva Hamilton. A trónról elköszönt McLaren-kiválóság a kvalifikáción már-már sokkoló fölényrel vágott vissza:

útja inntől fogva szabad volt a győzelem – és a vb-ezüstérem – felé, a Red Bull öröme tökéletesé tévő Webberre azonban forró pillanatok vártak: az ausztrál csak nehézkesen tudta maga mögött tartani a futam utolsó fázisára lágyabb gumikon megtámaszkodó és egyre hevesebben támadó Buttont. Barrichello végzett a 4. helyen, így a bajnokságban

MINDENFÉLE

Lewis Hamilton, a McLaren leköszönő világbajnoka szerezzenbeli 4., pályafutása 17. pole pozícióját szerezte Abu Dhabiban. Sebastian Vettel idei 4., pályafutása 5. győzelmét aratta a vadonat



új Yas Marina versenypályán, ahol Mark Webber 2. helyezését köszönhetően a Red Bull fennállása 4. dupla diadalát ünnepelhette.

Timo Glock, a Toyota versenyzője hátcsigolya-sérülése miatt az évadzárót is kénytelen volt kihagyni, a németet újfent Kamui Kobayashi helyettesítette. A fehér-piros gardától várhatóan távozó, a Bad Neuheimi sportklubban lábadozó sofőr elmondta: „Kissé erőtlene a bal lábam, de legalább nem fáj, a combomban viszont több ér megsérült, így nagy véraláfutás keletkezett. Bízom benne, hogy hamar 100 százalékos leszek” – fogalmazott a német, aki nincs túl jó véleménnyel a japán orvosokról, akik szukai bukása után kezelték.

Csütörtökön, az Abu Dhabi Nagydíj hivatalos sajtótájékoztatóján is tovább marakodott egymással az interlagosi ütközésről Jarno Trulli és Adrian Sutil. Az olasz és a német egymás mellett ülve, a világsajtó füle hallatára kezdett veszekedni egymással, aminek Fernando Alonso próbált véget vetni. A spanyol megkérdezte a mellett ülő Kimi Räikkönentől: „Akkor mi már mehetünk is?”

Jaime Alguersuari rossz boxot választott a futam 18. körében, amikor nem a Toro Rosso, hanem a Red Bull szervizcsapatához hajtott be. „Volt egy kisebb félreértés, mert a csapatom nem számított rám, én pedig a Red Bull garázsához hajtottam. Gyorsan visszatértem a pályára, de nem sokáig maradtam kint, mert a váltóm felmondta a szolgálatot” – mondta az incidensről a spanyol.





Servus" – ez a felirat díszelgett a száguldó cirkusztól elbúcsúzó BMW két autójának motorborításán a zárófutamon. A gárda a rejtélyes Qadbaq Investments tulajdonába kerül, s bár megszerezték a Ferrari hajtásláncát, nem biztos, hogy rajtingedélyt is kapnak a 2010-es idényre.

Rövidebb és hosszabb távú támogatói megállapodások egész garmadája kötött az Abu Dhabiban tartott évadzáróra: a világbajnok Brawn-Mercedes a Qtel nevű katarit telefónárságot népszerűsítette, a Renault a holland TW Steel órágyárral kötött egy új, 2012 végéig szóló támogatói szerződést, míg a Williams istálló egy olyan brit alapítványra próbálta ráirányítani a figyelmet, amely 35 év támogatja a gerincsérülteket.

Csak három versenyzőnek maradt friss V8-asa az évadzáróra: Vitto Liuzzi, a Force India versenyzője, valamint a két Toro Rosso, Sebastien Buemi és Jaime Alguersuari állhatott rajthoz új erőforrással Abu Dhabiban. Mint ismeretes, az ideai szabályok értelmében a versenyzőknek 8 darab hajtómű állt a rendelkezésére.

Ákárcsak Szingapúrban, Abu Dhabiban is kigyulladtak a reflektorok: az időmérő edzés és a verseny is alkonyatkor kezdődött és éjszakába nyúlóan fejeződött be. Nick Heidfeld, a BMW kiválósága úgy véli, a délkelet-ázsiai városállamban jobb villanyfény mellett versenyezni: „Nem volt gond a látási viszonyokkal, de úgy érzem, hogy Szngapúrban talán valamivel világosabb van” – fogalmazott a német.



Jean Todt, az FIA frissen megválasztott elnöke is ellátogatott Abu Dhabiba, ahol a versenyzők zöme - a jelölésével kapcsolatos korábbi negatív visszhangok ellenére – üdvözölte a Ferrari korábbi vezérének kinevezését. „Jobban tudja, hogy jelenleg mire van szüksége az F1-nek, mint például én” – fogalmazta meg véleményét a Toyota versenyzője, Jarno Trulli.



Búcsúkép a rajtrácsról. Jövőre 26 főre bővül a mezőny, sokan mégis búcsúzni kényszerülnek

a bronzéremmel kellett beérnie. A brazilt a sportágból búcsúzó BMW utolsó pontjait szerző Nick Heidfeld, valamint a futam egyik meglepetése, Kamui Kobayashi követett a célban: a Toyota beugró-tehetsége egy kiállással teljesítette a távot és Interlagos után ezúttal is számos, látványos előzéssel demonstrálta bátor vezetés stílusát. Jarno Trulli a suhanc-márkatárs mögött végezve 2 egységet zsákmányolt, míg az utolsó pontot a Toro Rosso reménysége, Sebastien Buemi szerezte meg, akinek ez volt az ajándéka a futam előestéjén ünnepelt 21. születésnapjára. A Ferrari és a Renault versenye olyan volt, mint a két csapat egész idénye: pocské.

Egyik egyetlen sem volt érdemi esélye a pontszerzésre, s bár üres kézzel zárt Abu Dhabiban a McLaren is, az Ezüstnyilak ezzel elhappolták a konstruktóri tabella bronzérmes pozícióját a vörösök orra elől. Nagyobb baleset nem történt az új helyszínen: Webber és Barrichello koccant a rajtnál, a brazil első szárnyából letört egy kisebb darab, de mindketten folytatták a futamot, Jaime Alguersuari pedig komédiába illő hibát vétett. A 18. körben a Toro Rosso ifjonca elnézte a garázst és a Sebastian Vettelt váró Red Bull-szervizcsoporthoz hajtott, ahonnan rögtön távozott és néhány kanyarral később váltóhiba miatt feladta a futamot.

Az Abu Dhabi Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	M-M-S	Red Bull RB5-Renault	55 kör, 1:34:03.414
2. M. Webber	M-M-S	Red Bull RB5-Renault	+ 17,857
3. J. Button	M-M-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 18,467
4. R. Barrichello	M-M-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 22,735
5. N. Heidfeld	M-M-S	BMW Sauber F1.09	+ 26,253
6. K. Kobayashi	M-S	Toyota TF109	+ 28,343
7. J. Trulli	M-M-S	Toyota TF109	+ 34,366
8. S. Buemi	M-M-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 41,294
9. N. Rosberg	M-M-S	Williams FW31-Toyota	+ 45,941
10. R. Kubica	M-M-S	BMW Sauber F1.09	+ 48,180
11. H. Kovalainen	M-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 52,798
12. K. Räikkönen	M-S	Ferrari F60	+ 54,317
13. K. Nakajima	M-S	Williams FW31-Toyota	+ 59,839
14. F. Alonso	M-S	Renault R29	+ 1:09,687
15. V. Liuzzi	M-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:34,450
16. G. Fisichella	S-M-M	Ferrari F60	+ 1 kör
17. A. Sutil	M-M-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 1. kör
18. R. Grosjean	M-S	Renault R29	+ 1 kör
Nem érték célba:			
L. Hamilton	M-M	McLaren MP4-24-Mercedes	20. kör
J. Alguersuari	M-M	Toro Rosso STR4-Ferrari	19. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel „Interlagosban elveszítettem a világbajnoki esélyeimet, de tudtuk, hogy nagyon erős az autó, ezért erre a futamra az elsőszámú célunk az volt, hogy megszerezem a második helyet a bajnoki tabellán. A lehető legjobb eredmény, hogy ezt futamgyőzelemmel sikerült elérnünk. Lewis kiesése után a saját tempómat tudtam autózni és kiélveztem minden pillanatot a volán mögött.”



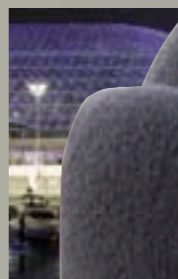
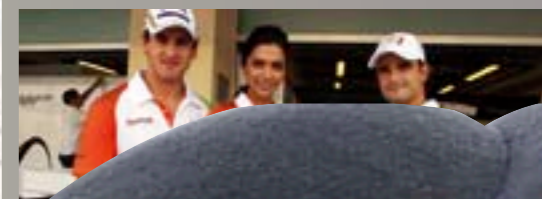
2 Mark Webber „Hatamas csatát vívtunk a végén Jenson-nel, akit annak köszönhetően sikerült magam mögött tartani, hogy picit jobb volt a csúcssebessége. Ez volt az eddig legjobb idényem. Semmi okunk nincs azt hinni, hogy a következő évadot nem a mezőny elején kezdjük, de önelégültségnek helye nincs, hiszen ez az F1. Jók voltunk idén, így magabiztosan készülünk a 2010-es szezonra”

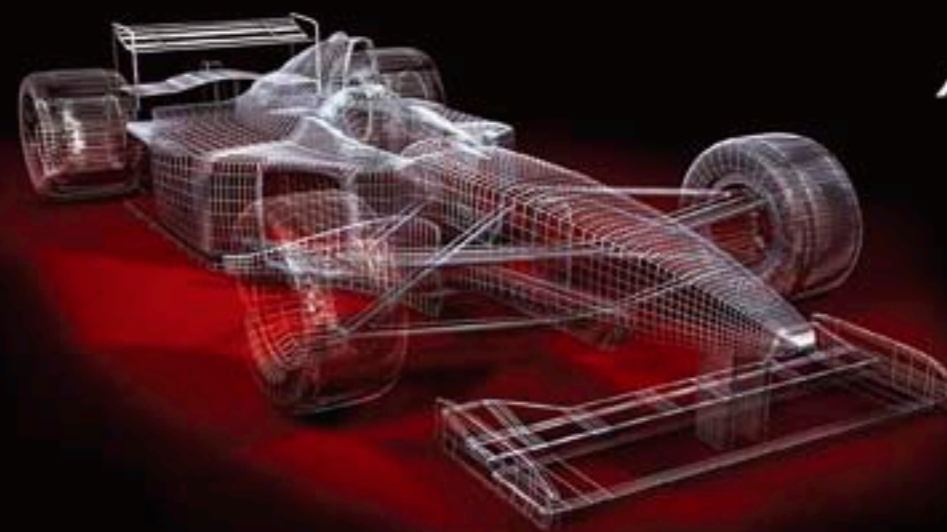


3 Jenson Button „A keményebb abroncsok nem igazán működtek, főként akkor, amikor elkezdett csökkenni a pálya hőmérséklete. Az utolsó etapban, lágyabb abroncsokon helyreállt minden, így gyorsabb tudtam lenni a kanyarokban. Nagy csatát vívtam Markkal a végén. Sajnálom, hogy nem tudtam megelőzni, de ennek ellenére örülök, hogy dobogós helyen zártam világbajnoki idényemet.”

ABU DHABI

Bár a versenyautók alatt az aszfalt mindenhol ugyanolyan fekete, a körítés erősen különböző. Amit például a szezonzáró helyszínén a pályához építettek, az a jövőbe mutató, fantasztikus, mind technikájában, mind látványában.





A veteran Barrichello ugyan leszorult a világbajnoki tabella második helyéről, ám nincs oka szomorkodni. Ő az egyike azoknak a versenyzőknek, akik már szerződéssel rendelkeznek 2010-re. Igaz, a Brawn GP csapatát el kell hagynia, ám szerződést kötött a Williamszal, ahol a zöldfülű Hilkenberggel alkotják majd a pilótapárost. „Egy álom válik valóra, hiszen amióta a tévében először F1-et láttam, arról álmodoztam, hogy a Grove-i alakulatnál fogok vezetni.”

PILOTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
J. BUTTON	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	-	8	4	1	4	6	95
S. VETTEL	-	-	10	8	5	-	6	10	8	-	-	6	1	5	10	5	10	84
R. BARRICHELLO	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	2	10	3	2	1	5	77
M. WEBBER	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	10	8	69,5
L. HAMILTON	-	1	3	5	-	-	-	-	-	10	8	-	-	10	6	6	-	49
K. RAIKKÖNEN	-	-	-	3	-	6	-	1	-	8	6	10	6	-	5	3	-	48
N. ROSBERG	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	4	-	-	34,5
J. TRULLI	6	2,5	-	6	-	-	5	2	-	1	-	-	-	-	8	-	2	32,5
F. ALONSO	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	4	6	0	-	-	26
T. GLOCK	5	3	2	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	8	-	-	-	24
F. MASSA	-	-	-	-	3	5	3	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	22
H. KOVALAINEN	-	-	4	-	-	-	-	-	1	4	5	3	3	2	-	-	-	22
N. HEIDFELD	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	2	-	3	-	4	19
R. KUBICA	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	5	-	1	-	8	-	17
G. FISICHELLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8
S. BUEMI	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	6
A. SUTIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
S. BOURDAIS	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
K. NAKAJIMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N. PIQUET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L. BÄDOER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. ALGUERSUARI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. GROSJEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. LIUZZI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
BRAWN	18	7	11	14	18	18	10	9	7	2	12	2	18	7	3	5	11	172
RED BULL	-	1,5	18	8	11	4	14	18	18	6	-	6	1	5	10	15	18	153,5
MCLAREN	-	1	7	5	-	-	-	-	1	14	13	3	3	12	6	6	-	71
FERRARI	-	-	-	3	3	11	3	6	6	8	6	10	6	0	5	3	-	70
TOYOTA	11	5,5	2	8	-	-	6	2	-	4	-	-	-	8	8	-	5	59,5
BMW	-	4	-	-	2	-	2	-	-	1	9	2	1	3	8	4	-	36
WILLIAMS	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	4	-	-	34,5
RENAULT	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	4	6	-	-	-	26
FORCE INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	-	-	-	-	13
TORO ROSSO	3	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	8

Már Magyarországon is kapható!
Eredeti F1-es illatszerek!

AUTÓ- ÉS MOTORSPORT

Naponta több tucat friss hírrel,
értékes nyereményekkel!

FORMULA.HU

Magyarország
autósport portálja



Forgalmazza: Interalfa-Complex Kft.
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
06-1-260-33-38
www.interalfa.hu
office@interalfa.hu

Megvásárolható:



(SMART pontokórt is)

KÖZEL A TŰZHÖZ

Frank Tamás, mint FIA elnöki konzulens

„Nagyon szorosan együtt kívánok működni Frank Tamással, aki az egyik tanácsadóm lesz” - mondta megválasztása után az MTI-nek a Hungaroring Zrt. alelnökéről Jean Todt, hozzátéve: hamarosan Budapestre jön, hogy áttekintsék a feladatokat.

TDH

Rogosa

zott – a szerk.) Az ezt követő nyilatkozatában említette meg a nevem, mint az egyik konzulensét. Konkrét megbízatásokról természetesen nem nyilatkozhatok, de a szorosan együtt fogunk dolgozni, két-három naponta keres, és kikéri a véleményem különféle ügyekben.” A Hungaroring alelnöke elmondta, frissen szerzett pozícióját igyekszik Magyarországra fordítani. Olyan munkákat próbál hazánkba hozni, amelyekre az FIA szokott megbízásokat adni különböző nemzeti szövetségeknek, és amelyek elvégzése anyagi és erkölcsi előnyökkel is járhatnak. Ilyen



Frank Tamás korábban is az FI legfelsőbb köreiben forgott, a magyar versenyen kívül fontos szerep jutott neki a török pálya megvalósításában, a jövőben pedig Jean Todt FIA-elnök számít a tanácsaira

feladat lehet kongresszusok szervezése, alapítványok felügyelete, de azok a megbízások is sűrűsödhetnek, amelyekből eddig is jutott a magyaroknak: például autóversenyek pályabíróinak- és biztonsági embereinek a képzése. Sőt a motorsporton túl is lehet gondolkodni, hiszen Párizs nem csak ezen a területen tevékenykedik. Mivel a munkája az időnyáróra Abu Dhabiba szólította, kihagyhatatlan volt a kérdés, milyennek látta a legújabb helyszínt Frank Tamás. „Bár még nincsen minden készen – a Ferrari Parkot például még nem fejezték be –, nehéz szavakat találni, mit építettek ott. Ha körbenéz az ember, 28. századi technikát lát mindenütt. De ezen nem is kell csodálkozni, hiszen állítólag 40 milliárd dollárt költöttek a környezet felépítésére. Tulajdonképpen felhúztak egy kis Monacót. Ehhez képest már a pályára fordított 1,2 milliárd dollár szinte elenyésző összeg. Más számára egyelőre megfizethetetlen, de azért elismerésre méltó és iránymutató, ami az Emirátusban született” – mesélte az Ostermann Kft tulajdonosa.

A körülmények ismertek: Max Mosley júniusban közölte, hogy nem jelölteti magát újra az október 23-i választáson, majd később a Ferrari egykori csapatfőnökét javasolta utódjának. A szakembert a választási kampány során többek között Bernie Ecclestone, az FI irányítója és a hétszeres világbajnok, volt Scuderia-pilóta, Michael Schumacher is támogatta. De természetesen nem csak ők, hanem egy komoly kampánystáb, köztük Frank Tamással, akit cégének, az Ostermann Kft-nek bécsi irodájában értünk utol, és akit az FIA-el-

nökválasztás körülményeiről faggattunk. „Már több hónapja együtt dolgozom Jean Todt-tal, engem is meghívott abba a tanácsadói testületbe, amelyik a megválasztásán ügködött” – válaszolta. „Személyesen utoljára Szingapúrban ültünk össze, hogy megvitassuk az utolsó tennivalókat, és úgy látszik, sikeresen dolgoztunk. Párizsban a két jelölt 15-15 perces kortesbeszédét követően nagy többséggel szavazták meg Todtot elnöknek. (Magyar részről két szervezet, az autókлуб és az autósport szövetség képviselője szava-

T+
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

T+ **TISSOT** **T+** **TISSOT**
SS WATCHES SINCE 1853 SWISS WATCHES SINCE 1853



Official Timekeeper
motogp



More than a watch

Tissot, Innovators by Tradition.

Btech

Forgalmazó üzletek:

BL ÓRASZALONOK BUDAPEST Mammut I., Aréna Plaza K09 óraszíget - BUDAÖRS Auchan
DUNAKESZI Auchan - SOROKSÁR Auchan - DEBRECEN Fórum Bevásárlóközpont - GYŐR Árkád - SOLYMÁR Auchan
ROYAL TIME ÓRASZAKÜZLET BUDAPEST Pólus Center - **ÚJVILÁG ÓRA ÉKSZER** BUDAPEST Europark
IDŐZÓNA ÓRASZALON SZEGED
www.oraszalon.hu

www.tissot.ch

BL
GRASSALON

TISSOT T-RACE MotoGP
LIMITÁLT SZÉRIA



EGYSZER MINDEN KÖLYÖK FELNŐ

Button és világbajnoki címének története

A kócos, szeplős, mosolygós kisfiú, aki debütáló idényében lenyűgözte az F1-es szakembereket, és akit azóta számtalanszor az örök ígéretet közé sorolt a sajtó, felnőtt. A Brazília Nagydíj óta ugyanis Jenson Button nem kölyök többé, hanem világbajnok!

Magyar Szilvia

RTP, FOP, Hoch2wei



Hűvös, fülledt, július végi nap volt. Felbőgtek a motorok. Elkéstem – mint mindig. Aztán minden elcsendesedett – Jenson Button autójában megfőtt a motor, ezért jó 30 percet állt az edzés. Mindez azt jelentette, hogy Button motorcsere miatt egy 10 helyes rajtbüntetést kap, és a 14. helyről rajtolhat vasárnap. Azon a vasárnapon történelmet írtunk: esett. Huszonegy év után először esett az eső a Hungaroringen, és Button, azzal a sok mindenre nem jó Hondával uralta a káoszt és az esőt. Nyert. Életében először...

Az ő története egy angol kisvárosban, Frome-ban kezdődött 1980 januárjában. A négygyermekes családban ő volt a legkisebb, és az egyetlen fiú. Édesapja a brit ralikrossz bajnokságban versenyzett, és mindent elkövetett azért, hogy fiát a Forma-1-ig juttassa. A kis Button 8 évesen kezdett gokartozni, 11 évesen úgy nyerte meg a Brit Gokartbajnokságot,

Zanardi, Montoya és Junqueira helyett Button debütált a Williams istállóban, 2000-ben



hogy 34 futamból harmincnégyszer állt a dobogó legfelső fokán. 1997-ben a valaha volt legfiatalabb Gokart Európa-bajnok lett, '98-ban megnyerte a brit Forma Ford bajnokságot, rá egy évre harmadik helyen végzett a Forma-3-ban. Ezzel ő lett minden idők legkevesebb forma-autós tapasztalatával rendelkező F1-es versenyzője a Williamsnél 2000-ben.

(Kimi Räikkönen 2001-es debütálásáig.) Az esztendőik során a család sokat áldozott Jenson boldogulására, így nem csoda, hogy az utóbbi években édesapja már kezdett elkeseredni, mondván, a fiából talán már sosem lesz semmi. John elkeseredésének volt is alapja, hiszen az ifjabb Button a 2009-es Ausztrál Nagydíjig összesen egyetlen futamot nyert meg, azt is több mint 100 verseny után! Persze nem azért, mert nem volt meg benne hozzá a tehetség és az érdem. Sokkal inkább azért, mert ugyan minden idők egyik letehetségesebb pilótanövendéke volt, de emellett úgy is beszélnek róla, mint minden idők egyik legrosszabbul szerződője versenyzője. A kezdetekkor 5 éves szerződést írt alá Frank Williamsszel, pedig igazság szerint meg sem volt a helye a mezőnyben. Ralf Schumacher mellé ugyanis három biztos befutót is megnevezett a világsajtó (Zanardi, Montoya, Junqueira) és Button

Két esztendőt a Renault-nál is lehúzott, de sikerekben nem volt része. Aztán a BAR-Honda következett, mindjárt Monacóban egy hatalmas balesettel



Köszöntünk a dobogón! – Schumacher és Montoya pezsgőt locsol a pódium-szüességét elvesztő Jenson arcára 2004-ben, Sepangban



akkor még sehol sem volt. Csakhogy az olasz és a Williams nem voltak kompatibilisek egymással, a kolumbiai éppen a második idényére készült a CART-ban, a friss F3000-es bajnok brazilt pedig a teszteken Jenson egyszerűen kiűtötte... Aztán eljött az idény vége, Montoya szerződése lejárt a CART-ban, és Frank Williamsnek problémái adódtak: három pilótája volt két autóra. Ezt úgy oldotta meg, hogy Buttont kölcsönadta a leszálló ágba járó Benettonnak, akikkel nemhogy világbajnokságot, de még futamot sem lehetett nyerni. 2002-re a csapatot felvásárolta a Renault, de ez lényeges fejlesztéseket és előrelépést nem jelentett a brit számára. Button elkönyvelt két elvesztegetett évet, és 2003-ra aláírt a BAR-Hondához. Igazság szerint persze más választása nem is volt, mivel Briatore Alonsot ültette a helyére a Renault-nál. Azonban sem sokkal jobban, sem sokkal rosszabbul nem járt a BAR-ral, hiszen mindössze három ponttal tudott többet összegyűjteni az év végéig, mint a Renaultnál. 2004-ben ismét a cigarettagyári istálló következett, de Button úgy látta, hogy a Honda elkötelezettsége kétségessé vált. (Annak ellenére is, hogy ekkor érte el élete addigi legjobb eredményét: a harmadik lett a világbajnokságban.) Ez esetben a szerződése megengedte volna, hogy 2005-re máshová igazoljon, és Jenson élt ezzel a joggal: vissza akart menni a Williamshez. Dave Richards, akkori csapatfőnöke azonban nem hagyta

ÉRDEKES TÉNYEK

- A friss világbajnok teljes neve Jenson Alexander Lyons Button
- 1995-ben megnyerte az ICA olasz felnőtt gokartbajnokságot, annak ellenére is, hogy csak 15 éves volt, és sosem versenyzett korábban Nagy-Britannián kívül
- Kimi Räikkönen 2001-es debütálásáig Jenson Button volt a legkevesebb formaautós tapasztalattal a F1-be került pilóta
- 2000-ben a Brazil Nagydíjon hatodikként végzett és a legfiatalabb pontszerző lett 20 évesen és 67 napon. Rodríguez 1962-es rekordját döntötte meg, tőle Vettel vette el az elsőséget 2007-ben
- Életében először 2003-ban, az Egyesült Államok Nagydíján vezetett a versenyben, 2004-ben a Maláj Nagydíjon felállhatott a dobogóra, saját karrierje és a BAR története során először pole pozíciót a San Marinó-i GP-n szerzett
- Összesen három csapatnál versenyzett, mégis hat munkaadója volt (csapatai átalakulása miatt)
- Forma-1-es pályafutása alatt mindössze három barátnőt „fogyasztott el”, és csak eggyel járt jegyben (!)
- Éppúgy 22-es rajtszámmal lett világbajnok, mint egy évvel korábban Lewis Hamilton
- Ő a harmadik olyan pilóta a Hungaroring történetében, aki itt szerezte első győzelmét és három éven belül világbajnok lett
- Button 2006 végén gokartbalesetet szenvedett, ezért a téli teszteken nem tudott részt venni.
- Versenyzői karrierje legijesztőbb pillanatának a 2003-as Monacói GP-n bekövetkezett balesetét tartja (ezen kívül csak kisebb kicsúszásokat szenvedett el)

NÉVJEGY

Született: 1980. január 19.,
Frome, Somerset, Anglia
Lakhely: Monaco
Családi állapot: egyedülálló
(barátnője: Jessica Michibata)
Hobbi: vízi sportok, kerékpározás,
sífutás, autók és zene
Első nagydíj: 2000, Ausztrália
Legjobb eredmény:
világbajnok (2009)
Első győzelem:
Magyar Nagydíj, 2006.
Nagydíjak: 168
(170 lenne, de 2005-ben csapatát két
futamra eltiltották technikai szabály-
talanság miatt)
Pole pozíciók száma: 7
Győzelmek száma: 7
Szerzett pontok száma: 317
Első rajtkocka: 7
Győzelem: 7
Dobogós helyezések: 23

CSAPATOK,
CSAPATTÁRSÁK

2000 - Williams BMW
Vb 8. - 12 pont
Ralf Schumacher

2001 - Benetton Renault
Vb 17. - 2 pont
Giancarlo Fisichella

2002 - Renault
Vb 7. - 14 pont
Jarno Trulli

2003 - BAR Honda
Vb 9. - 17 pont
Jacques Villeneuve, Takuma Sato

2004 - BAR Honda
Vb 3. - 85 pont
Takuma Sato

2005 - BAR Honda
Vb 9. - 37 pont
Takuma Sato, Anthony Davidson

2006 - Honda
Vb 6. - 56 pont
Rubens Barrichello

2007 - Honda
Vb 15. - 6 pont
Rubens Barrichello

2008 - Honda
Vb 18. - 3 pont
Rubens Barrichello

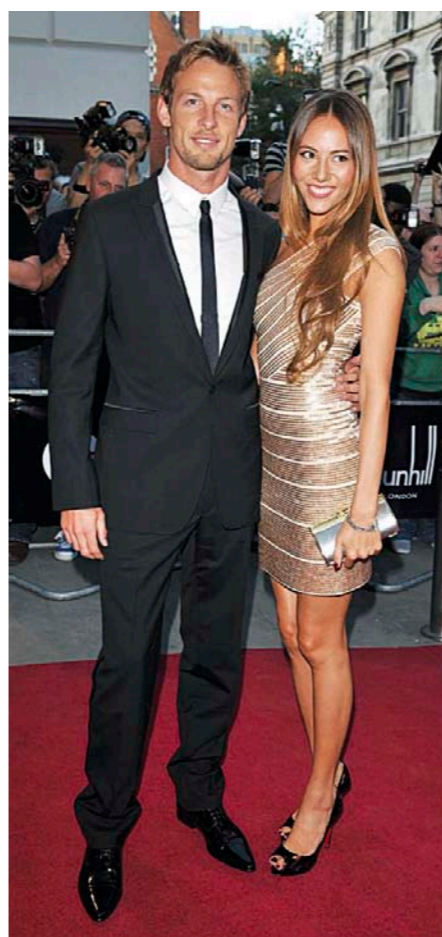
2009 - Brawn GP
Világbajnok - 95 pont
Rubens Barrichello



Button, a híres sportember megszállottan triatlonozik. Ez a fotó egy londoni versenyen készült idén tavasszal

annyiban a dolgot, és per lett az ügyből. 2004 október 16-án az FIA úgy határozott, érvényes Williams szerződés ide vagy oda, Buttonnak maradnia kell. Maradt is. 2005-ben aztán kiderült, hogy a Williams nem kap többé BMW motorokat, mert a BMW saját csapatot fog üzemeltetni, így Button a biztos Hondát nem akarta felcserélni az igen bizonytalan „nem-tudni-mi-lesz”-re, ezért kijelentette, hogy a Hondánál marad. Természetesen megint perre vitték az ügyet az érintett felek, és a Honda kivásárolta Buttont a Williamsból. Ettől kezdve aztán az a hír járta a paddockban, hogy Jenson soha többé nem kell senkinek – érthetően nem akartak perre menni egymással a csapa-

tok, és bizony a sok vita tényleg megártott Button imázsának. Nehéz idők jöttek, a Magyar Nagydíjat 2006-ban az időjáráskáosznak hála ugyan sikerült megnyernie, ugyanakkor 2007-ben csak 6, 2008-ban mindössze 14 pontot könyvelhetett el az egész istálló! Aztán jött



Fent a paddockból soha nem hiányzó édesapja gratulál, lent a világhírű fotómodell barátnő tündököl az FI bajnoka mellett



a válság, és az álmok elszálltak, az esztendő végén a Honda kijelentette, kivonul a Formula-1-ből. Button alól kihúzták az autót, és nem volt számára hely a mezőnyben... De ekkor színre lépett Ross Brawn, pár héttel az idénnyitó előtt kihalásztá a csapatot a kukából, és világbajnok autót tett pilótái alá. A tündérmesét innentől mindenki ismeri: Button szárnyalt, és győzött. Az elmúlt évek megmutatták, hogy Jenson Buttont nem pusztán nyers tehetsége tette világbajnokká. Nem az, hogy szerencséje volt (bár kétségtelen, hogy az is kellett hozzá), vagy hogy övé volt a legjobb autó a mezőnyben. Az angol attól lett világbaj-

nok, hogy felnőtt. Képes volt elérni, hogy újra bízzanak benne, hogy dolgozzon érte egy csapat, és valóban úgy vezetett, mint egy világbajnok.

John Button is megnyugodhat: bár időnként valóban úgy tűnt, az erőfeszítései nem voltak hiábavalóak. A brit sajtónak többé nincs oka beteljesületlen ígéretnek hívni Jenson. A fiú, akinek élete – a szerződési vitáit leszámítva – többé-kevésbé csendes állandósággal, mondhatni már-már szürkén csordogált a Formula-1-ben, még mindig csak 29 éves. Még mindig szeplős, kócos és mosolygós. De többé már nem kölyök! Világbajnok!

A SEMMIBŐL

36 Ross Brawn alakulata nyolc hónap alatt csodát tett

Az F1 történetében először nyerte el új csapat a konstruktőrök világbajnoki címét, de Ross Brawnt más öröm is érte Braziliában: pilótája, Jenson Button is megszerezte az elsőséget. A sokat látott csapatvezető a futam után nyilatkozott.

GP Week, Hochzwei



– Mit jelent a két cím számodra?

– Ez egy kivételes eredmény, hiszen a csapat nyolc hónappal ezelőtt még nem is létezett. Az, ahogyan a tél folyamán dolgozott mindenki és tartotta magát az elvégzendő feladatokhoz, az tényleg hihetetlen. A Hondának is köszönetet kell mondanom, mert ők sokat áldoztak tavaly az istállóra. A mérnökeink fantasztikusan dolgoztak és természetesen ott van a rendkívül jó Mercedes motor is. Nagyon sok dolog eredménye az, amit ma elértünk.

– Sokan teszik fel a kérdést, hogy, teljesítményének ingadozása miatt Jenson megérdemli-e a világbajnoki címet. Szerinted?

– Természetesen. Az időmérő edzésén valóban szenvedtünk az elmúlt néhány versenyhétvégén, és az autóval sem volt minden rendben a szezon középső részén, de Jenson nem követett el egyetlen hibát sem idén és tényleg fantasztikusan vezetett.

– Sok világbajnoki cím megszerzésében volt szereped a múltban, mit jelent ez a mai eredmény számodra?

– Ez nagyon különleges, mert az embernek, akikkel mindezt elértük, sok mindenen kellett keresztül menniük. Különleges



Sokat látott arcok: Barrichello és Brawn évekkal ezelőtt és 2009-ben is csapatbajnoki címet ünnepelhetek

körülmények között jutottunk el oda, ahova eljutottunk.

– És nem beszélve arról, hogy a te neved áll a bokszt ajtaján...

– Igen, de ez az eredmény inkább a kollégáimnak szól. Azoknak, akik itt vannak és azoknak,

akik sajnos elvesztették a munkájukat a tél folyamán, amikor csökkentenünk kellett a csapat létszámát. Ők is megérdemlik a dicséretet, mert részük volt abban, amit véghezvittünk. Az ő érdemük, hogy túléltek a téli időszakot.

– El tudad volna képzelni mindezt egy évvel ezelőtt?

– Nem, nem szoktam elképzelni az ilyesmit. Sosem lehet tudni, hogy mi fog történni.

Keményen dolgozol, amennyire csak tudsz, utána pedig ahogy lesz, úgy lesz.

– Neked szerencséd volt a sportág nagyjaival dolgozni. Jenson hogyan illik közéjük?

– Nem fogok sikerlistát felállítani, de Jenson igazán megérdemli a vébé címet. Fantasztikus munkát végzett, év első fele kivételesen jó volt, azután pedig kiválóan megbirkózott a körülményekkel, amikor az autónk nem volt annyira versenyképes. A teljesítménye kiemelkedő volt, és szinte egy rossz mozdulata sem volt az egész év folyamán.

– Mi a helyzet a Red Bullal, a legkeményebb vetélytársatokkal idén?

– Remek munkát végeztek, fantasztikusan helyt álltak. Nagyszerű, hogy két új csapat van az F1 mezőnyének élén. Ők is jó szellemben harcoltak ellenünk, nagyon intenzív volt a csata. Most egyértelműen övük a jobb autó, de a következő szezon már egy másik történet...



ETCC

Pár nappal a bragai egyfordulós EB-hétfvége előtt derült fény arra, hogy Michelisz Norbertet a nemrégiben megszerzett Seat Leon Európakupa-címért nem csak az indulás jogával, ha-

nem a legkorszerűbb WTCC-s TDI-technikával is díjazza a Seat Sport. A fokozatosan felszáradó pályán Michelisz ötletes gumi-stratégiával repítette a pole-ba a jelenlegi világbaj-

nok-autót, majd az első futam kezdetén tökéletes sprintet futva tett szert győzelemhez vezető előnyre, világbajnokságon edződött üldözői, Frantz Engstler (BMW) és James Thomson (Honda) előtt. A második, koccanásoktól sem mentes futamban nem bizonyult szerencsésnek a csapat merész

gumiválasztása (elől slick, hátul vizes), így Michelisz az ötödik hely, az összesítésben megszerzett EB-harmadik pozíció (a bajnok Thompson és Engstler mögött), valamint megannyi tapasztalat birtokában készülődhet a Zengő Motorsporttal közösen tervezett jövő évi WTCC-s szereplésre.



GP3



Újabb kategória szaporítja 2010-től az nemzetközi formaautózás amúgy is lassan átláthatatlan kínálatát. Hewland váltón és Pirelli gumikon keresztül hajtja a 280 lóerős Renault-motor azokat a Dallarákat, amelyekkel tíz csapat három-három versenyzője áll majd rajthoz a jövő évi FI-es versenynaptár hét európai helyszínén, valamint egy különálló pályán. A F3 Euroszéria (800 000 euró) és a „low-cost-megasztárnak” számító F2 (200 000 euró) közötti arany középutat járó sorozat autónkénti éves 600 000 eurós büdzséje máris tömegével vonzotta az érdeklődő csapatokat. A negyven jelentkezőből kiválasztott tíz között a beszédes nevű MW Arden Mark Webber társ-tulajdonos révén, míg a Team Mücke Ralf Schumacher tanácsadói személyében tudhat magáénak élvonalbeli támogatókat.

FIA-GT

A Hezemans/Kumpen-páros motorproblémák miatt csak a tizedik helyen végzett a Le Castellet-i versenyen, így az ötödikként pontot mentő Bartelsék némi előnnyel várták a belgiumi finálét. Zolderben mintha átok

fogott volna a Corvette-eken: a Paul Richardon nyerő Bernoldi/Streit egységtől a versenyen csak az ötödik helyre futotta, Kumpenéket pedig a felügyelők fosztották meg a rajtelsőségtől (sárga zászlós gyors kör miatt). A győztes Pier Guidi/Bobbi mögött elért második hely így kevés



volt a bajnoki címhez, ezért 1-es rajtszám tulajdonosa 2010-ben változatlan maradt. Annál is inkább, mert az FIA átmenetileg áldását adta a jelenlegi legsikeresebb autók (Maserati, Corvette) jövő évi indulására, így az új GT1-világbajnokság futamain legalább hat márka részvételére van remény (valamint a Hungaroring helyére az előzetes versenynaptárban, október 3-i dátummal). A GT2-es bajnoki cím sorsa a nálunk is sikeres Collard/Westbrook páros „szétültetésével” dőlt el, így a Porsche mindössze három pontos előnye is elég volt ahhoz, hogy Richard Westbrook (ezúttal Marco Holzerrel az oldalán) futamot és bajnoki címet nyerjen az új evolúciós Ferrarival Paul Richardon győztes, ám Belgiumban csak negyedikként célba érő Vilander/Bruni kettes előtt.

FIA-GT

A. Bertolini	55
M. Bartels	55
M. Hezemans	53
A. Kumpen	53
J. Ruffier	38
B. Longin	38

DTM

A rövid, szélvészgyors, de vészesen csúszós dijoni pálya a gumik rémének bizonyult. A három bajnok-aspiráns csak a középmezőnyből rajtolhatott a félig-meddig esős időmérőn eluralkodó gumiválasztási káosz miatt.



A verseny első felében felzárkózó Timo Scheider aztán pont a boxutca felé haladva kapott defektet, ám márkatársai már nem voltak ilyen szerencsések: előbb Kristensen, majd az élen álló Ekström bronzsai adták meg magukat. A Paffett, di Resta, Spengler, Green, Schumacher kvintett mögött végül értékes pontokat mentő Scheider a hoc-

kenheimi évadzárón a rajtelső Ekströmmel, és Paffettel csatázott az élen, ám a svéd végül törött hűtővel kiállni kényszerült. Scheider később sem tudott élni a Suzie Stoddart balesete miatt beküldött Safety Car valamint az új repülőrajt kínálta lehetőséggel, így második helyjel védte

meg bajnoki címét, Bernd Schneider nyomába lépve (2000/2001), valamint a DTM 1984 óta íródo

történelmében eddig egyedülálló dicsőséghez juttatva a három egymást követő évben bajnok ingolstadtiakat.

DTM

T. Scheider	64
G. Paffett	59
P. Di Resta	45
B. Spengler	41
M. Ekström	41

ALMS

„Csattanós” véget ért Jan Magnussen számára a 2009-es évad. A Corvette-pilóta a Laguna Seca-i évadzáró utolsó körében „kilincs a kilincsen”-módra küzdött az amerikai sportautó idei második GT2-es győzelméért, ám a Porsche 997 RSR számára már korábban bajnoki címet szerző Jörg Bergmeister az utolsó métereken bizonyult csak igazán kemény ellenfélnek. A kockás zászló felé vállvetve száguldó versenyautók közül a pit-falhoz passzírozott sárga V8-as húzta a rövidebbet, és csapódott át a pálya túloldalán



Egy különösen kemény befutóval ért véget Laguna Secában az ALMS idei szériája

ALMS

D. Brabham	174
S. Sharp	174
G. de Ferran	157
S. Pagnaud	157
J. Field	111

levő betonfalba – három méterrel a célvonal előtt! „Szokványos versenybaleset” - hangzott a tipikus germán higgadtság Bergmeister szájából, ám a kórházból hazatérő Magnussen dühös kifakadása már nem talált fülekre a versenyzéstől győzelemmel búcsúzó Gil de Ferrant, illetve a PI-es bajnok Brabham/Sharp kettőst méltató híradások sűrűjében.

AIGP

Teljes bizonytalanság uralkodik az ötödik évadjára készülő nemzeti formaautós sorozat körül, bár a szervezők eddig hivatalosan csak az októberi ausztrál évadnyitó versenyt mondták le. A még nyár közepén csődöt jelentő és

negyven embert utcára küldő AI Grand Prix Operations Limited háza tájáról szivárgó hírek súlyos gondokra vetnek fényt: a sorozat az elmúlt évadban több millió dolláros adósságot halmozott fel beszállítóival szemben. Pénzére vár többek között néhány versenypálya tulajdonosa, valamint a Michelin, és az AIGP-autót gyártó

Ferrari is – nem beszélve a logisztikai partnerről, aki Angliában lefoglaltatta az autókat, így azok el sem hajóztak Surfers Paradise felé. Ráadásul az FIA biztonsági előírásai miatt szükséges technikai fejlesztés is elmaradt, így a bajnokság legalitása a Toni Teixeira által többször megígért kifizetések esetén sem lesz biztosított.



BOTRÁNY!

FIA GT3

Szemerklő eső tette veszélyesen csúszóssá a Paul Richard pálya rázóköveit, így a sorozatos balesetek miatt megcsönkített távú első futamban a Claudia Hürtgen/Walter Csaba páros nem tudott feljebb jönni a hetedik helyről. A második futamban biztosan vezető német-magyar egységet négy perccel leintés előtt érte utol a balszerencse, a portimoihoz kísértetiesen hasonló bal első durrdefekt képé-



ben. A zolderi hétfvége első, esős futamában Hürtgen a sóderágy fogságában végezte, míg a folytatásban Walterék számára második helyet (az éves tabellán pedig kilencediket) eredményezett a változókéony időjárást tökéletes gumiválasztással és boxmunkával ellensúlyozó Alpina-stratégia.

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

F3 EUROSZÉRIA



Christian Vietoris Dijonban aratott első futambéli győzelmével nyitott maradt a bajnokság – matematikailag, mert ahhoz nem fért kétség, hogy a Maki előtt másodikként leintett Bianchi másnap hazai közönség előtt már bajnokként akar ünnepelni. Pedig a van der Zande balesete miatt beküldött Safety Car a németnek kedvezett, akik az új rajtot követően az ötödik helyről vette át a vezetést. Jules Bianchi

a tömegbaleset miatt újrarájtolatott második futam győzteseként (Bird és Merhi előtt) vonult be a történelembe, a hockenheimi finálé első futamában pedig újabb győzelemmel köszöntö meg csapatának (ART Grand Prix) a frissiben kötött jövő évi GP2-es szerződést. A másodikként célba érő Bottasnak másnap az ötödik hely is elég volt az újonc-értékelés megnyeréséhez, azt utolsó körben Zanellát

F3 EUROSZÉRIA

J. Bianchi	114
C. Vietoris	75
V. Bottas	62
A. Sims	54
J. Vernay	47

megelőző, a felszáradó pályán helyes gumi-stratégiájának köszönhetően második győzelmét arató Jean-Karl Vernay pedig legjobb Volkswagensesként zárta az évadot.

FIA HEGYI CHALLENGE

Öt futamgyőzelem is kevés volt Hernádi László számára, hogy szaporítani tudja bajnoki címeinek számát az FIA hegyi Challenge sorozatában. A mickhausenzi zárófutamon még ötödik koronáját ünneplő tatai versenyző a bajnokság vitatható (utólagosan megváltoztatott) minuszolási szabályai miatt végül mindkét régió-értékelés-

ben a második helyet szerezte meg márkatársa, az olasz Rudi Bicciano mögött, igaz, az évad folyamán több ízben is szelektálni kényszerült a párhuzamosan futó hegyi bajnokságok versenyei között. Megérte, hiszen négy győzelemmel és további két dobogóval a birtokában kilencedszer hódította el az FIA hegyi zónatróféját, továbbá

KÖNYVSAROK

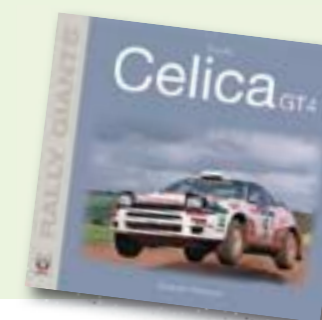
A rali világbajnokság 1973 óta íródo története során feltűnt a színen néhány olyan versenyautó, mely vitathatalanul a rajongók szívébe lopta magát. A Veloce kiadó úgy döntött, hogy nem egy átfogó műben mutatja be ezeket a legendás autókat, hanem mindegyiknek egy-egy könyvet szentel. A „Rali óriásai” (Rally

Giants) sorozat legújabb kötete Graham Robson tolmácsolásában meséli el a Toyota Celica GT-Four történetét, mely 1988 és 1995 között játszott meghatározó szerepet a sportágban. A 128 oldalas, száz, többségében színes képpel díszített mű röviden kitér a Toyota ralisportban játszott szerepére, melynek során a titkos, MR2-es

projekt történetét is megismerhetjük. A könyvben remekül végigkíséri a három generációt is megért Celica karrierjét, miközben a sikerek mögött álló személyiségeket is bemutatja. A mű egyetlen hibája, hogy néhol ismétlésekbe bocsátkozik a szerző. Ha olvasóink érdeklődését felkeltette a mű, kérjük,

A legendás GT4 történetéről külön könyvet írtak, amely nem csak a rajongóknak hasznos olvasmány

keressék fel a kiadó honlapját (www.veloce.co.uk), ahol 15,99 fontos áron megvásárolhatják a könyvet. (A kötet ISBN száma 978-1-84584-184-3)



VISSZAVONULÁS

Az 1976-os FI-világbajnok, James Hunt fia pár éve még a csúcskategória meghódításáért hagyott fel a vízilabdázással, és lépett pályára előbb az angol Formula Ford, később a német ADAC Formula Masters bajnokságokban. A mindössze 22 éves versenyző azonban nemrég bejelentette visszavonulását - édesapja harminc évvel ezelőtti példáját követve, évad közben. Döntését a mentorai szerint egy körön szélvészgyors, ám törésre-zúzásra mindig hajlamos versenyző önkritikus szavakkal indokolta: „A FI-be jutásért napi 24 órát kellene dolgozni, én pedig nem érzek magamban ennyi elhivatottságot. A jövőben egy argentin farmon fogok dolgozni, és csakis igazi szenvedélyemnek, a vadászatnak élek!”. Kész szerencse, hogy a családot nem Smith-nek hívják...

első mitsubishis évadját a nyílt horvát bajnokságban elért abszolút túraautós és A-csoportos

címmel, illetve a buzeti Eb-futamon elért győzelemmel tette sikeressé.



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

INDYCAR



A homestead-i évadzárón a bajnoki esélyesek: Dario Franchitti, Scott Dixon és Ryan Briscoe indultak az élről, bár közülük korábbi győzelmei (2003, 2008) révén az új-zélandi tűnt esélyesnek a címvédésre. Végül akárcsak két éve, az ethanol döntötte el a bajnokság sorsát, hiszen Franchitti a verseny második felében jóval többet spórolt az üzemanyagból, mint

a végére kiszáradt tankkal lelassuló Dixon, valamint a tabella-éllovas, a versenyben szinte végig vezető – ám plusz tankolása miatt csak másodikként célba érő – Briscoe. Floridában nem csak a második bajnoki címét megszerző skót ex-DTM-pilóta írt történelmet, hanem a teljes mezőny: az IndyCar fennállása óta ez volt az első verseny, amelyben a Safety Car végig a pit-ben maradt.

INDYCAR

D. Franchitti	616
S. Dixon	605
R. Briscoe	604
H. Castroneves	433
D. Patrick	393



RALI

Korda Erik és Nyirfás Juli vezérletével a WRC-s mezőny harmadik helyén érkezett célba a Korda Racing Subaru Imprezájaja a németországi Lausitz Ralin. A német bajnokság szezonzáró futamán a magyar duó a nyitó szakaszon felsorakozott két holland ellenfele, a Mitsubishi WRC-s korábbi holland bajnok, Mark van Eldik és a futam tavalyi győztese, Dennis



miatt több helyen sártengerré változott a pálya, nem volt kellemes érzés, amikor hatodikban, egyenesben is úszkált az autó. Sajnos ezekre a pályákra nem



Kuipers mögé. Helyezésüket a célig megtartották, és megszerzték a csapat idei 10. dobogós helyezését. A terepraliban is jeleskedő pilóta így nyilatkozott: „Abszolút kellemes emlékekkel zárom a versenyt, hiszen egy-két szépséghibától eltekintve egy gondmentes és eredményes futamot tudunk magunk mögött. Sajnos a folyamatos esőzések

volt megfelelő gumink, egy picivel lágyabb kellett volna, de igazából ezen nem rágódom, mert szerintem akkor sem végeztünk volna előrébb. Az egész csapat kiváló munkát végzett a hétvégén, Juli profi navigátor, a sráctoktól pedig tökéletesen felkészített autót kaptam, az egész verseny alatt csak kereket kellett cserélnünk, köszönöm nekik!”

FORMULA SZUPERLIGA

A két rövidke évadot követően jövőre 12 hétvégés, nyolc országot célba vevő foci-liga monzai versenyén Sebastien Bourdais

ismét első osztályú képességeit bizonyította. Az első futamban már a rajtot követően lerajtolta Guerrerit, és a vezetést

végig megtartva szerezte meg a Sevilla idei második győzelmét. Az argentin visszavágási esélyeit az Atletico Madrid hölgyversenyzője, Maria de Villota nyirbálta meg, aki kemény pozícióharc-

ban majdnem a fűre lökte az Olimpiacos autóját. A boxkiállásnál hátra csúszó harcos amazon helyett végül a Perera-t helyettesítő Julienn Jousse ért célba a harmadik helyen, Valles pedig negyedikként erősítette tovább a Liverpool helyét a tabellán. A második futamban a rajtelső Pedro Petiz a kockás zászlóig robogott az élen, majd hallgatta a portugál himnuszt Dolby, és az utolsó rajthelyről feljövő Bourdais társaságában.

FORMULA SZUPERLIGA

Liverpool	350
Tottenham Hotspur	301
Olimpiacos	259
FC Basel	253
Corinthians	249



WTCC



Úgy indultak neki a japán futamnak a BMW pilótái, hogy menteniük kell a menthetőt, és meg kell akadályozniuk, hogy a Seat már egy versennyel a vége előtt begyűjthesse mindkét vb-címet. Nos, a heves esőzés közepette zajlott futamok besegítettek a münchenieknek, hiszen míg az első futamot Priaulx nyerte Jörg Müllerrel a háta mögött, addig a második felvonásban Farfus győzedelmeskedett Priaulx előtt. A csodaszámba menő eredményekben persze volt szerepe a hibázó ellenfeleknek, különösen a bajnoki éllovas Tarquini-nek, akinek a november 22-i mackaói zárás előtt Yvan Müllerrel 2,



Farfusszal szemben csak 13 pont előnye maradt. A csapatversenyben a Seat-BMW párharc még élesebb: 289–286 a spanyolok javára.

WTCC

G. Tarquini	115
Y. Muller	113
A. Farfus	102
A. Priaulx	84
R. Huff	69



RENDELJE MEG KORÁBBI SZÁMAINKAT!

A Formula korábban megjelent példányai közül 2004 áprilisáig visszamenőleg majdnem minden szám rendelkezésére áll azoknak, akik valamilyen okból elmulasztottak megvásárolni egy-egy, netalán több havi magazint. Az újságok ára egységesen 400 Ft, öt darab felett minden példányért 300 Ft-ot kell fizetni. A lapokat kérésre utánvétellel küldjük el az Ön címére.



Megrendelés: a levelezes@formula.hu, és a 3504 Miskolc, Pf. 90 címeiken, valamint a 46/505-490-es telefonszámon lehetséges.



FŐ A KITARTÁS!

Kiválóan szerepeltek a magyarok a Hungaroringen

Immár második alkalommal vágta neki a mogyoródi pálya kanyarjainak a hosszútávú versenyészerelmesei, köztük nyolc magyar alakulattal.

TDK; Rigli, Ember



A 2008-as, meglehetősen szellős mezőny helyett idén tömött rajtrácsot láthatott a nagyjérdemű október 10-én a magyar FI-es pálya célegyenesében, sőt a leintéskor sem hiányoztak túl sokan a mezőnyből. A 24 órás versenyekből álló széria hazai állomásán a holland szervezők a környékbeli lakosok zaj elleni tiltakozása miatt ismét csak egy fél



napos megbízhatósági futamra kaptak engedélyt, de ez egyetlen versenyzőt sem ejtett kétségbe. Sokkal nagyobb gondot okozott az istállóknak az utolsó percekben lezúduló eső, ám végül komoly probléma nélkül ért véget az esemény. A versenyt végül a Schubert Motorsport csodaszép BMW Z4 M-Coupéja nyerte, 350 kört teljesítve a Hungaroringen. Az abszolút második helyen magyar alakulat, a Brokernet Silversting vég-

zett 8 kör hátránnyal (és Talmácsi Gáborral a pilótái soraiban), ez az eredmény azonban az SP2 kategória győzelmével is egyenértékű

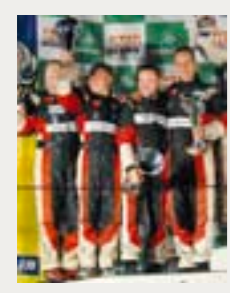


A szemet gyönyörködtető autók mellett szép lányokból sem volt hiány a Hungaroringen

volt. Szintén kategória-első (és abszolút 6.) lett a dízelek között a magyar BMW csapat, míg a Zengő Motorsport az A3T osztályt iskolázta le (és az összesített 8. helyet is begyűjtötte).

Végeredmény

1. Schubert Motorsport I	BMW Z4 M-Coupe
2. Bovi Motorsport I	Brokernet Silversting
3. Hubert Bergh Motorsport	Porsche 977
...	
6. BMW Team Hungary	BMW I20d
...	
8. Zengő Motorsport	Seat Leon Supercopa MK2
9. TW Steel Ferrari	Ferrari F430 Challenge
...	
18. GENEX-GFS TEAM I	Porsche 997 GT3 Cup
...	
22. Endurance Club Hungary	Ford Fiesta ST
...	
28. Bovi Motorsport 2	Suzuki Swift
...	
30. GENEX-GFS TEAM 2	Lotus Exige Cup 260



Bovi Motorsport I (Bódis Kálmán • Barta Attila • Rácz István • Talmácsi Gábor)
Abszolút elégedettek vagyunk az eredményel, abszolút másodikok lettünk, megnyertük az SP2-es kategóriát és a leggyorsabb kör is a miénk lett. Ha a tankunk nem 100 literes, hanem akkora, mint az ellenfelünké, a Z4-esé, akár máshogy is alakulhatott volna. De így is ez az autó eddigi legjobb eredménye, ami miatt még a Porsche gyárból is felhívtak és gratuláltak.



BMW Team Hungary with Efficient (Palik László • Vida János • Walter Csaba • Wéber Gábor)
Megnyertük a dízel kategóriát, összetettben pedig a fantasztikus, hatodik helyen végeztünk. A pilótanégyesünk összesen 329 kört tett meg, 119,660 km/h átlagsebességgel, a mért leggyorsabb kör 2:0,850, a legnagyobb sebesség 201 km/h volt, a célegyenesben. Az összesen hat kiállítás között technikai problémái nem adódtak, a I20d tökéletesen helytállt, és ugyanez igaz a pilótákra és a szerelőkre is.

Zengő Motorsport (Zengő Zoltán • Michelisz Norbert • Czollner Gyula)
Minden tökéletesen működött, de az abszolút 3. helyet is reálisnak tartottuk volna, ha nem hátráltat bennünket egy 17 környi pihenőt okozó féltengelytörés. De így sem vagyunk elégedetlenek, hiszen megnyertük a kategóriánkat, abszolútban pedig 8. helyen intettek le bennünket. Külön elismerés illeti Gyulát, aki két év kihagyás után ugrott be. És persze a gyári fejlesztésű Seatunkat se felejtjük el dicsérni.



TW Steel Ferrari (Horváth Zsolt • Szabolcs Róbert • dr. Grigalek Gábor)
A tavalyi beugrásunk után idén minden jobban működött, 1:55,8-as időt is futottunk. Csak a Ferrari tankja nem lett nagyobb, és a plusz kiállításaink hátrányt jelentettek. A pályán sem volt szerencsénk, kitört a lámpánk, és fél óra kellett a javításhoz. A végén a betéjeink is elkoptak így lassítanunk kellett, de így is kategória másodikok lettünk, tehát nem kell elégedetlenkednünk. Egy érdekesség: a futam után 8 kg gumit szedtünk ki az autó karosszériájából...



GENEX-GFS TEAM I (Szamosvári Béla • Perényi Zoltán • Molnár Zoltán)
Hosszú volt a futam, mi eddig csak fél óras etapokon mentünk, most másfélre kellett váltani, ami fizikailag rettentően megterhelte a pilótákat. Az autó nagyon szépen működött, de sajnos a váltótartó eltört, így 40 percet kellett rostokolnunk a boxban. A hiba nélkül az 5-8. hely is összejöhetett volna, így csak abszolút 18. lett a csapat. Azonban így is fenomenális élményben volt részünk!

Bovi Motorsport 2 (*Zentai Sandor* ifj. Ficza Ferenc, Blaskovits Tamás)
Minden nagyon jól indult, 2:05-ös időt is sikerült mennünk, amivel vertük volna a kétliteres autókat, de a 4. órában beesett egy szelep a motorba, és csak 120 perc alatt tudtuk helyrehozni a károkat. Ezek után természetesen már nem volt esélyünk, de becsületből végimentünk. Külön köszönet illeti ifj. Ficza Ferencet, aki kora ellenére végig gyors és megbízható maradt, a nagy autók sem tudták zavarba hozni a lekörözések alatt.



Endurance Club Hungary (Gáspár István • Herter Gusztáv • Nagy Norbert • Nyitrai Béla • Fekete Krisztián)
Mivel kevés 1,6-os nevezés érkezett, a kétliteresek közé soroltak bennünket, ami nagy hátrányt jelentett. Volt aztán egy koccanás miatt eltört szervó-olajcsővünk (4 perces cserével megúsztuk), és egy tönkrement féltengelyünk is (ez 12 körbe került), így a középmezőnybe végezve nem lehetünk bánatosak. Külön dicséret jár a 14 éves Nagy Norbinak, aki külön engedéllyel indult, és gond nélkül végigvezette a saját két óráját.

GENEX-GFS TEAM 2 (Burkus Egon • Bujdos Miklós)
Sajnos mi okoztuk a verseny legnagyobb balesetét, a pályarutin nélkül elinduló csapattársam a kilencedik kör az egyik kanyarjában túlvállalta magát, és oldalba talált egy Seatot. Pedig minden olyan jól alakult, 2:02-es időket is sikerült autózniunk, ami szenzációs eredmény...



A Lotus nagy reményekkel vágott neki a 12 órás versenynek, ám az első pilóta figyelme egy pillanatra kihagyott...

KÉT FUTAM KÖZT

Az Endurance Club Hungary már Dubaira készül



Gáspár István, az Endurance Club Hungary sportszakmai vezetője szereti a hosszú távú versenyzést. Istállójával októberben áttestek egy hungaroringi futamon, és már készülnek a harmadik Dubai24-es versenyükre.

Pájer Ani

Rigli, Bence



A kis Fiesta és pilótái alaposan kitétek magukért a 12 órás hungaroringi futamon. Nem volt szomorkodás, de Gáspár István csapatvezető azért jobban örült volna, ha nem jön közbe egy féltengelytörés

– Mi a jó a 12 órás versenyben?

– Szerintem a hosszú távú versenyzés az autósport sportja: itt az egyéni teljesítmények mellett a csapat összehangolt munkája a legfontosabb. Itt mindenki - legyen az versenyző, szerelő, tankoló ember, vagy bárki, aki csak az ablakot törli - ugyanolyan fontos része az eredménynek.

– Kik voltak a csapattagok a legutóbbi, októberben, a Hungaroringen megrendezett 12 órás versenyen?

– A régi csapattagjai az Endurance Club Hungary-nek: Nyitrai Béla, Herter Gusztáv, Fekete Krisztina és jómagam, valamint most volt egy ötödik tagunk, aki egész évben tesz-

telhette a Fiestát, a szemtelenül fiatal 14 éves Nagy Norbi, aki egyedi engedéllyel indulhatott ezen a hosszú távú versenyen, és meglepően jó teljesítményt nyújtott. Az nem volt meglepetés, hogy jó időket fog autózni, mert ismerjük, tudjuk, hogy milyen tudása van, de az állóképessége, a koncentrációja, a mentális felkészültsége is teljes mértékben hibátlan volt.

– Végül milyen eredménnyel zártátok ezt a versenyt?

– Az volt a pechünk, hogy a kategóriánkban csak egy ellenfél volt, ezért felsoroltak egy nagyobbba, és itt elméletileg esélytelenek

voltunk. Én kezdtem a versenyt, és sajnos eltört a féltengely az autóban alattam. Ezt egyébként néhány perc alatt kicserélik az srácok, de amikor vontattak be a boksza, zárva volt egy kapu, így körbe kellett vinni a Fiestát, és igen sok kört veszítettünk. Akkor az utolsó helyre estünk vissza, de szép lassan felküzdöttük magunkat negyediknek, sőt, majdnem harmadiknak.

– De ez nem keserített el...

– Nem, nem. Már készülünk Dubaira, ahol január közepén tartják a 24 órás futamot. Tavaly nagyon szerencsétlenek voltunk, mert egy totálkár vetett véget a versenyünknek, de olyan jó helyen álltunk addig

is, hogy a frontális baleset ellenére harmadikok lettünk, sőt mi nyertük meg a kategóriát az egész sorozatban.

– Gondolom, most is ilyen tervekkel vágtok majd neki...

–Természetesen, de lehet, hogy már nem a Fiestával, hanem egy másik autóval.

–Amíg eldől, hogy mivel is, beszéljünk csak a Fiestáról. Miben kellett máshogy felkészíteni az autót egy hosszú távú versenyre?

– Nem úgy van beállítva olyankor az autó, hogy a leggyorsabb legyen, hanem a megbízhatóság a lényeg, de a gumi- és üzem-

anyag-fogyasztásra is figyelni kell, hisz két órát végig kell autózni vele. Műszakilag ki kell bírnia az autónak a 24 órát nagy javítások nélkül, mert az eredmény általában a boksza-ban dől el, tehát a jól felkészített versenygép nagyon fontos.

– És mennyiben kell másként vezetni egy hosszú távú versenyen?

– Akinek jó fizikuma van, annak nagy különbség nincs, mert amire fél óráig képes, az meg másfél órán keresztül is. Azt kell nagyon megtanulni, hogy ha előzünk, vagy ha minket előznek, akkor ezt úgy tegyük meg, hogy ritmusban maradjunk: ez a legfontosabb kérdés a hosszú távúaknál.

Nagyon sokan vannak a pályákon, például egy dubai versenyen 120 autó van egyszerre a pályán.

– Milyen pálya Dubai – mondjuk a Hungaroringhez képest?

– Sokkal gyorsabb, ritmusosabb és beválalósabb. A sivatagnak köszönhetően be tud szállni a homok, de az ideális íveken eltakarítják az autók. Ennek következtében, ha egy kicsit lecsúszik az ember az ívről, akkor a tapadásvesztés sokkal nagyobb, mint más pályákon, tehát koncentráltabban kell autózni. De ennek ellenére, vagy talán éppen ezért én egyszerűen imádom...



HÁROMBÓL KETTŐ

Elkelt a MotoGP és a 125 vb-címe

Az utolsó három futam legnagyobb szenzációját erős Stoner visszatérése, Rossi kilencedik bajnoki címe és Simon nyolcadliteres diadala jelentette. És ami a dolgok mögött megbújt...

Budur Gabriella, ATP



„Most beszéltem Casey-vel. Nemrég szállt le a repülőgépe Svájcban és úton van Estoril felé”- nyilatkozta megkönnyebbülten Livio Suppo, a Ducati csapatmenedzsere Portugáliában. Ezzel végre mindenki pontot tehetett a találgatások végére, hiszen a Barcelona óta betegeskedő Stoner, aki Brno előtt vonult vissza kényszerpihenőre, most végre visszatért. Mint mindig, most is a feleségével érkezett, és mint mindig, most sem felejtette el szóvá tenni, hogy mennyi rosszindulatú kritikát kapott az elmúlt hetekben. „Megmondom őszintén, hogy ahol Ausztráliában laktunk, nincs tv és a világ leglassabb internete üzemel, szóval nem néztem a versenyeket és nem foglalkoztam a hírekkel. Aztán az egyik

nap mégis megpróbáltam szörfölni a neten és elolvastam a sok okos érvelgetést. Óriásit csalódtam Kevin Schwantzban, aki az egyik legnagyobb példaképem volt. Előadta magát, hogy tudja, min megyek keresztül és megfejtette azt, amire egy kisebb orvosi had is képtelen volt...” – célzott arra a sztár, hogy sokan komoly betegséget gyanítottak a szezon-közepi pihenője mögött. Izzott a levegő a Fiat Yamaha boxban is, ahol egy jobban kiéleződött a Rossi-Lorenzo világbajnoki párbaj. Figyelembe véve Lorenzo hétvégén nyújtott teljesítményét, ez nem is meglepő. A bemelegítő edzés kivételével, ahol Stoner volt a leggyorsabb, Lorenzo tarolt. A rajt után kétséget kizáróan uralta

a versenyt és egy pillanatnyi kételyt sem hagyott a felől, hogy ezt a versenyt most nem neki kellene megnyerni. A forgatókönyv megismétlődött, csakúgy, mint 2008-ban, Jorge most is felállhatott a dobogó legfelső fokára. Talán, de csak talán, ha Stonernek nem adódik gondja a sérült lábtartóval, akkor megnehezíthette volna a dolgát a mallorcainak, de ebben sem vagyok biztos, mint ahogy egyébként az ausztrál sem volt. A harmadik helyen Dani Pedrosa végzett, így nem kell diploma, hogy kitaláljuk, bizony Rossi hiányzott erről a díjkiosztóról, így előnye Lorenzóval szemben 18 pontra csökkent. A csapatok ezután Ausztráliának vették az irányt, ahol a feszültséget már mérni lehetett a hangvillások környékén. Igazából a győzelemről nem nagyon kellett beszélni, hiszen Stoner számára ez haza pálya és ezt szereti tudatosítani mindenki. Idén óriási fölényrel verte el a mezőnyt, esélyt sem adva a támadásra senkinek. Rossi behúzta a második helyért járó húsz pontot, míg Pedrosa ismét bronzot szerzett. Lorenzo óriásit hibázott, amikor a rajtot követően nekiment Nicky Haydennek és még az első kanyarban kiesett

a versenyből. Két futammal a vb vége előtt ez a nullázás az utolsó reményét is elfújta a világbajnoki cím megszerzésére. „Maximálisan az én hibám, ami történt. Azt hittem, hogy ilyen már nem hibázhatok a pályán, mert felnőttem. Nagyon el vagyok keseredve.” Azért volt, aki örült, hiszen világbajnoki címet osztottak a 125-ben. A kvalifikáción Espargaro kapta el a legjobban a fonalat és megszerezte a pole pozíciót. Simonnak a rajt nem jött össze és az első körben a kilencedik helyre esett visz-

gyok a csapatomnak, hogy bíztak bennem, és hogy ilyen fantasztikus munkát végeztek egész évben. Tavaly ezen a pályán véglegesítettük a szerződésemet, most pedig egy évvel később, ezen a pályán szereztem meg életem első világbajnoki címét.” A hideg, szeles Phillip Island-nek búcsút mondvá a cirkusz Malajziának vette az irányt. A versenyen Simon nyert és bebizonyította, hogy nem véletlenül került a fejére a korona. A MotoGP-ben szintén véget ért a játék, és

és fizikálisan is. Örülök, hogy a legfontosabb technikai partnerünk, a Shell nagydíján ilyen remek eredményt érhettem el.” Stoner mögött a Repsol reménye Pedrosa végzett, míg Rossi valahogy csak felért a dobogó harmadik fokára. Lorenzo ismét hibázott, ugyanis nem hagyta el időben a boxutcát és a rajtrács végéről kellett büntetésből rajtolnia. Ez nem okozott túl nagy hátrányt, viszont, ahogy zárkózott fel az élmezőnyre, úgy követte árnyékként Rossi, aki elrontotta a startot. Végül



za. A tizedik körig kellett várni, mire a Bancaja versenyzője végre megindult, hiszen a csapata akkor már igen erőteljesen táblázta neki, hogy a csapattársa, Smith a győzelemre tört és így nem lehet meg az a pontkülönbség, ami két fordulóval a szezon vége előtt a világbajnoki címet jelenthetné a 22 éves toledói versenyzőnek. A feladat nem tűnt egyszerűnek, hiszen az élboly hét főt számlált, mindenesetre három kör alatt sikerült kikeverednie a darálóból és átvenni a vezetést. A verseny hátralévő részében kristálytiszta képet kaphattunk arról is, hogy nincs csapatutasítás Asparéknál, hiszen az elsőségért vívott harcot két csapattárs mutatta be és Smith kőkeményen próbálta Simont a második helyre szorítani. A glóriát jelentő manőverre az utolsó körben került sor. Harmadiknak a rajtot követően a 17. helyre visszacsúszó Sandro Cortese érkezett meg. „Kimondhatatlanul boldog vagyok és nem szégyellem, valóban sírtam. Nagyon hálás va-

Valentino Rossi megszerezte a kilencedik világbajnoki elsőségét. Ahogy ezt mondani szokás, ez még gombócból is sok. A pole pozíció megszerzésével Vale idén hetedik alkalommal várhatta a vasárnapi összecsapást a rajtrács első helyéről. Az időjárás ugyan megviccelte a mezőnyt, hiszen a startot megelőzően lezakadt az ég. Ez Casey Stonert zavarta meg a legkevésbé, hiszen egészen megdöbbenő, 15 másodperces előnnyel szerezte meg a futamgyőzelmet a Shell Maláj Nagydíjon. „Rendkívül nehéz körülmények között kellett versenyeznünk. A téli tesztek során szinte egyáltalán nem volt lehetőségünk itt Sepangban vizes körülmények között edzeni és most is mindhárom edzésünk, sőt még a délelőtti bemelegítés is szárazon zajlott, szóval fogalmunk sem volt, hogy milyen beállítással kellene elrajtolnom. Mindenesetre boldog vagyok ezzel az eredménnyel, hiszen a hétvégén mindenki a határait feszegette mentálisan

Lorenzo feje és gumija is elfáradt, Rossi meg nagyon akarta már ezt a világbajnoki címet, így idővel magára hagyta Lorenzót és meg sem állt a dobogóig. A szupersztár barátai egyébként Olaszországból már a hét közepén megérkeztek, hogy elrendezzék az ünnepséhez szükséges dolgokat, amennyiben Rossi ismét megkoronáztatik. A Yamaha, a Fiat Yamaha csapat és Rossi fantasztikus munkát végezve, a szezon alatt hat világbajnoki futamgyőzelmet és további hat dobogós helyezést összegyűjtve, idén is taroltak. Lin Jarvis a Yamaha sportigazgatója szerint a legjobb húzás volt hat évvel ezelőtt leszerződnetni Valentinót.

KÖSZÖNET

A Shell Maláj Nagydíjon Hayden külön megköszönte a Shell munkáját. A Brnóban életbe lépett öt blokk használatáról szóló szabálmódosítást követően, elmondása szerint a Shell Advance kenőanyagok tökéletes védelmet biztosítanak a Desmo blokkjának, így pozitívan néz elébe a 2010-es szezonnak is, amelyben a nem hivatalos hírek szerint egész évben összesen hat blokkot használhatnak majd el fejenként, ráadásul a Shell nagy valószínűséggel a Moto2 sorozatnak is a hivatalos olajbeszállítója lesz.



Talma megint csak pár kör erejéig tudta tartani a lépést az ellenfelekkel

TALMA MONDTA

Néhány hete a világszerte népszerű GPWeek című magazinnak nyilatkozott Talmácsi Gábor. A magyar fiú nyíltan vallott arról, hogyan élte meg a kategóriaváltást, milyen visszajelzéseket kap Magyarországról. A lap bevezetőjében megjegyezte: a 125-ösök 2007-es világbajnoka az idei évet még a 250-es kategóriában kezdte, ám a szezon közepén különböző okok miatt váltott, s ma már a MotoGP-ben repeszt. Itt azonban hozzá kellett szoknia ahhoz, hogy rendszeresen sereghajtóként szerepel.

„A 250-ben kezdtem az évet és a második versenyemen már negyedik voltam. Ha maradok, versenyről versenyre javultam volna, és már az első háromban lehetnék. De gondjaink voltak, és szakítottam az Aspar csapattal” - mondta Talmácsi. „Menedzserem segítségével sikerült szerződést kötnöm a Team Scottal, így már a királykategóriában próbálkozhatok. Ez volt az álmom, de már az elején egyértelmű volt, hogy nehéz dolgom lesz. A csúcskategóriáról beszélünk. „A pilóta úgy gondolja, a korábbi eredményekhez viszonyított sikertelenség

ellenére úgy tűnik, megérte a váltás. „Boldog vagyok, mert szeretem a csapatomat, és ez nagyon fontos tényező, ettől minden egyes hétvégén motivált vagyok. Ugyanakkor nehéz megérteni a helyzetet, hiszen tavaly az élen harcoltam, most pedig mindig az utolsó helyeken vagyok. De ez a kategória egyszerűen hihetetlen” – nyilatkozta Gábor. „A magasabb kategória más motorral jár, ami más stílusú vezetést igényel. Eleinte sok gondunk volt a beállításokkal is. Csak egy napot teszteltem Barcelonában, Brnóban pedig esett az eső. Az első alkalommal a motor olyan volt, mint egy szörnyeteg. Most már sokkal magabiztosabb vagyok. Ami a jövőt illeti, a MotoGP-ben akarok maradni, és úgy gondolom, hogy ez lehetséges.”

A motoros arról is beszélt, hogy gyakran szerepel a hazai televíziókban, így sokan ismerik. „Ha öltönyben vagyok, akkor nem állítanak meg, de ha futni megyek, úgy gondolják, sokkal barátságosabb vagyok. Mostanában azt gondolom, már a magyarok többsége tudja, milyen motorom van otthon, és az autómát úgyszintén ismerhetik, mert a forgalomban is mindenki azonnal üdvözl.”



Simon már egy versennyel a vége előtt bezitósította 125-ös vb-címét

„Életünk legjobb döntését hoztuk meg, amikor megszereztük őt. Külön köszönetet kell mondanunk a csapatának, hiszen rendkívül nehéz éven vagyunk túl és ahhoz, hogy ezt az eredményt elérhessünk sok embernek kellett nagyon keményen dolgoznia.”

A 250-ben még nyílt a harc az elsőségért, habár Hiroshi Aoyama sepangi győzelme sokat jelenthet a valenciai végelszámolásnál, ahol eldől, hogy a hondás japán szerzi meg élete első címét, vagy Marco Simoncelli védi meg tavalyi címét.



R vb állása

MotoGP	
1. Valentino Rossi	286 pont
2. Jorge Lorenzo	245 pont
3. Casey Stoner	220 pont
4. Dani Pedrosa	209 pont
5. Andrea Dovizioso	152 pont
...	
17. Talmácsi Gábor	19 pont
250 cc	
1. Hiroshi Aoyama	252 pont
2. Marco Simoncelli	231 pont
3. Hector Barbera	214 pont
4. Alvaro Bautista	198 pont
5. Mattia Pasini	128 pont
...	
22. Tóth Imre	12 pont
...	
25. Németh Balázs	8 pont
125 cc	
1. Julian Simon	264 pont
2. Bradley Smith	203.5 pont
3. Nicolas Terol	173.5 pont
4. Pol Espargaro	158.5 pont
5. Sergio Gadea	141 pont

Életek másodpercekért MotoGP 2009

Exkluzív!



Rendelje meg a kiadótól a 2009-es könyvet 5.590 Ft-os kedvezményes áron 2009. november 20-ig és nyerjen egy felejthetetlen hétvégét az LCR Honda csapathoz a MotoGP depóba'.

A trilógia 20.970 Ft helyett 16.000 Ft.

*Részletek a www.motogpkonyv.hu weboldalon.

www.motogpkonyv.hu
Tel.: (06 1) 787-1805
motogpkonyv@chello.hu

BAJNOK

Benner Zsolt megnyerte a Suzuki GSX-R Klub Kupát

Egy vadonatúj csapat rutinos versenyzője győzedelmeskedett a legrangosabb hazai motoros széria 2009-es sorozatának 600-as mezőnyében. A Ser Land-Acispilótáját az utolsó futamot követően faggattuk.

TDH



– Négy éve tértél vissza a gyorsasági motorsportba. Félig amatőr, félig profiként mit jelent ez a bajnoki cím számodra?

– Szükségem volt erre a címre. Szeretek motorozni s bár a profi felkészülést már nem tudom vállalni, a Suzuki Kupa újra lehetőséget adott, hogy küzdjek, hogy jó csatákban bizonyítsak.

– Találtál igazi ellenfeleket?

– Egy ilyen sorozatban bármi megtörténhet. A mai fiatal motorosok a legjobb gépekkel kezdik a pályafutásukat. Nem kell végigjárniuk az utat, mint nekem, a KGST verdákkal. Ez a fejlődésükön is látszik. Egy év alatt versenyzővé válhat egy amatőr. Így hiába

a nagy tapasztalatom, a következő versenyre bárki beugorhat elélem.

– Úgy láttuk, hogy mindig annyit motorozol ki magadból, ami a győzelemhez feltétlenül szükséges. De volt, hogy ez csak a második helyre volt elég.

– Ez a verseny rutin. Ezzel persze szorossá is tettem a versenyemet, mert Deák Attila többször is előttem ért célba. Nem motorozok a maximumon és ha valaki hamar fel veszi a ritmust akkor nem biztos, hogy én nyerem meg a versenyt. De képes vagyok akár három másodpercet is gyorsulni egy körben, ha elég nagy a tét. Az utolsó

futam pont ezt példázta. Deák jó motoros, de a bajnoki cím az enyém kellett, hogy legyen. Nem akartam kétségeket hagyni senkiben, így ha szoros is, de legyőztem őt.

– Mi lesz jövőre?

– Csapatvezetőnk, Gyuricza Péter még nem nyilatkozott a jövő évről, de az egész éves munkánk és a bajnoki cím csak is előre viheti a dolgunkat. Tervezzük, hogy külföldi versenyekre is ellátogatunk, sőt egy nemzetközi bajnokság sem lehetetlen. Nekem csak annyi kikötésem van, hogy a vállalkozásomat ne kelljen feladni. Egy sportoló előtt mindig ott lebeg a visszavonulás lehetősége, és ez nem elhanyagolható.

– Csapatársad Krizsán Szabolcs az ötödik lett. Jó páros vagytok?

– Abszolút segítjük egymást. Együtt tréningezünk, és sokszor ő motivál a nehezebb helyzetekben. Sajnos, két bukással elég sok pontot veszített, így lemaradt a dobogóról, de jövőre remélem előbbre tud lépni.

– Mivel telnek majd a bajnokság utáni hónapok?

– Természetesen dolgozom, a szabadidőmben pedig sokat fogok síelni.



Gyuricza Péter, Benner Zsolt, Krizsán Szabolcs, a bajnokság csapat



EGY MOTOR ÉS EGY LÁNY



MOTOR

Név: Suzuki GSX-R 600
Gyártási év: 2007
Teljesítmény: 125 LE
Csapat: Ser Land Acis
Pilóta: Benner Zsolt

LÁNY

Név: Takács Bernadett
Kor: 21
Lakhely: Budapest
Foglalkozás: pultos, hostess

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajtófoto)
 Smink: Jakab Tünde



HATODSZORRA

Loeb a bajnok, Hirvonen egy ponttal maradt le a címről

A szezon elején és a szezon végén maradandót nyújtó Sebastien Loeb – bár csak egy pontnyi előnnyel –, de mégis zsinórban hatodik világbajnoki címét vihette haza a Wales Ralin elért győzelmét követően.

Amber PR



„Nagyszerű szezon van mögöttünk. Jól rajtolunk el, majd mindent elvesztettünk, és most egy ponttal megelőztük Mikkót. Az ellenfél ma nagyon erős volt, de végül sikerült a győzelem, és határtalanul boldog vagyok. Tudom,

hogy nagyon nehéz dolgom lesz jövőre” – szögezte le boldogan az újdonsült hatszoros világbajnok a futamot követő sajtótájékoztatón. Alighanem igaza volt. Hirvonen mindent beleadott, hogy lepipálja Loeböt, de ez most



nem sikerült a fiatal finnek. Még az égiek is ellene voltak a zárónapon, hiszen az utolsó előtti gyorsasági szakaszon felnyílt autójának motorházteteje. Ez megpecsételte világbajnoki címének sorsát és végül „csak”



a második helyen ért célba Walesben. „A motorháztető felnyílása a legutolsó problémát jelentette, hiszen tegnap vesztettem el a ralit, mikor a 8. és 9. szakaszon nem tudtam elég gyorsan menni. Most viszont atérek a munkához, s próbálok gyorsabb lenni a jövő évben. Így is ez volt életem legjobb éve. Már nagyon közel vagyunk Loeb tempójához és ez jó érzés. Nagyszerű alakultak a dolgok 2009-ben, de persze



nagyon csalódottak vagyunk a végén...” – nyilatkozta Hirvonen a rali után. Loeb csapattársa, Dani Sordo ért fel harmadikként a dobogóra, s végül ez a hely lett az övé az egyéni ponttáblán is. Őt a negyedik helyen a négyszeres Wales/Brit Rali-győztes, Petter Solberg követi. A norvég pilóta a Citroën Junior csapatát erősítette ezen a hétvégén. Annak ellenére, hogy a szezonnyitó ralit kihagyta, az összesítésben Solberg



eredményét érte el az egyéni ponttáblán. Solberg csapattársa, Matthew Wilson is odatette magát, hiszen a fiatal brit pilóta a hatodik lett a hétvégén. Solberg és Wilson is a Stobart Ford színeiben versenyzett az év során és nekik köszönhető, hogy ez a félprivát csapat foglalja el a konstruktóri dobogó harmadik fokát. Egyben ez a csapat lett a legjobb nem gyári helyezett a világbajnokságban.

Egy pont előnyből egy pont hátrány lett, csak éppen a legrosszabbkor – Hirvonennek így elúszott a bajnoki címe. A vb bronzérmes helyén Daniel Sordót, Loeb csapattársát üdvözölhetjük

Wales Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroën C4
2. M. Hirvonen	Ford Focus
3. D. Sordo	Citroën C4
4. P. Solberg	Citroën C4
5. H. Solberg	Ford Focus
6. M. Wilson	Ford Focus
7. J.-M. Latvala	Ford Focus
8. C. Rautenbach	Citroën C4

A világbajnokság végeredménye

Piloták	
1. S. Loeb	93 pont
2. M. Hirvonen	92 pont
3. D. Sordo	64 pont
4. J.-M. Latvala	41 pont
5. P. Solberg	35 pont
6. H. Solberg	33 pont
7. M. Wilson	28 pont
8. S. Ogier	24 pont

Konstruktőrök	
1. Citroën	167 pont
2. Ford	140 pont
3. Stobart	80 pont
4. Citroën Junior Rally Team	47 pont
5. Munchi's Ford	23 pont

HIDEG GYŐZELME

A zárófutam nyirádi murvájából komlói aszfalt lett



Zavarba ejtő érzés volt a szezon utolsó futamán lenni. Eredetileg ekkorra tervezték a Mecsek Ralit, és hát az ember, ha az Orfői-tó körül és a kisvaszari elágazásban nézi a rali első osztály mezőnyt, akkor hol lehet máshol, mint a Mecsek Ralin?

Mihályi Csaba

Bartha, Bence, FDR

Csak hogy ezúttal nem ez volt a helyzet. Történt ugyanis, hogy a Veszprém Rali mellett a szezon második murvás futamát, a Nyirád Ralit az utolsó pillanatban le kellett fűjni, mert a rendező ilyen-olyan okok miatt nem kapta meg a murvás pályákat.

Életbelépett tehát a B-terv, és Markó Tibor a korábbi rali 2-es futamának helyszínére, Komlóra vitte a versenyt. A kisváros tárt karokkal várta a ralit és olyan szinten a rendezvény mellé állt, hogy az akár példaértékű is lehetne. De nem csak Komló

A Corolla WRC is feltűnt a színen, de ezúttal esélye sem volt Hideg Krisztiánnal és Kazár Miklóssal szemben. A kis képen Kövály Barna, aki kategóriabajnokságot szerzett Komlón

városa, hanem a szomszédos Mecsek Rali rendezője, Jelen István is Markó segítségére sietett, és nem hogy nem gördített akadályt a mecseki pályák használatáig, hanem még segített is azok megszerzésében. Így végül a magyar rali társadalom egyik szeme sírt, hogy elvesztettünk még egy murvás futamot, a másik fele viszont



örült, hogy mégsem maradt el a szezonzáró verseny.

Sőt! Szombaton délután, sokak szerint az év legjobb prológjával vette kezdetét a verseny. Végre valakinek eszébe jutott, hogy nem csak parkolóban, hanem egy igazi gyorsasági szakaszon is lehet prológot rendezni. A nagy örömködésbe azért vegyült némi keserűség is. A versenyre nem is nevezett a bajnoki cím védője, Spitzmüller Csaba, és a Turi-Tóth kettős is csak papíron volt jelen, nekik sem sikerült összeállítani a költségvetésüket. Pedig legalább a prológon megnéztük volna Turit és Spicit is. Itt volt viszont a Herczig-Baranyai kettős, vagyis csak Herczig maga, aki a prológon való elrajtolással megszerezte a jogot arra, hogy az utolsó futamot mínuszolja. Ezzel hivatalosan is bajnok lett, így másnap a versenyen már nem is állt rajthoz. Hasonlóképpen járt a Turán-Zsíros kettős is, akik a szokásos Peugeot 307 WRC helyett egy jóval szerényebb költségvetésű Skoda Fabia WRC-t béreltek Csehországból. A szurkolók már a prológon fogták a fejüket, hogy ez az autó Turi és Spitzmüller alatt sem bírta, és mi lesz Turánékkal? Az ördögöt sikerült a falra festeniük, mert vasárnap reggel az első gyorsasági rajtjában elszakadt a Skoda Fabia gázbovdenje, és kiestek a versenyből. Így aztán az a csúfság fordult elő, hogy vasárnap hajnalban, még napfelkelte előtt, szakadó esőben, a Hideg-Kismódi páros, egy A8-as Mitsubishi Lancerral rajtolt elsőnek. Abban a magyar rali mezőnyben, ahol az év közben még négy-öt világszínvo-

Максималіс töltet

1 liter



INTERWEST 2000
Ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.maxenergy.hu



Fent íj. Érdi Tibor, akit egy nagy defekt vetett vissza, de a versenyző visszaküzdötte magát a dobogóra

nalú WRC-ről és világszínvonalú pilótáról beszélünk. Ez persze nem von le semmit Hideg Krisztián érdemeiből, aki derekasan helytállt. Még akkor is, ha elsőnek rajtoltva neki volt a legnehezebb dolga, az útra lehullott falevelektől, amelyeket az eső vert le. A falevél gyakorlatilag olyan síkos, mint a jég, és nincs az a gumi, ami tapadást tudna elérni rajtuk. Hideg az első gyorsaságin rendben lejtött, a másodikon azonban becsúszott egy árokba. Nyolcvan-száz métert autózott benne, majd amikor végre kiugrott, áthajtott egy traktorgu-

min. Ez elgörbítette a kartervédőjét, ami folyamatosan beleért a kerékbe. Ennek ellenére az első három gyorsasági, vagyis az első kör végén csak 12,5 másodperccel volt lemaradva a versenyben élen álló Érdi–Rubóczky páros mögött. Érdiék az utolsó pár versenyen már megszokott Subaru WRC-jükkel álltak rajthoz és a két WRC kihullása után a verseny nagy esélyesévé léptek elő. Győzelmükkel két legyet üthettek volna egy csapásra: megszerezhették volna pályafutásuk első győzelmét, illetve Turánt is letaszíthatták

volna az év végi második helyről. A második kör kezdetén azonban a 28 km-es orfűi gyorsasági elején defektet kaptak, és a bal első felnin lebotorkálva majdnem két percet veszítettek, amivel a 11. helyig estek vissza. Innentől kezdve Hidegnek már csak be kellett osztania előnyét, és végül megszerezte pályafutása első abszolút győzelmét. A második helyre egy furcsa páros ért be, hiszen Kazár Miklóst és Szőke Tamást is eddig a jobb oldalon szokhattuk meg. Kazár azonban most a kormány mögött is ki akarta próbálni magát, bérbe vette a Budai

Team Subaru Impreza WRC-jét és bemutatkozó versenyén mindjárt a dobogó második fokára állhatott fel. Érdi a hajrájának köszönhetően egészen a harmadik helyig kapaszkodott fel. Az abszolút negyedik helyen már az Országos Rali Bajnokság legjobbjai futot-

tak be. Az ORB bajnoki címe még nyitott volt a verseny előtt. A Hadik–Juhász és az Osváth–Farnadi kettősök voltak versenyben a címért. Osváth minden tőle telhetőt meg is tett és megnyerte a versenyt Hadik előtt, ám utóbbinak annyi előnye volt, hogy a második hellyel is simán bajnok lett.



Osváth Péter megnyerte a nyílt bajnokság utolsó futamát, de ez nem volt elég az év végi elsőséghez. Talán azért, mert nagy ellenfelének Herczig adott tanácsokat...

Egyenesen BELGIUMBÓL!

PRINCE
Gold
PILS
5
BELGIAN
BEER

INTERWEST
ital nagykereskedés
www.interwest2000.hu
www.princebeer.eu



VERSENYZŐK MONDTÁK

Németh „Apu” Imre

(ORB, A7/3, Opel Astra OPC): „Új autóval álltunk a rajthoz, ami ugyan az R3-as autókhoz képest elég nagy hátrányban volt, de bízunk abban, hogy leszakad az ég, és az esőben talán fel tudjuk venni a harcot a kategóriatársakkal szemben. Szerencsénkre így is lett, valamint nekünk azért sokat számított a hazai pálya előnye is. Sokat csúszkáltunk, és a köd sem állt a mi oldalunkon, egyszer be is forogtunk, amivel elég sok időt veszítettünk. A kuplungunk rakoncátlankodott: csúszott, és erősen vissza kellett venni a tempóból, és a szervizben a jól bevált kóllával próbáltunk javítani a helyzetünkön. A verseny végére szinte vattacukrot gyártottunk a motortérben, de valahogy kibírta a gépezet, és a problémákat leszámítva egy nagyon jó izűt autózunk, és boldogan jöttünk haza Komlóról.”

Király Gábor (NYRB, H9/3, Lada VFTS):

„Nagyon jól sikerült ez a verseny – ez volt az első, ahol idén célba értünk. Szinte gond nélküli futamunk volt, hiszen egy megújult szervizcsapattal, nagyon jól sikerült az autó felkészítése, bár kölcsönmotorral mentünk. Szegről-végről hazai pálya volt ez nekünk: imádom a mecseki utakat és a közönséget is, nagyon jó volt látni, hogy a rossz idő ellenére ilyen sok néző volt a pályák szélén – remélem, ez a jövőben is így lesz majd.”

Keller Péter (ORB, A6, Suzuki Swift Sport):

„Nagyon szimpatikus, hogy egy napos verseny volt – valahogy az első napokat mindig jobban szeretem. Az eső nem ért felkészületlenül, de néhány helyen nem voltunk tisztában a vízfolyásokkal – a kiesésünket is ez okozta. Megcsúsztunk, és egy keskeny részen a nedves fűről már esélyünk sem volt visszajönni. Szerencsére azonban nem borultunk fel, csak felrepült az autó, és vissza, így az anyagi kár sem jelentős, de néhány tartóelem megroppant a kocsiában, így nem tudtuk folytatni. De elkeseredve nem vagyok, hiszen a csapatunk többi Swiftes párosa nagyon jól szerepelt, úgyhogy jó szájjal jöttünk haza.”

Pájer Ani



Bútor Róbert és szerelme, a kis Citroen megint aratott, az ob értékelésében 4. lett. Lent a kategória bajnoka, Hadik András, aki egyetlen teljesítményével nyert

Az utolsó gyorsaságin csúszott le az ORB második helyéről a Krózser–Fodor kettős, akik így a harmadik helyen végeztek. A legjobb kétkerekes páros a Bútor–Tóth kettős lett, akik az ORB negyedik helyén futottak be a Citroën C2 Szuper–1600-asal. Az esőben elég jól haladtak, még másodikok is voltak, ám a felszaradt pályán nem tudták tartani a lépést az N-es Mitsubishikkel és két helyet visszaestek. Többször is elgumizta magát a Pet-

hő–Bacigál páros, ami miatt hiába voltak győzelmi reményeik a verseny előtt, csak az N csoport negyedik helyre tudtak felkapaszkodni. Igaz ehhez kellett a Balogh–Zentai kettős késése az utolsó szervizparkból. Balogh Jani a tíz másodperces büntetésével az N csoport negyedik helyéről a hatodikra esett vissza. Az A7-et a bajnok, Kóváry–Tóth kettős nyert Renault Clio R3-assal, a Janzer–Táborszki és a Németh–Németh



Homló Rali eredmények

Nyílt bajnokság

1. Hideg Krisztián/Kerék István (Mitsubishi Lancer EVO VI.)
2. Kazár Miklós/Szőke Tamás (Subaru Impreza WRC)
3. ifj. Érdi Tibor/ (Subaru Impreza SI2 WRC)
4. Rongits Attila/Hannus László (Mitsubishi Lancer Evo VII.)
5. Pintér László/Földesi Csaba (Mitsubishi Lancer EVO VI.)
6. Grencsér Tibor/Kőszegi Zoltán (Ford Escort Rs Cosworth)
7. Keszler Máttyás/Hágen Zoltán (Audi Coupe S2)
8. Mucsina Tamás/Csoór Tibor (Toyota Celica GT4)
9. Boroznaki Tibor/Kiss András (Lada VFTS)
10. Spindler Jenő/Kiss István (Opel Astra GSI)

Országos bajnokság

1. Osváth Péter/Farnadi Ágnes (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
2. Hadik András/Juhász István (Subaru Impreza N12)
3. Krózser Menyhért/Fodor Géza (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
4. Bútor Róbert/Tóth Vilmos (Citroen C2R2 MAX)
5. Pethő István/Rubóczky Attila (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
6. ifj. Ranga László/Benkó András (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
7. Péntes Zsolt/ (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
8. Balogh János/Zentai Kornél/Bahor Bea (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
9. Matics Mihály/Viczena Gábor (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
10. dr. Varga Attila/Savanyú Roland (Mitsubishi Lancer Evo IX.)

Kategória győztesek

- A8 Hideg Krisztián/Kerék István (Mitsubishi Lancer EVO VI.)
- A7 Kóváry Barna/Szentiványi Szabolcs (Renault Clio R3)
- A6 Ázsót Szabolcs/Balázs Attila (Citroen C2 R2)
- SI600 Bútor Róbert/Tóth Vilmos (Citroen C2 SI600)
- N4 Osváth Péter/Farnadi Ágnes (Mitsubishi Lancer Evo IX.)
- N3 Hibján József/Szurovczak István (Ford Fiesta ST)
- N2 Magyar Miklós/Budai Annamária (Suzuki Swift)
- H10 Grencsér Tibor/Kőszegi Zoltán (Ford Escort Rs Cosworth)
- H9 Boroznaki Tibor/Kiss András (Lada VFTS)

kettősök előtt. A H csoportban ezúttal a két nagy öreg, Gerencsér–Kőszegi és a Keszler–Hágen párosok leckéztették meg a fiatal erőt képviselő Mucsina–Csoór kettőst és szerezték meg a két első helyet. H9-ben pedig a Boroznaki–Kiss duó volt a leggyorsabb Lada VFTS-sel a Kiss–Répás és a Király–Zejda kettősök előtt. N2-ben újra láthattuk versenyezni a bajnok, Magyar Miklóst, akinek ezúttal Ranga Péter navigált, de ettől függetlenül most is hozták a kategória győzelmet. Ismerős autó, egy Citroën C2 R2 végzett az A6 élén, amit azonban ezúttal nem Szelep terelgetett, hanem az Ázsót–Balázs kettős, akik az Ország–Váradit duót győzték le. Mindössze egy célba érője volt az N3-nak, a Hibján–Szurovczak kettős, míg az A5-ben ezúttal senki sem állt rajthoz.

A bajnokság végeredménye

Nyílt bajnokság

1. Herczig Norbert/Baranyai László 105 pont
2. Turán Frigyes/Zsiros Gábor 81 pont
3. Ifj. Érdi Tibor/Csökő Zoltán 76 pont
4. Spitzmüller Csaba/Kazár Miklós 69 pont
5. Hideg Krisztián/Kerék István 62 pont
6. Rongits Attila/Hannus László 39 pont
7. Pintér László/Földesi Csaba 34 pont
8. Turi Tamás/Tóth Imre 31 pont
9. Szijj Zsolt/Szőke Tamás 26 pont
10. Borsi Gergely/Diebel András 18 pont

Országos bajnokság

1. Hadik András/Juhász István 126 pont
2. Osváth Péter/Farnadi Ágnes 116 pont
3. Trencsényi József/Trencsényi Tamás 88 pont
4. Pethő István/Rubóczky Attila 79 pont
5. Asi/Pikó Zsuzsa 48 pont
6. Krózser Menyhért/Fodor Géza 48 pont
7. Matics Mihály/Viczena Gábor 47 pont
8. ifj. Tóth János/Patkó Gergő 45 pont
9. Balogh János/Zentai Kornél/Bahor Bea 39 pont
10. Botka Dávid/Szenner Zsolt 36 pont

Maximális fordulaton!

250 ml

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu
www.maxenergy.hu

OSZTRÁK LEVEZETÉS

Rongits Attila nagyon jó évet tudhat maga mögött

Ausztriai örömautózással koronázta meg Rongits Attila az évet. A futamon a pilóta a nagyon előkelő abszolút hatodik helyen ért célba, így nagyon boldogan zárta 2009-et.

Pájer Ani, Földi D. Attila



– Milyen volt a Waldviertel Rali – azon kívül, hogy a fantasztikus, abszolút hatodik helyen végeztetek?

– Nekünk ez volt az év igazi megkoronázása. Őszintén szólva mi is meglepődünk, nem is számítottunk ekkora sikerre, ilyen jó helyezésre, hiszen egy elég rangos, nemzetközi mezőnyben sikerült a bravúr. Az osztrák futam minden évben elég nívós, de idén különösen nehéz ellenfelek captak össze: több

mint negyven N4-es autó indult – közülük sikerült a hatodiknak lennünk.

– Könnyű, vagy nehéz verseny volt?

– Inkább nagyon más. A Waldviertel jellemzője, hogy vegyes talajon zajlik a verseny mindkét nap, de az első nap inkább aszfalt-, a második inkább murva-futam. Meglepetésemre az aszfalt-nap ment jobban: akkor sikerült egy abszolút harmadik időt autózunk, ráadásul sötétben, amire itthon nem nagyon van példa, tehát túl nagy gyakorlatom nincs benne. A másnapi, murvás szakaszok is nagyon tetszettek, és azt gondoltuk, hogy itt hátha lehet majd még szorongatni kicsit a többieket. De volt egy apró műszaki problémánk: néha az autó magától adta a gázt. Volt, hogy majdnem árok lett a vége... Szerencsére nem így történt, hanem valóban örömautózás volt ez a verseny.

– Ehhez talán az is hozzájárult, hogy rengeteg magyar szurkoló volt kint...

– De jó, hogy mondd! Valóban, róluk nem szabad megfeledkezni! Iszonyatosan sok

magyar zászló volt kint – talán ennyit még az ausztriai versenyek során egyszer sem láttam, és nagyon hálásak vagyunk a szurkolóknak, hiszen komoly dopping volt a biztatásuk.

– Mindent egybevéve hogyan értékeled a teljes éveteket?

– Idén elsősorban a magyar bajnokságra koncentráltunk, és az itt elért A8-as ezüstünk is egy nagyszerű eredmény – nagyon boldogok vagyunk, hogy sikerült megszereznünk, hiszen megdolgoltunk érte. De a Waldviertelen kívül is voltunk külföldön, a Harrach Ralin, szintén Ausztriában, azt pedig sikerült megnyernünk. Úgyhogy semmi okunk nincs rá, hogy ne legyünk elégedettek és boldogok a 2009-es évet illetően.

– Úgy tűnik, hogy a külföldi versenyek nagyon jól mennek: gondoltál már rá, hogy a nemzetközi versenyekre specializálódj?

– Nem, hiszen szeretek itthon versenyezni, de ha nem ütközik magyar bajnoki futammal, természetesen szívesen indulok külföldön is.

Sőt, dédelgetett álmom egyszer egy VB futamra kijutni, de ez még a jövő zenéje.

– Lehet, hogy még korai, hiszen a szabályok sem véglegesedtek még a jövő évet illetően, de sejted már, hogy mi lesz veletek?

– Ez még nagy kérdés, egyre többen kérdezik tőlem, sőt, én is magamtól, hogy hogyan tovább, de egy biztos: még nem dőlt el semmi. Sem az, hogy mi lesz az A8-as kategóriával, sem az, hogy mi mivel indulunk. Illetve az már eldőlt, hogy indulhatnak ezek az autók, de volt szó arról is, hogy a mezőny végén, ami annyira nem szimpatikus nekünk, sőt azt is hallottuk, hogy másnap már abszolútban is értékelnének minket, de tudnék még mondani néhány verziót... Még megvárjuk a hivatalos döntést, utána mi is jobban tudunk majd tervezni. Nekem az A8 felé húz a szívem, mert bár kipróbáltam most ezt az N4-et, és jó autó az Evo IX., lehet vele gyorsan menni, de az érzés az A8-as autóban sokkal kézzelfoghatóbb.



A Synergon tudja, milyen erőfeszítéseket követel a kitűzött cél elérése. A Synergonnak lételeme a verseny, mert csak így bizonyíthat nap mint nap. Ezen a pályán a teljesítményt nem méterekben, másodpercekben vagy találatokban mérik, hanem növekvő hatékonyságban, egyre tökéletesebb biztonságban – no meg az ügyfelek bizalmában. A Synergon ezért újul meg az állandó változás és fejlődés szellemében.

Minden pályán bizonyítunk.



FINÁLÉ

Órai első, Borbás negyedik győzelme Komlón

A bajnokság záró futamán az N, A csoport legjobbjaként az Órai–Vrezgő kettős, míg az F csoportban a Borbás–Borbás páros örülhetett a győzelemnek.

Wéber Hata

Bartha, Bencee



Az F csoportban Borbás az első kilométerektől az élen állt és az elsőséget a hatodik gyorsasági végéig magabiztosan tartotta. Medvecz már az első gyorsan kiesett fékprobléma miatt, Vavika pedig egy defekt miatt mondhatott búcsút az abszolút harmadik helynek. A második helyet a Lada VFTS-t kormányzó Szabókék szereztek meg, egy abszolút idővel a tarsolyukban. Harmadikként Korbacz fejezte be a komlói zárófutamot.

Végeredmény

Abszolút	
1. Órai–Vrezgő	(Honda Civic Type-R)
2. Berezki–Kozma	(Honda Civic VTi)
3. Kádár–Békési	(BMW I20D)
F csoport	
1. Borbás–Borbás	(Mitsubishi Lancer Evo VII)
2. Szabó–Brigovác	(Lada VFTS)
3. Korbacz–Ürögi	(Lada VFTS)

A bajnokság végeredménye

Abszolút	
1. Kondor Lajos–Dara Róbert	77 pont
2. Harsányi Zsolt–Csurja János	69 pont
3. Órai Balázs–Vrezgő Balázs	69 pont
F csoport	
1. Borbás Szabolcs–Borbás Attila	56 pont
2. Medvecz Péter–Medvecz Péterné	42 pont
3. Fekete Dániel–Práj Ferenc	24 pont

Az első körben Berezki, Hegedűs és Órai nyert egy-egy gyorsasági szakaszt, a harmadik gyorsasági végén Berezki 12,4 másodperc előnnyel érkezett a szervizparkba. A szervizelést követően Órai kétszer is gyorsabbnak bizonyult az ellenfeleknél, átvéve ezzel a vezető

tést az abszolút értékelésben. Berezki a második helyre csúszott le, míg a harmadik helyen álló Guzi műszaki hiba miatt az ötödik gyorsaságiban esett ki. Az utolsó gyorsasági szakaszon Kádár jeleskedett, a végére a dobogó legalsó fokáig jutott az abszolút negyedik helyről.



A dízel BMW és Kádárék a harmadik pozíciót szereztek meg Komlón, Borbásék piros Mitsubishije már egy fordulóval korábban bajnok lett



ÚJ ÉS RÉGI BAJNOKOK

Duna Autó Gyorsasági Országos Bajnokság: Gáspár-Pack Kupa

Október utolsó hétvégéjén zajlott a magyar autósport utolsó hivatalos MNASZ-versenyhétvégéje, a gyorsasági szakág mindent eldöntő összecsapásainak a Hungaroring adott otthont.

TDH

MAN, BFGY, BA

Furcsán kezdődött a három napos rendezvény, hiszen pénteken a pályára ereszkedett hatalmas köd miatt csak dél körül merészkedhettek ki az első autók a Hungaroring aszfaltjára, onnantól kezdve azonban zavartalanul, napsütésben pörögtek az edzések. A szombati időmérők során a Genex Suzuki Swift Kupa autói bizonyíthattak először, de egy a pályát felolajozó autó okozta zavaron kívül semmi meglepő nem esett, Kiss, Csuti, Bittman sorrend alakult ki. A nagytúrások és a seatosok együttes fellépése során a bajnokesélyes Herter és márkatársa, dr. Kiss összkerekes

Mitsubishijei voltak a leggyorsabbak, mögöttük Horváth Zsolt Ferrarija zárkózott fel. A kupás spanyol kocsik versenyzői közül Kazár Miklós lett a legjobb. A kistúrások és a BMW-sek óra elleni harcát a két fiatal, Nagy Norbert és ifj. Ficza Ferenc harca jellemezte, végül előbbi nyerte el a rajtelsőséget, utóbbi elé pedig még Walterné Dancsó Adrienn is befurakodott. A legjobb BMW-s az időmérőn Srtider Zoltán lett. A Formautóknál Nissany-Eszenyi-Kiss sorrendben vívták ki a kvalifikációs helyezéseket a pilóták, nagy meglepetésre Steiner Binaca és a sok év után visszatérő Szász

László bivalyerős Formula Master autóikkal nem jutottak a legjobbak közé. A szombati versenyek rajtjára már teljesen száraz pályán került sor, a Swiftek csapatok össze először élesben, ám azon kívül, hogy ifj. Ficza szenzációsan rajtolva a második helyre állt, majd a rutinos pilóták leszorították a dobogóról, semmi érdemleges nem történt. A futamot Kiss Norbert nyerte csapattársa és főnöke, Csuti illetve a tavalyi bajnok Aschenbrenner előtt – ezzel a korábban más kategóriákban már sokszoros bajnok egy újabb címet gyűjtött be magának. A nagytúrások versenye már izgalmasabbra sikeredett. A rajtnál Kavecz autója mondott csődöt, majd a karbon-Mitsubishi állt meg, Herter pedig pozíciót veszített, így az első kör közepén már a 3. helyről rajtolt Horváth Zsolt haladt az élen. Később a bajnoki éllovas erőtlől duzzadó autója is megállt. A futamot a Ferrari nyerte, mögötte a 14. helyről előre törő Bódis Kálmánt (Silversting) és Perényi Zoltánt (Porsche) intették le. A kétlitereseknél Németh András és Gáspár Csaba küzdöttek a győzelemért,

melyet végül a fiatalabb versenyző szerzett meg a fiatalabb technikával. A seatosoknál Kontra György leiskolázta a mezőnyt, pedig idén először vezette itthon Leonját, a raliból átrándult Kazár Miklós Lukács Ernő előtt második lett. A kistúraautók versenyén Zentai Sándor a Hayabusa motoros Suzukival a 4. helyről rajtolva a célegyenes végi első kanyarhoz már elsőként érkezett. Ellenfelei közül Walterné Dancsó Adrienn ezúttal esélytelennek látszott, mivel az első kör végére lelassult, a boxutca-ba hajtott, és csak nagy hátrányban tért vissza. Eközben ifj. Ficza Ferenc megelőzte a gumiválasztása miatt kínló Zentait, aki nek az autója egyre lassult, kis idővel később a bajnokesélyes Dr. Grigalek Gábor is maga mögé utasította. Mivel egy körrel a vége előtt az IRC-s Peugeot-ból kifogyott a benzin, a második-harmadik pozíció Mink Zoltán illetve Mohácsi Ákos ölébe hullott. Rettenő szereplése ellenére Zentai azonban már szombaton így is bajnok lett. A kistúraautók mezőnyével együtt, de hozzájuk képest fél kör hátránnyal rajtoló BMW-sek rajtját Miskolczi Norbert



Fent Bianca Steiner vív Fekete Krisztiánnal, balra a Formula kategória új résztvevője, Roy Nissany





A kistúra mezőnye itt még magában vág neki a távnak, de fél kör elteltével a BMW Challenge autói is elkezdtek a körözést. Jobbra Kazár Miklós, aki a raliból igazolt át egy hétvégére a gyorsasági szakágba

kapta el a legjobban, de a dobogó tetejére Strider Zoltán állhatott, Kovács Tamás pedig második lett, amivel a 2009-es bajnoki címet is begyűjtötte.

A formautósoknál a szintén az év eleji elsősegre hajtó Nissany nagy meglepetésre be ragadt, és így a mezőny fele elhúzott mellette. Az izraeli pilóta csak a hatodik-hetedik hely környékéről tudott az élmezőny után eredni, de a második pozícióig jutott, a győzelemért járó serleg az osztrák Steiner kezébe került, őket a tavalyi bajnok Eszenyi követte. A dobogóra mégsem őt, hanem Szászt szólították a harmadiknak, ugyanis a veszprémi pilóta 20 másodperc időbüntetést kapott pályaelhagyá-



sért. Az E csoport bajnoki címéért még harcban lévő Kiss Norbert a 6. helyen ért célba. A G-Pack Kupa második versenynapján nem rendeztek időmérőket, a gyorsasági ob idei lebonyolítási rendje szerint az első napi eredmények szerint álltak fel a rajtrácsra a kocsik. A formautóknál például Chanoch Nissanyé

volt a helyzeti előny is: neki szinte csak célba kellett érnie a bajnokság megszerzéséhez, míg Kiss Norbertnek nagy szerencsére lett volna szüksége ugyanehhez. De nemhogy nagy, még kevés szerencséje sem volt a tehetséges fiatalembernek, a rajtnál ugyanis lefulladt a kocsija és végül a 7. helynél nem



Nem szurkolók, egy energiatal reklámja miatt álltak körül Gáspár Csaba Alfáját a lányok



Kiss Norbert idén kis híján két kategóriát is nyert, végül „csak” a Suzuki jött össze neki, de ettől nem látszott boldogtalannak

tudott előrébb kerülni. Nissan a negyedik, ezzel ötödszörre is bajnok lett, a futamot ismét Steiner Bianca nyerte, ezúttal Szász László, és Eszenyi László előtt.

A nagytúrák és a Seat Leon Kupa résztvevőinek utolsó erőpróbájáa kicsit kaotikusra sikeredett, mivel a 14 kör alatt kétszer is pályára kellett küldeni a Safety Cart. (Előbb Vizin Tamás és Lukács Ernő akadt össze, majd Kontra György és a szlovákiai Jan Marcinklo ütötte ki csúnyán egymást.) A rajtnál az első helyről induló Horváth Zsolt egy kicsit be ragadt, így a mellőle rajtoló Perényi Zoltán megelőzte, de csak rövid időre. A győztes

a Ferrari lett, és ez bajnoki címet hozott az olasz autó pilótájának. A futam előtt még bajnokesélyes Herter Gusztáv sorsa a startnál pecsételődött meg, korai rajtért ugyanis boxutca-áthajtásos büntetést kapott. A dobogóra két testvér-Porsche, Perényi és Szamosvári állhatott fel.

A F-2000-es géposztályban Gáspár Csaba (Alfa Romeo 156) és Németh András (Alfa Romeo 155D2) csatájázt, és sokáig úgy tűnt, hogy a WTCC-s kocsija szerzi meg a bajnoki címet, de a biztonsági autókknak köszönhetően végül a veterán sárga Alfa a negyedik helyen ért be, ami számára



Chanoch Nissany nem tűrt ellentmondást, megnyerte a szériát

is bajnoki címet jelentett. A Seat Leon-különműnyből a verseny alatti csetepaték következményeként összesen ketten haladtak át a célvonalon leintéskor, Kazár Miklós első, és Zana Tamás másodikként, így a raliból átrándult versenyző bemutatkozása futamgyőzelemmel zárult.

A kistúra és a BMW 325i Challenge közös futamán a mezőny két legjobbjá, Zentai Sándor és Walterné Dancsó Adrienn csak a mezőny végéről vághatott neki a 14 körös versenytávnak, és ugyan előző nap már minden eldőlt, izgalmas örömautózást láthatott a közönség. A két autó hamar élre is állt, de a tizedik körben megállt a prototípus, a hajtást biztosító lánc szakadása miatt kiesett a bajnok. A befutó így Walterné Dancsó Adrienn, Mohácsi Ákos, dr. Grigalek Gábor sorrendet hozott. Az A-2000-es géposztályban Ficza Ferenc (Honda Integra) szerezte meg a győzelmet, és ezzel bebiztosította bajnoki címét.

Kistúrák mezőny mögött késleltetett rajttal elindított BMW-sek csatája izgalommentes volt, a futamot Strider Zoltán nyerte meg Boros Tamás, és Zelei Krisztián előtt. A Suzuki Swift Kupában a rajtrácsot az első nyolc autó előző napi befutójának fordított sorrendjében osztották ki, így tét nélküli, de izgalmas futamot láthatott a közönség. Kiss Norbertet nem nagyon zavarta 8. rajtkockája és a többiek csatája, elég hamar az élre állt, és meg is nyerte a versenyt Assenbrenner Tibor és Elekfy Witold előtt, a pole-ból induló Bús Edina végül hatodik lett.

A bajnokság végeredménye

Seat Leon Kupa	
1. Michelisz Norbert	71 pont
2. Vizin Tamás	46 pont
3. Zana Tamás	39 pont

Suzuki Swift Kupa	
1. Kiss Norbert	97 pont
2. Assenbrenner Tibor	66 pont
3. Bittmann Attila	40 pont

Kistúra autók	
1. Zentai Sándor	134 pont
2. Walterné Dancsó Adrienn	125 pont
3. dr. Grigalek Gábor	116 pont

Nagytúra autók	
1. Horváth Zsolt	121 pont
2. Herter Gusztáv	101 pont
3. Bódis Kálmán	86 pont

Forma autók	
1. Chanoch Nissany	112,5 pont
2. Kiss Norbert	102 pont
3. Eszenyi László	99 pont

BMW Challenge:	
1. Kovács Tamás	88 pont
2. Strider Zoltán	81 pont
3. Boros Tamás	56 pont

A TAPASZTALTAK

Bemutakoznak a gyorsasági szakág csapatai

Mi jut az ember eszébe, ha azt hallja: gyorsasági szakág? Kupák, túra- és formaautók, hegyiversenyek és pályák. Na, és persze a csapatok. Amelyeket nem biztos, hogy mindenki ismer...

Fájer Ani

Ember Ferenc

A gazdasági válságot emlegetni talán unalmas, és az sem újdonság, hogy ez a technikai sportokat, így az autós gyorsasági szakágat is megviselte. De a pályautósok talán jobban átvészelték az eddigi nehézségeket, mint a nemzeti szövetség más szakágai.

lehet jövőt építeni. Ha azonban a gyorsasági szakág sikerességéről beszélünk, nem szabad elfeledkezni azokról a csapatokról, akik ehhez nagyban hozzájárulnak, és akik az utóbbi években óriási fejlődésen mentek keresztül. Összeállításunk első cikkében négy csapatot

szeretnénk bemutatni, amelyet következő alkalommal újabbak követnek.

A Bovi Motorsport 1993 óta létezik, vezetőjük Bódis Kálmán. A maiak közül talán ez a csapat rendelkezik a legnagyobb tapasztalattal Magyarországon és mindent összevetve mondhatjuk, hogy sikereik és működésük serkentően hat a hazai autósportra. Ők hozták a szakágba elsőként Porschékat – már négy is van belőlük a csapatnál –, és ma már a hosszútávú versenyeken is képviseltetik magukat: Dubaiba egy autóval idén is biztos mennek. Általában négy szerelő felel az kocsikért a versenyhétvégéken, de van, amikor ki kell őket segíteni: ilyenkor 16-an is tüsténkedhetnek a kocsik körül. Fontos megemlíteni, hogy nem gyári, hanem saját fejlesztésű autókkal igyekeznek borsot törni az ellenfelek orra alá. Az októberi hosszútávú, nem

A Főnix Motorsport csapatvezetője, Walterné Dancsó Adrienn egy különleges Opel Astra volánja mögött versenyez, az utolsó futamhétvégén egy győzelmet is szerzett



Ritka alkalom, hogy Bódis Kálmán, a Bovi Motorsport vezetője nem a saját konstrukcióját, a Brokernet Silverstinget kormányozza

A licenz-számok nem csökkentek komolyan, és bár verseny itt is maradt el – ráadásul egy hegyiverseny, amiből ma már nagyon kevés van –, azért a tervezett 10 versenyt 2009-ben is sikerült megrendezni. Az utánpótlás nevelés mindeközben töretlen, rendületlenül folytatódik a fiatalok versenynevezésének úttörő jellegű megoldása: a szakágvezető, Gáspár István szerint csak így



Fent a „zengős” Seat-armada egyik idei élharcosa, Vizin Tamás, jobbra a Proex jellegzetes kék-narancs színeit viselő Renault Clio, benne dr. Grigalek Gábor



hivatalos világbajnoki futamon másodikok lettek és a kategória győzelmét is megszerezték – Bódis Kálmán talán erre a legbüszkébb, persze az 1994-es Daytona futam negyedik helyére is szívesen emlékszik vissza. További információk: www.bovims.com

A Főnix Motorsport 1990-es alakulása óta egyedülálló fejlődésen ment át és idén harmadik alkalommal a csapatversenyt is ők nyerték meg, Channoch Nissany, Walter Csaba, Walterné Dancsó Adrienn részvételével – Cserkúti József szakmai irányításával. A Főnix Motorsport vezetését Dancsó Páltól, édesapjától vette át Adrienn, aki egyébként az elmúlt évek legeredményesebb női pilótája. 2009-ben 7 versenyzővel indultak a gyorsasági szakág formaautó és kistúra-autó kategóriáiban, akiket 3 állandó és 5-7 beugró szerelő segíti a hétvégék során. Bár Dancsó Adrienn még korainak tartja a jövő évi tervekről beszélni, annyit azért elárult, hogy a csapatnak folyamatosan célja, hogy külföld felé nyisson: Walter Csaba idén már Európa Bajnokságban is indult, és a dubai 24 órás versenyre is ezért készülnek. További információk: www.foenixmse.hu

A Proexsport fejlődését mi sem példázta jobban, mint hogy évről-évre egyre narancssárgább a boxutca. Szabolcs Róbert, a vezető minden évben egyre komolyabb csapatot épít: idén a versenyzőjük, Horváth Zsolt nyerte az F csoportot egy Ferrarival.

A Proexsportnak voltak már korábban is szép sikerei, Clio Kupa bajnoki címet szerzett Kiss Norbert, Aschenbrenner Tibor pedig a Suzuki Kupát nyerte. Az istálló vezetőjének nagyon fontos az utánpótlás nevelés, az imént említett Kiss Norbi is ennél a csapatnál kezdett: „egy Internetes játékon játszotam ellene, és mocskos módon megaláztott mindenkit. Akkor kérdeztem meg tőle, hogy van-e kedve ezt élesben is kipróbálni. Így kezdődött.” A Proexsport idén új névvel, de 2006 óta működik, és a jövő évi terveik között komoly háttérfejlesztések szerepelnek, korszerűbb műhellyel, professzionálisabb alkatrész- és szerszámházzal, és az autók fejlesztésével készülnek a jövő évre. Egyébként 10-12 fős háttércsapat segíti a versenyzőket egy-egy hétvégén. Suzuki Kupában 3-4 autó várható jövőre, 1,6-os túraautók között továbbra is indul majd Dr. Grigalek Gábor, valamint Horváth Zsoltot is láthatjuk 2010-ben a Ferrarival. További információk: proxmotorsport.liveforspeed.hu

A Zengő Motorsport és vezetője, Zengő Zoltán nevét manapság Michelisz Norbival emlegetik legtöbbször együtt – bámulatos, amit együtt tudtak alkotni. Juni György a csapat ügyvezetője itt gyorsan hozzátette, hogy nincs olyan bajnoki cím, aminek ne örülnének, vagy amit ne tartának sokra, de ő maga is átütőnek érzi Michelisz Norbinak a csapatban elért eredményeit. A '90-es évek vége óta működő Zengő Motorsport indulása óta hatalmas fejlődésen ment át, és a kezdő csapatból egy professzionálisan működő istállóra tudtak válni. Négy kupás versenyző és szerelők, segítők hada – akik voltak már hatan, de 25-en is egy-egy versenyhétvégén – ők alkotják a Zengő Motorsportot. Jövő évi terveik között szerepel egy magyar WTCC csapat alakítása, de a körülményekről most tárgyalnak, úgyhogy Juni György ügyvezető szerint másról még inkább csak álmodoznak. Reméljük, hamarosan lesznek konkrétumok, amikről mi is hírt adhatunk. További információk: www.zengomotorsport.hu



Juhász Olivért a Formula Renault hazai bajnoka, Pödör Balázs fedezte fel, aki saját gokartcsapatából maga javasolta a fiút a mélyvízbe dobni

a difink, és ez mind a két versenynapot elvette tőlünk, és folyamatosan fék-problémákkal küszködtünk egész évben. Olivér, aki teljesen kezdő, most kezdett a forma-autózással viszont nagyon sokat fejlődött az anyagi kereteihez és a lehetőségeihez képest. Kéne mögé egy hathatós szponzor, aki felkarolná, és egy kicsit segítené őt, mert szerintem egy nagyon nagy tehetségről beszélünk. Öt éven keresztül nálam versenyzett Pödör Balázs, aki maga is egy nagyon jó pilóta, és ő működtet egy gokart iskolát. Olivér itt kezdett, úgyhogy ő inkább Balázs felfedezettje, ő mondta, hogy érdemes lenne a sráccal foglalkozni – innen indult az egész.

ELÉG AZ ÖRÖMHOZ

Patkó Motorsport: Felkaroltak egy fiatal

A Patkó Motorsport jelenleg két versenyzővel képviselteti magát a gyorsasági szakágban, de Szigetvári Máttyás, a csapat vezetője ezt nem kevesli. Főleg az olyan felemás szezonokban, amilyenek az ideit is tartja.

Pájer Ani, Bence András



– Milyen volt az utolsó versenyhétvégétek?
– Felemásan sikerült. Boldog vagyok, mert az Eszenyi Laci jól ment a vasárnapi versenyen, bár szombaton hibázott, de így sajnos egy ponttal lemaradt a bajnokság második helyéről, és harmadik lett. Juhász Olivér pedig nagyon sokat javított önmagához képest, majd két másodpercet. Tehát ezt a hétvégét teljesen pozitívan értékeltem.

– Hogyan csak két versenyzője van most a csapatnak?
– A mai gazdasági helyzet... de inkább nem fogom erre. Inkább az az én állásfoglalásom, hogy csak két pilótával dolgozom, nem akarok szétszóródní.
– Eszenyi Lacinak a tapasztalatai miatt gondolom, már nincs akkora szüksége a te

támogatásodra, de Olivérnek talán annál több. Miben támaszkodnak rád a pilótáid?
– Érdekes, mert Eszenyi Laci is egyfolytában hozzám jön és tanácsokat kér, neki is tudok sokat segíteni, Olivérnek pedig még többet, mindenben. Azért jó Olivérrel dolgozni, mert nagyon odafigyel az autóra, nagyon tudja, hogy az autó hogy viselkedik a pályán. Egy az egyben visszaadja nekem, el tudja mondani, hogy melyik kanyarban milyen volt a kocsi, tehát ilyen téren nagyon könnyű együtt dolgozni vele.

– Mit gondolsz az egész évről?
– Eszenyi Laci terén – a csapatnak ő az első számú pilótája – egy kicsit nehézkes volt és kicsit csalódunk is – nagyon nem akartak úgy összejönni a dolgok, ahogy kellett volna. A válság ránk is volt hatással, és nagyon sok előre nem látható problémánk volt. A Pannónia-ringen szétment

TEHETSÉG

Juhász Olivér 15 éves, és nyolc év gokartozás után idén próbálhatta ki magát formula autóban. A teszt sikeres volt, olyannyira, hogy jövőre eggyel magasabb kategória vár az ifjú tehetségre.



– **Hogy értékeled az első forma autós éve-det?**

– Az egyik legfontosabb, hogy a csapat nagyon hangulatos, technikailag pedig topon vannak. Így az évet sikeresnek tartom, mert ezt az autót maximálisan ki tudtam használni. Jövőre, ha minden jól megy, egy-két versenyen el tudok indulni egy erősebb

autóval. A csapatvezető, Szigetvári Máttyás a szezonzárón azt mondta, meg van velem elégedve, hiszen nem törtem össze az autót, sőt, teljesen ki tudtam használni a nyújtott lehetőségeket. A gokart csapatfőnököm, Pödör Balázs pedig, aki ment több évet is Formula 2000-essel, azt mondta, hogy már érett vagyok a Formula 2000-esre. Ezek miatt merünk majd belevágni a következő évben. Ebben az évben egyébként a gokartot és a gyorsasági versenyzést még párhuzamosan csináltam, de jövőre nem biztos, hogy tudjuk mindkettőt finanszírozni, szóval lehet, hogy csak az egyik marad...

– **Kérdés, hogy melyiket, vagy egyértelmű, hogy melyiket választjátok?**

– Úgy néz ki, hogy a formula marad, mert azzal tudunk előre haladni. A gokarttal csak ugyanott maradnánk.

– **Nyolc évig gokartoztál. Miben más egy Formula-autót vezetni, mint egy gokartot?**

– A tömeg. A gokartot, ha kimegy az irányítás a kezem alól, akkor is meg lehet fogni, viszont egy forma-autót sokkal nehezebb.



BOLDOG VESZTESEK

Az ACS Motorsport nem lett abszolút bajnok, de így is elégedett

Nem sokon, csupán egy hétvégén múlt, hogy az ACS Motorsport versenyzője, Kiss Norbert egy gyengébb autóval fricskát mutasson a teljes formaautós mezőnynek. Az istálló tulajdonosa, Ács Zoltán azonban így örül.



TDH



Hollár Attila

– Az utolsó Hungaroringi forduló előtt, még vezették a Formula autók abszolút kategóriáját. Vasárnap aztán már csak a második hely maradt számotokra. Nagy csalódás ez nektek?

– Nem vagyunk csalódottak. Esélyesek voltunk a bajnoki címre, mert kitűnőek a pilótáink és tökéletesen működött a csapatunk egész évben. Aki szakmai szemmel is látja a formula kategóriát, az még inkább tiszteli ezt az eredményünket.

– Az autók teljesítmény különbségére gondolsz?

– Régi téma ez már, le is rágtuk ezt a csontot, de változtatni a szabályokon lehetetlen. Kevés a formula autós versenyző, így egyetlen kategóriaként a 2000 cm³ határ a mérvadó. Ebbe tartozik a 200 lóerős Formula Renault, amivel mi versenyzünk és ide sorolják a Formula-3 és a Formula Master autókat is, melyek ötven-nyolcvan lóerővel erősebbek. Tehát nem a csapatomon múlik az eredmény, mert a mi

autóinkat nem lehet már fejleszteni, hogy versenyképesebb legyen.

– Ezért indult a Formula Renault Kupa?

– Az említett problémát áthidalja ugyan, de valljuk be, elférne még néhány versenyző ebbe a kategóriába.

– Ezt a kategóriát megnyertétek. Az abszolút értékelés mégis fontosabb?

– A csapatom azért kapja a támogatásokat, hogy eredményesek legyünk. Nem magyarázhatunk, hogy a szabályok milyenek. Ráadásul ugyanaz a célunk, mint az ellenfeleinknek: legyen Magyarországon formula kategória. Ezért fontos az abszolút értékelés. Ez minden hiúságnál fontosabb. A gyorsasági autósport a leggyorsabbak nélkül, furcsán nézne ki.

– A versenyzőid elégedettek az eredményekkel, ugyanígy gondolkodnak?

– Úgy látom rajtuk, hogy elégedettek. Kiss Norbi az elmúlt években olyan kategóriákban lett bajnok, ahol a tudása számított,

mert az autók egyforma képességekkel rendelkeztek. Ezért talán jogos volt a csalódottsága, amikor a lóerő fölényt a legnagyobb elszántsága mellett sem tudta legyőzni. De boldog volt, hogy egy teljes évadot eltöltött velünk, a legnagyobb szeretetben és megbecsülésben. Az abszolút második hely főleg Őt dicséri. Bartha Attila és Tukora István szintén értékes tagjai a csapatunknak. Attilánál autó-beállítási problémák nehezítették a versenyzését, Pistinél a műszaki gondok sokasodtak az év elején. Bartha az abszolútban negyedik, míg a Formula Renault-ban a második lett. Tukora az abszolútban az ötödik, a Formula Renault-ban a harmadik helyen zárt. Kitűnő eredmények ezek.

– A szokásos kérdéssel zárunk: mi lesz jövőre? Esetleg külföldi szereplés?

– Ez most túl korai kérdés. Egyelőre ünnepelek. Elhamarkodott lenne a külföldi versenyzésről beszélnem, de nem titkolom, hogy terítéken van ez a kérdés is.

Barta Attila (nagy képen), Tukora István és Kiss Norbert, az ACS Motorsport pilótái



MOZGALMAS HÉTVÉGE

76 Sprint Motorsport: 12 órás verseny, tehetségkutató és országos bajnokság

Nem telt az október eseménytelenül a Sprint Motorsport számára, előbb a hungaroringi megbízhatósági futam, majd a bajnoki forduló várt az istálló pilótáira, mindeközben pedig az egyesület még egy tehetségkutató versenyt is bonyolított.

TDH



jóváhagyására, hogy egy ilyen fiatal pilóta is rajthoz állhasson a nehéz fizikai és mentális próbán. Utólag bátran kijelenthető, hogy senki nem bánta meg a döntést, hiszen Fecó hiba és megilletődöttség nélkül teljesítette a feladatot, mi több, ő lett az a csapattag, aki a legtöbb időt (négy etapot) az autóban töltötte. Arról már sajnos nem tehetett, hogy egy komoly műszaki hiba megüszította a jó eredmény elérését a csapat számára, ám összességében így is pozitívan értékelhetők a 12 óra történései, hiszen



A Sprint Motorsport első tehetségkutatóján összesen 147-en gyűltek össze

Horváth Lázár, a Sprint Motorsport vezetője eredetileg két saját autót is el akart indítani a 12 órás hungaroringi futamon, de a kocsi műszaki állapota egyelőre nem tette alkalmassá azokat az ilyen mértékű terhelésre. Így maradt az a megoldás, hogy az alakulat mások által is

szuper tehetségesnek tartott fiatalja, ifj. Ficza Ferenc képviselje csapatát egy másik autóban. Zentai „Agyonkevlározott Hayabusa” Sándor volt az, aki lehetőséget biztosított a 13 esztendő fiúnak a vezetésre, persze a járművön kívül szükség volt még a rendező és a szakág



SEGÍTŐK

A tehetségkutató rendezvény létrejöttében óriási szerep jutott Kapitány Attilának és Zachár Zsolt-nak, akik a gokartcsarnok felújítási munkái alatt is képesek voltak megfelelő körülményeket biztosítani a résztvevőknek. A szervezésben és a lebonyolításban Major Ferenc is oroszlánrészt vállalt, valamint sokat segített a gyerekek összefogásában, felügyeletében és utaztatásában a paksi ESZI iskola vezetése, amely Szabó Béla igazgató és Parély Mihály oktató személyében személyesen is megtekintette a nyitófutamokat. A csapat tulajdonosa, Horváth Lázár külön köszönetét fejezi ki támogatóinak, akik reklámfelületek megvásárlásával finanszírozták a járulékos költségeket. (A Sprint Motorsport további vállalkozók és cégek jelentkezését is várja.)



ifj. Ficza rengeteg versenykilométert teljesített, és a tapasztalat sokat jelent ebben a szakmában, különösen egy számára ezidáig ismeretlen, csővázas, hátsókerekes konstrukcióval.

A bajnokság utolsó hétvégéjére szintén a magyar FI-es pályára költözött a Sprint Motorsport csapata. Ezúttal az első nap ugyan nem kezdődött jól, hiszen a pénteki ködös időjárás megrövidítette a szabadedzést, majd a Honda Civic olajsűrűjénél elfolyt a motorolaj, így Horváth Lázár csupán 2 kört tudott megtenni, ám a team összességében jól zárta a hétvégét, hiszen idősebb Ficza Ferenc kategóriájában mindkétszer nyerve bajnok lett. Az a csoport idei legjobbjá így már elmondhatja magáról, hogy 16-szoros bajnok, 2004-óta immáron folyamatosan. Fia is alaposan kitétt magáért a hétvégén, hiszen három kategóriában rajthoz állt. Sőt, a kistúrások között az első helyen autózott, amikor egy körrel a vége előtt kifogyott a Peugeot-ból az üzemanyag. A második versenyen hátulról kellett felküzdenie magát, végül negyedikként zárt. A Suzuki Kupa időmérőjén, első és második futamán is negyedik lett, és a bajnok Kiss Norbert után ő autózta a legjobb időt, ami bizakodásra adhat okot a jövőt illetően, hiszen Fecó 2010-ben a Swifttek mezőnyében szeretne továbbfejlődni. De mivel a tavaszi

Fent a bajnokságot nyerő Honda Integra és a kistúrások mezőnyének új kihívója, a Peugeot 207. Előbbi kormányza mögött Ficza Ferenc, utóbbi volánjánál 13 éves fia szerepelt 2009-ben

szezonkezdet még messze van, a junior pilóta egy Honda Civic volánja mögött elindult még a Baltic-Alpok-Adria Túraautó Trophy futamán is...

A magyar bajnoki hétvégével egyidőben, a magyarországi Hungarokart Centerben zajlott a csapat öt fordulóból álló gokartbajnokságának, illetve autós tehetségkutatójának első fordulója. A házi versenyen 47-en indultak gokart, autó és szimulátor kategóriákban, a futamok után a helyezettek serlegekkel, a többiek emlékérmekkel távozhattak. (A bajnokság következő fordulóját ugyanezen a helyszínen rendezik december 19-én, szombaton 10 órától.) Az első fordulón történtekről www.sprintmotorsport.com oldalon láthatóak fényképek.

Eredmények

Gokart

1. Szuhaneck Dávid	1:24.62
2. Kuminka Krisztián	1:26.00
3. Megyesi Gábor	1:27.15

Autó

1. Kárpáti László	1:33.07
2. Tumppek Gergely	1:34.63
3. Szénási Attila	1:37.78

Szimulátor

1. Karjbauer Alexey	2:37
2. Kárpáti László	2:48
3. Szatmári Máté	2:50

Abszolút

1. Kárpáti László	
2. Szuhaneck Dávid	
3. Kuminka Krisztián	



HFC Technics Kft.



www.lazi-text.com



A VERSENYszezonnak vége!

Évadzáró- és családi programok lebonyolítása
Sajtótájékoztatók, közönségtalálkozók
Sponzor-rendezvények
Születés- és névnapi partik
Bérelhető különterem cateringgel

AZ ÉLET MOST KEZDŐDIK!

Speciális rendezvényeinkről érdeklődjön telefonon!
(Mikulás parti, szilveszteri vigadalom, farsangi bál)

TUDOM MIT TESZEL IDÉN TELEN!



Cartec típusú teljesítménymérő pad
(tengelyenként 600 lóerőig, négykerék-hajtáshoz is)
Utcai autók teljesítménymérése
A teljesítménymérő pad bérlése felszerelt műhellyel
versenyautók programozásához

1174 Budapest, Rétifarkas u. 5 Telefon: 20/940-1013 E-mail: racingclubcafe@gmail.com

Minden másodperc számít! Egy óra még inkább!

TW STEEL
BIG IN OVERSIZED WATCHES
OFFICIAL TIMING PARTNER OFF THE
RENAULT F1 TEAM



Hivatalos forgalmazó:
RCC
racing club cafe

Tel.: 06 20 940 1013
+36 30 940 1013
+36 20 220 0069

1174 Budapest, Rétifarkas u. 5

HÁTTÉR

GYORSASÁGI OS

JÖVŐRE KÉSZÜL

Jó évet tudhat maga mögött Szigeti Attila

Év végén a második legnagyobb kupát tudhatja magáénak Szigeti Attila. Ahhoz képest, hogy saját bevallása szerint nem sok ideje volt idén az autóversenyzésre, ez nem is olyan rossz...

Pájer Ani, Bencze András



nekivágtam a futamoknak, korábban igazából raliversenyeken indult. Próbáltuk a pályához igazítani a futóművet és minden egyebet, de teljesen nem sikerült, hiszen ahhoz át kellett volna építeni... Így csak a második helyen végeztem Ficza Feri mögött, és a bajnokság is elúszott, ott is második lettem.

– Ennek fényében hogyan értékeled az évet? Nagyon el vagy keseredve?

– Elkeseredve nem vagyok, mert éppen építkezem, és nem volt igazán időm, hogy idén sokat versenyezzek, vagy foglalkozzak a versenyautóval. Zónaversenyeket is mellőztem, ott is meg kellett volna védeni a bajnoki címet, de az sem sikerült.

– Akkor tulajdonképpen ennek tudható be a második hely a bajnokságban, és nem az utolsó versenynek...

– Nem, ez egy utolsó próbálkozás volt. Matematikailag volt még esélyem rá: ha hibázik a Feri, vagy valaki közénk állt volna

a dobogón, akkor jött volna össze, tehát még győzelemmel sem biztos, hogy sikerült volna az első hely.

– Mi lesz jövőre? Most nagyon keveset indultál – ez jövőre is így lesz?

– Nem, mindenképpen több futamon szeretnék elindulni: a hazai bajnoki futamokon kívül van 12 zónafutam, abból, ha csak 6-8 futamon tudok menni, akkor azzal már jó eredményt lehet elérni. Jövőre is ugyanígy, A-csoportban szeretnék menni, marad az 1,6-os Suzuki Sport, ezzel a hazai bajnokságban, illetve a nemzetközi futamokon, a zónabajnokságban is szeretnék újból versenyezni.

– Mivel telik majd a tél a pihenésen kívül?

– Igazából pihenéssel biztos, hogy nem. Autókkal foglalkozom pihenőidőben is. A jövő évi autót kell összerakni – ezt már elkezdtem idén, meg van minden hozzá, csak el kéne készíteni vele. Most talán egy kicsit több időm lesz rá, hogy jobban átgondoljam, hogy mit és hogy szeretnék.

– Tehát új autód lesz, de ugyanilyen, mint amilyen volt.

– Igen, egy fejlettebb változat.

– Mi hiányzik még hozzá?

– Pénz és idő. De reméljük, hogy jövőre egyszerűbb lesz az élet. Igyekszünk sok munkával pótolni a hiányzó pénzt.





Lépj tovább a F1, WRC és a WTCC világába!

A Puma teljes versenysport kollekcója elérhető az SRTEAM-nél!



Budapest XI.ker. Kondorosi út 2/a | T: 06 20/21-22-900 | info@versenyov.hu



HÁTTÉR

GYORSASÁGI OB

BAJNOK AKAR LENNI

Bongó jövőre csúcsra szeretné járni a BMW-t

Kavecz István, alias Bongó kivételesen peches évet tudhat maga mögött, de makacssága nem engedi, hogy feladja: jövőre bajnoki címet szeretne. És mivel? Természetesen BMW-vel, hiszen imádja ezt a kocsit.

Pájer Ani

Ember, Bence



Kavecz Istvánnak nem ez volt a legjobb éve, de az utolsó futamon szerzett tapasztalataiból azt gondolja, jövőre bajnok is lehet



Utána egy kör múlva megint karambol volt, megint bejött a safety car, és utána már el sem engedtek, vége lett a versenynek, így megint utolsó lettem. De nem vagyok elkeseredve, mert az autó nagyon jó.

– Két hosszú éven keresztül nem tudtátok beállítani az autót, mi okozta a problémát?

– Például lehetetlenség volt vele fordulni. Mindig az volt a bajom a kocsival, hogy a kanyarbejáratokat nem tudtam megközelíteni megfelelően gyors tempóban.

– Mindig ennyire makacs vagy? Ha van egy autó, amivel nem tudsz bekanyarodni, akkor addig hajtod, ameddig jól nem csinálsz belőle?

– Igen, igen, ez a cél, mert nem szeretnék új autót építeni – már nagyon belefáradtam ebbe. Ezzel szeretnék kocsikázni, és nem is tudom, hogy ebben a gazdasági helyzetben hogyan lehet új autót összeszerelni. Persze lehet, hogy öt év múlva kijön egy olyan új modell a BMW-től, ami nekem tetszeni fog, és csinállok egy olyat magamnak, de pillanatnyilag ezzel szeretnék versenyezni. Meggyőződésem, hogy télen megcsináljuk úgy, hogy minden tökéletesen működjön rajta, és le tudja adni azt a nyomatékot és lóerőt, amire szükségünk van ahhoz, hogy jövőre nyerni tudjunk. Mert az a célom, hogy jövőre bajnokságot nyerjek...

– Összefoglalnád nekünk a 2009-es esztendődet?

– Úgy kezdődött, hogy az első futamon nem tudtam elindulni, mert egy szerződésem sem volt aláírva. Miután ez meglett, a Pannónia-ringen rajthoz állhattunk, de ott tönkrement az erőforrás. Aztán készültünk Kiskunlacházára, szerdán teszteltünk, és csütörtökön indulunk volna, de megint felrobbant a motorunk – így természetesen nem tudtunk menni hétvégén. A következő versenyen megint megállt a gép, és csak az utolsó futamra került bele egy új motor, ez volt a harmadik az idén, és most úgy össze tudtuk hozni, hogy ugyan 500 lóerő helyett csak 420 lóerős, de biztosan üzemelt, és nem esett szét.

– Milyen volt a hungaroringi zárófutam?

– Elég peches: mint ez az év. Két éve van ez az autó, és azóta nem tudtuk beállítani úgy, hogy

működjön a futóműve. Most végre sikerült, és raktunk bele egy új motort erre a versenyre, amit már négy hónapja szerkesztettünk, csak nem tudtuk beindítani. Aztán múlt héten járnunk kezdett, de csak helyel-közzel, hetven százalékban működött: nem ment mindig a nyolc henger, csak mondjuk hét meg hat. Az időmérőn, az első hat körben én vezettem a listát, majd kijöttem a pályáról, kiszálltam az autóból, két-három kör alatt felszárították a pályát, és bejöttem elé négyen. Aztán jött a verseny, elrajtoltam volna, de eltört a kardán, tehát egy méter sem tudtam eljönni a rajttól. Kitaláltam, éjfélre kész lettem vele a fiúk, és az utolsó rajtkockából rajtoltam, és azonnal ötödiknek fordultam az első kanyarban, az első kör végén pedig már a harmadik voltam. A hatodik és hetedik körben bent volt a safety car, nekem teljesen lehűlt az autóm, valami elektromos hibám lett, és megállt.

GRAVÍR EXPRESSZ®

Személyre szóló ajándékok online



Rendelje meg ajándékát: www.gravirexpressz.hu



TELJES A NÉVSOR

Kecskeméten minden dobogós hely elkelt

Október 18-án Kecskeméten végéhez ért a 2009. évi Gokart Országos Bajnokság. A Havasi, Preining, Kancsár, Birizdó, Hornyák és Tuzson neveket kell megjegyezni.

Bálint F. Gyula



Meglehetősen zord időjárásban készültek a versenyzők a szezon utolsó két fordulójára a kecskeméti Gokart Stadionban. A hidegben, néha esőben zajló szabadedzéseket követve vasárnapra némiképp emelkedett a hőmérséklet. Reggel ugyan még esett, de az első futamok már többé-kevésbé napsütésben zajlottak. Már korábban bajnokot avattak a legkisebbek között, Havasi József (Kecskeméti

Motorsport Egyesület/Birel) lett a kategória legjobbjára. Ő nem is vett részt a záró futamon, hiszen Olaszországban indult az Easykart International Final-en. Távol-létében a második helyért folyt a csata, amely végül Kovács Marcell sikerével zárult. A Top Motorsport versenyzője mindkét futamot megnyerte, így elhalászta a bajnoki dobogó második helyét csapattársa Hercsik Vince (Top Motorsport/Maranello) elől.



Kovács Marcell kettős győzelemmel zárta a szezont (balra), de a bajnokságot a második helyen zárta, akárcsak ifj. Márton László (fent)

Hercsik az elődöntőben a második helyen végzett, a döntőben viszont visszacsúszott a harmadikra. A második helyet Rónai Tamás (CRG Gokart SE/Tony Kart) szerezte meg. Tamásnak jól kezdődött a nap, hiszen megnyerte az időmérőt, de az első versenyen visszaesett a harmadik helyre. A Maxterinó géposztály versenyzői két igazán izgalmas futammal szórakoztatták a közönséget, hiszen a futamok elejétől a végéig együtt tudott maradni egy hét illetve öt fős boly. És hogy mennyire szoros volt az eredmény a döntőben jól jellemzi, hogy az ötödik helyen célba futó Markos Márk (Rabócsiring Kft./Birel) hátránya mindössze 0,648 másodperc volt a győzteshez képest. A Maxterinóhoz hasonló izgalmas versenyt vívtak a Rotax Mini Max géposztály élén álló versenyzők. Kovács József (Kálmán Motorsport/Birel) szerezte meg az első rajtkockát, ám a futamokat az osztrák Thomas Preining (MSC Rottenegg/Birel) nyerte, így ő lett a kategória idei bajnoka. Nem volt egyszerű dolga a futamokon, mert az őt követő Németh Balázs (CRG Gokart SE/CRG) és Kovács mindent megpróbált, hogy megelőzze, ám ez végül nem sikerült nekik. Németh mindkét futamon a második, Kovács pedig a harmadik helyen végzett. 2007 után, egy év kihagyást követően 2009-ben is Tuzson Attila (Visual MSE/Intrepid) nyerte a Super World Formula géposztály bajnoki címét. Laborczfy Dénes (Visual MSE/Intrepid) még matematikai



esélyekkel érkezett az időzáróra, ám rosszul alakultak a dolgok, mindössze egy ötödik és egy negyedik helyet szerzett, így a második helyen zárta az évet. Jó versenyeket futott viszont Gyutai Péter (Pénzes ASE/Pénzes), aki eddigi legsikeresebb hétvégéjét teljesítette és két második helyet szerzett. A futamok harmadik helyein is a Pénzes ASE versenyzői végeztek, az első futamban Aczél András, a másodikban pedig a csapatfőnök, Pénzes József. A Rotax Grand Final-ra kijutás volt az egyik tét a Rotax Max kecskeméti futamain. Birizdó Imre (Dabasi TSE/Tony Kart) szerezte meg a bajnoki címet, de mivel a DD2-es cím is az övé, ő a váltós géposztályban képviseli majd Magyarországot Sharm-el-Sheikh-ben. A kijutást jelentő második helyért több versenyző is küzdött, ifj. Márton László (Kálmán Motorsport/Birel), Végh Benjámin (Top Motorsport/Top Kart), Juhász Olivér (CRG Gokart SE/CRG) és Tim Gábor (Visual MSE/CKR) is esélyes volt. Utazni végül a szezon második felében bordasérüléséből lábadozó ifj. Márton László fog, a helyet egy győze-



Testvére után Dario Torresnak is összejött a győzelem (jobbra fent) Tuzson Attila egy év kihagyással újra SWF bajnok lett (balra lent)



lemmel és egy második hellyel biztosította be magának. Az elődöntő dobogójára csapattársa, az idei Rotax Junior bajnok, Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Intrepid) illetve Birizdó Imre állhatott fel. A döntőben változott a sorrend, Kancsár nyert, Márton második lett, a harmadik helyet pedig ezúttal ifj. Tóth Péter (Hargitai Racing/CRG) szerezte meg. Magabiztos versenyzéssel, tizenegy győzelmet szerezve nyerte meg Hornyák István (Energy Kartsport SE/Energy) az idei évben első ízben kiírt Rotax Masters géposztály bajnoki címét. Sikere nem meglepő, hiszen tavaly is ő volt a legsikeresebb 30 év fölötti versenyző a Rotax Max mezőnyben. Hor-

nyák Kecskeméten két második hellyel zárta a szezont, hiszen a győzelmeket csapattársa, a 2006-os Rotax Max Challenge Max Senior bajnoka, Bán Imre szerezte meg. Imre sikere azt is mutatja, hogy nem felejtett el gokartozni annak ellenére, hogy 2006 ősze óta nem indult a bajnokság futamain. Eredményes versenyt tudhat maga mögött Tuzson Ádám (Kálmán Motorsport/Birel) is, hiszen Máriapócs után újra dobogóra állhatott az elődöntőben elért harmadik helyének köszönhetően. Patai Rudolfnak (Visual MSE/Intrepid) is jól zárult az év. Ő a Rabócsiringen csatlakozott a Masters mezőnyhöz, azóta pedig minden hétvégén szerzett legalább egy dobogós helyet. Nem volt ez másként Kecskeméten sem, itt a döntőben lett harmadik. 2008 után másodszor lett a Rotax DD2 géposztály bajnoka Birizdó Imre (Dabasi TSE/Birel). Kecskeméten nem vett részt az edzésen, így az utolsó helyről vághatott neki az elődöntőnek, amit aztán ennek ellenére meg is nyert. A döntőben azonban elpártolt





Bán Imre 2006 óta először indult versenyen és két győzelmet szerzett (balra) Rónai Tamásnak a győzelem nem, a pole pozíció összejött Kecskeméten (jobbra fent)

mellőle a szerencse, és fel kellett adnia a versenyt. A futamon újabb Torresan győzelem született. Máriapócon Andrea (Visual MSE/Intrepid) szerezte meg a győzelmet, ezúttal testvére, Dario (Visual MSE/Intrepid) állhatott a dobogó legfelső fokára. Az elődöntőben is dobogós volt, akkor a második helyen végzett, a harmadik helyen pedig csapattársa, Attramini Mirko (Visual MSE/Intrepid) ért célba. A finálé harmadik helyét Rakóczki István (Rakóczki Motorsport/CRG) szerezte meg, az időmérőt megnyerő Béres Csaba (Pénzes ASE/Jesolo) mindössze egy

negyedik és egy hetedik helyet szerzett. Amatőr versenyzőkkel pótolta a rendezők a Rotax Junior géposztály kiesésével az időtervben keletkezett űrt. A megkötések nélküli kategóriában a tíz licenc nélküli versenyző mellett rajthoz állt Péntes József és Balogh Zsolt is, akik a tavaly nem túl sikeresen bemutatkozó, ám azóta több fejlesztésen is átment KTM motoros, váltós gokartot próbálták ki versenykörülmények között. A futamgyőzelmeket, mint ahogy a két héttel korábbi 5. Gulyás Kupa Old Boy kategóriájában is, Szűcs László szerezte meg.

A bajnokság végeredménye

DD2	
1. Birzód Imre 51	450 pont
2. Dario Torresan 64	425 pont
3. Andrea Torresan 84	412 pont
Rotax Max	
1. Birzód Imre 1	510 pont
2. Ifj. Márton László 2	480 pont
3. Tim Gábor 14	473 pont
Rotax MiniMax	
1. Thomas Preining 161	532 pont
2. Czákó Roland 177	510 pont
3. Németh Balázs 156	509 pont
Rotax Max Junior	
1. Kancsár Ferenc 101	442 pont
2. Ifj. Toth Péter 121	380 pont
3. Sipos István 116	303 pont
Rotax Max Master	
1. Hornyák István 366	540 pont
2. Nagy Tibor 368	480 pont
3. Hargitai Győző 360	476 pont
SWF	
1. Tuzson Attila 202	285 pont
2. Laborczfy Dénes 207	231 pont
3. Gyutai Péter 206	167 pont
Maxterino	
1. Havasi József 301	442 pont
2. Kovács Marcell 313	425 pont
3. Hercsik Vince 318	420 pont
Csapatverseny	
1. Visual Motorsport	225 pont
2. Kálmán Motorsport	167 pont
3. Kecskeméti Motorsport	132 pont

EASYKART

Októberben a Magyar Köztársaság Gokart Easykart 60 Kupájának második idénye is befejeződött. A kecskeméti gokartstadionban a hónap elején ragyogó napsütésben idén utoljára elrajtoló mezőny legjobbja az egész

esztendőben remeklő Havasi József lett, így maximális pontszámmal (150) a bajnoki cím is hozzá került. Az ezüstérmes Góth Viktor nyakába került, a harmadik helyezés Drobilich Dusánnak jutott, aki az összesítésben Vaskó

Dominikot szorította le a dobogóról. Ötödik helyezésként Rónai Tamást, hatodikként Csirmaz Brunót jegyzik majd a krónikák, mögöttük Kiss Sándor Bence és Hargitai Levente végzett. A nagy reményekkel és nem kevés befektetéssel indult, az egyenlő esélyek versenyének is nevezhető (azonos váz, motor, gumi), ám méltatlanul kevés figyelmet és elismerést kapó tehetségutató széria jövő esztendeje egyelőre bizonytalan.



KÖZEL A CSÚCSHOZ

Havasi József a sienai döntőben hadilábon állt a szerencsével

Minden jól indult, de a befejezés rosszul alakult a négyszeres magyar bajnok számára, amikor október közepén, az Easykart döntőn harcra szállt a világ minden pontjáról összesereglett ellenfelekkel. Szomorúságra persze azért semmi oka a fiúnak...

TOH



A világ egyik legrangosabb gokartos döntője, a 8. Easykart International Grand Finals idén több mint 250 indulót csábított Olaszországba. Az erőpróbán a mindössze 8 éves Havasi József kiválóan szerepelt, hisz kategóriája döntőjének - ahol nála átlagosan 4-5 évvel idősebb csúcspilóta ellen kellett felvennie a harcot - a selejtezők eredményei alapján az 5. helyről vághatott neki. Külön öröm, hogy a szombat-helyi tehetség az edzések alatt az új Easykart 60-as pályacsúcsot is megfutotta Sienában. Edzője, Tóth Krisztián így mesélt a pilótájával történekről: „Csoportjában az első helyen végzett az időmérőn, a selejtező futamokon pedig egy 2. és egy 4. negyedik helyezéssel kvalifikálta magát az A fináléba, komoly

neveket a háta mögött tudva. Joci kiválóan rajtolt, a tavalyi világbajnokot követve azonnal felugrott a második helyre, amikor is a második körben egy mögöttük zajló csetepatéből kieső versenyző egy hajtűkanyart levágva átrepült a szemből érkező él boly felé és ott pont a magyar fiút ütötte ki a pályáról. A kis Havasi nagyon nagy lélekjelenléttel vissza tudott ugyan állni a versenybe, de csak a mezőny végébe. Ekkor mutatta meg, hogy milyen fából faragták a „vasi betyárt”, hisz körönként két-három versenyzőt megelőzve felküzdötte magát a tizenhatodik helyre. Ott azonban megint pórul járt: egy nagy boly tét nélküli harcában hátulról meglökték és az orrom előtt ismét kicsúszott. Végül a 29. helyen futott be.”



Az Easykart Világdöntőn az első 10 versenyzőt általában tizedek, századok, ezredek választják el egymástól, és elképzelhetetlenül szoros a verseny

A magyar bajnok igazi versenyzői mivolta talán akkor mutatkozott meg, amikor a verseny után a gokartból kiszállva megveregette könnyekkel küszködő vezetőszerelője hátát, és azt mondta: „Semmi gond, Krisztián!” Nem is tévedett túl sokat ezzel Joci, hiszen ezzel a szerepléssel nem kis tekintélyt harcolt ki, ismét felfigyeltek a tehetségére, mégpedig egy világdöntőn. Hogy ez mennyire így van, arra bizonyíték, hogy Horváth Takács Szabolcs menedzser komoly és sikeres tárgyalásokat folytatott Havasi József jövő évéről. Arról, hogy az olasz bajnokság három leggyorsabb pilótájával egy csapatban tudjon készülni a következő vb-re a magyar tehetség, ahol remélhetőleg már a szerencse is mellé szegődik.

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA



- » KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- » Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- » Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- » Egycsöves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- » Lengéscsillapító felújítás
- » Sport rugók,
- » Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- » Professzionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

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

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





ÖTSZÖRÖS BAJNOK

Birizdó Imre befejezte gokartos pályafutását, de még hallunk róla

Birizdó Imre ötszörös bajnok gokartpilóta kinőtte imádott sportját. Idén versenyez utoljára a szakágban, de már megvannak a tervei a jövővel kapcsolatban.

Fájer Ani

Bálint F. Gyula

Kálmán Péter éveken keresztül volt Imre csapatvezetője: 2003-tól dolgoztak együtt. Sok fiatal került már a keze alá, de a kecskeméti pilótát az egyik legtehetségesebbnek tartja. Együtt érték el a legszebb

eredményeket, a hazai és a külföldi bajnoki címeket, és a VB, valamint az Eb előkelő helyezéseit is. Amikor a legkedvesebb közös emlékükről kérdeztem, így válaszolt: „Azt a dubai Rotax-világbajnokságot nem

lehet elfelejteni, ahol egyáltalán nem rajta múlt, hogy ne nyerje meg a viadalt. Imre már az elődöntőt is a nyolcadik helyről kezdte, és második lett – ő volt egyedül, aki így átgyalogolt a mezőnyön. Aztán a fináléban épp előzte az elsőt, akkor az kilökte őt a pálya egy olyan szakaszán, ahol nem látták a bírók. Csak ezért lett negyedik. Ennek ellenére az a verseny volt számomra a legkomolyabb és a legszebb.”

A csapatvezető szerint Birizdó azért olyan jó versenyző, mert nagyon tehetséges, higgadt, és villámgyorsan átlátja a pályán történő dolgokat. „Végeztünk orvosi felméréseket is az idei évben, ahol a rajtnál megmérték a vérnyomását és a pulzusát,

2009-ben két kategóriát is meg tudott nyerni Birizdó Imre, így kiváló eredménnyel vonul vissza a gokartozástól



VISSZATEKINTŐ

A nyolcévnyi versenyzésről természetesen Imrét is megkérdeztük.

- Ötszörös bajnokként búcsúzol: melyik eredményedre vagy a legbüszkébb?

- Nehéz egyet kiválasztani, de a legjobbak között van egy német bajnoki elődöntő-győzelem, ahol sajnos a döntőben nem tudtam ismételni, mert megállt a motorom. De nagyon büszke vagyok a Rotax-Max Eb negyedik helyemre, és arra, hogy Dubaiban, a VB-n is negyedik tudtam lenni.

- Miért fejezed be?

- Sajnos már túl magas vagyok a gokarthoz és a súlyom is sok egy kicsit már hozzá. Nagyon sajnálom, hogy abba kell hagynom, de be kell látnom, nincs nagyon értelme így tovább csinálnom.

- Azonban még nem zárult le a pályafutásod, hiszen indulsz még egy versenyen idén...

- Igen, pár hét múlva, decemberben lesz egy VB futam Sharm el-Sheikben,

Egyiptomban, ott indulok utoljára. A pályát nem ismerem, hiszen ott még nem versenyeztem, de szerintem elmegyek Kecskemétre edzeni néhányszor, kint pedig majd minden edzés-alkalmat megragadok, hogy a pályán mehessek – talán annyi idő elég is lesz, hogy megtanuljam.

- Utána eltávolodsz az autósporttól, vagy vannak még terveid?

- Vannak tervek, bár ezeket is behatárolja a testmagasságom és a súlyom – formaautóval például emiatt nem próbálkozhatok. Szívesen kipróbálnám viszont a Seat Leont, de ez még a jövő zenéje...



ebből kiderült, hogy hihetetlen nyugodt és koncentrált. Talán ez az, ami elválasztja a többiektől. Sajnálom, hogy véget ér a közös munkánk, de egyszer mindennek vége kell lennie. Azt szeretném, ha megtalálná a számítását a jövőben” – búcsúzott Kálmán Péter.

Karlík István, aki nyolc évig személyes szerelője volt Imrenek, született tehetségnek tartja őt. „Ahogy beleült a gokartba, szinte azonnal úgy ment vele, ahogy kell. Ebben persze rengeteg munka is van, mert sokat gyakorolt, de mindig ott volt az elején, ha

jó volt a gokartja. Ha pedig nem, valahogy akkor is mindig odakeveredett - ehhez pedig tehetség és szorgalom kellett” – nyilatkozott a szakember. Arról, hogy mennyire volt Imrével könnyű vagy nehéz együtt dolgozni, így vélekedett: „Ez változhatott, mert nála is voltak hullámok, de nem láttál rajta semmit, azt sem, ha jó kedve volt, azt sem, ha nem, mert mindig egyforma volt. Aztán amikor bent voltunk az erdőben, akkor néha úgy kellett kitalálni, mi a probléma, néha pedig egyszerűen megmondta. Egy biztos, a sikerek őt igazolták.

5
ÉVES A
TEMPÓ
ÉVKÖNYV

tempó

A MAGYAR AUTÓSPOORT ÉVKÖNYVE 2009

A magyar autósport történéseit megőrkítő, több mint 300 oldalas évkönyv 2009 novemberében kerül a könyvesboltokba. Rallye, rallycross, tereprali, autocross, gyorsasági bajnokság, gokart, nemzetközi sikerek, mind, mind egy kiadványban, a Tempó évkönyvben.



Az ár változatlanul 5 990 Ft
Megrendelhető: rendeles@temporallye.hu

HI-FI ✓ TV ✓ VIDEO ✓ MULTIMEDIA ✓ HÁZTARTÁSI GÉP ✓

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár. Győződjön meg személyesen folyamatos akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!

Lépjen be az AV Planet világába és váltsa valóra régen dédelgetett álmait.



www.avplanet.hu

Egy kattintásnyira az álmoktól!



NEM CSODA, HA CSAK EZ JÁR A FEJÉBEN...

TEREPRALI

HÁTTÉR

VENDÉGTRÍÓ

A Szalay Dakar Team – Szalay Balázs nélkül

Rendhagyó módon vett részt a Szalay Dakar Team októberben az Internext Ralin. A csapat mindhárom Opel Antara versenyautója indult a versenyen, ám a Szalay-Bunkoczi kettős otthon maradt, mert ők már korábban megszerezték a Zóna Trófea Kupa első helyén.

Nyúl Eszter



A csehországi Vsetinben megrendezett futamon Szalay Balázs hétliteres Opel Antarájával a Daniel Saskin-Damir Bruner horvát páros indult, akikről a Dakar Ralin hallhattunk utoljára. Az ezüst-sárga kocsi legénységét a Somfai Mátyás-Somfai Imre apa-fia duó alkotta, a csapat kis fehér Opeljével pedig a Morvai Zoltán és Erős Gábor szállt ringbe. A küzdelem két napig tartott. Pénteken egy rövidke prologon vettek részt a versenyzők, amelyek nagy mutatványát a Morvai-Erős páros prezentálta. A harmadik ugratónál eltört a kormányösszekötőjük, ezáltal az autó kormányozhatatlanná vált és leszánkáz-

tak a kb. 7-8 mélyen fekvő patak partjára. Néhány fát kivágtak útközben, de szerencsés véget ért az esés, mert sem az autónak, sem a legénységnek nem lett baja. Szombaton kilenc szelektív szakasszal folytatódott a verseny. A szakaszokat hármással tartották meg, az első harmat a Trnava melletti településről indították, majd Horny Lidec mellett köröztek hat alkalommal, ahová ideiglenesen a versenyiroda és a szervizpark is áttelepült. Egyik szakasz sem érte el a 10 km-es távot, ráadásul percnként rajtolatták az autókat, így gyorsan és látványosan pörgött a verseny, az egyetlen kijelölt nézői ponton tolongtak a szurkolók.

Daniel Saskin remekelt Szalayék piros-sárga Antarájával. A kezdetben még szoknia kellett az autót, de gyorsan hozta az eredményeket, még egy szakaszgyőzelmet is sikerült megkaparintania. A versenyt végül az összetett harmadik helyen fejezte be Zapletal és Garamvölgyi mögött.

A 9-es rajtszámmal versenyző Morvai Zoltán-Erős Gábor kettős is sikeresen zárta a viadalt, az összetett 11. helyén végeztek. „Tegnap estünk egy nagyot, de ma elég jól tudunk autózni. Sajnos a nap közepén elektromos problémáink akadtak, ami miatt időt veszítettünk, de a szervizben sikerült elhárítani a hibát és utána élvezetesen tudtunk haladni” – nyilatkozta a pilóta.

Nem kegyelmezett a Fortuna a Somfai Mátyás-Somfai Imre duónak. A hatodik szakaszon eltört az Antara első diffije, kiszakadt a kardán, majd elfolyt a motorolaj és bent rekedtek a pályán. Számukra ott véget ért a verseny. „Sajnáljuk nagyon, hogy így búcsúztunk az idei utolsó versenyünkön, pedig nagyon jól ment az autó” – számolt be napjukról Somfai Matyi. – „Tegnap még gyengélkedett a motor, de este állítottak rajta a srácok és ma mentünk, mint a golyó. A szakaszokat egy picit rövidnek érzem, de ennek ellenére tetszett a verseny, nagyon jók voltak a pályák.”

Béreljen versenyautót
a 2010-es magyar és nemzetközi tereprali futamokra



Érdeklődni:
info@dakar.hu



IDEGEN TÁJAKON

Három ország versenyein dőltek el a hazai helyezések

Az országos bajnokság utolsó futamai a Közép-európai Zóna Trófea futamain, Slomczyn, Nordring és Sosnova versenypályáin zajlottak.

nyiradcross.hu, Legeza Miklós



A lengyel futam 43 nevezője között 5 magyar versenyző jegyezte magát. A D1-be egy magyar – Harsányi Zoltán – nevezett. Az első napot hatalmas eső tette irreálissá, de a másodikon a pálya folymatosan száradt és megfelelő feltételek alakultak ki. Harsányi első napja nem sikerült, de vasárnap a ja-

vuló pályán két első helyet szerezve került a döntőbe. Ellenfelei közül Höller autója futam közben kiégett, a magyar pilóta azonban a döntőben magabiztos rajttal, azonnal az élre állva, gond nélkül nyerte a Zóna 5. futamát. D1/A versenyén Ujházi Béla, Csegezi Ákos és Petrilla Krisztián vett részt.

A magyar bajnokságot vezető opelosnak azonban ezúttal nem volt szerencséje, a magyarok között csak a 3., a versenyben a 11. helyen végzett. Az ob értékelésben ezúttal Petrilla Krisztián volt a leggyorsabb, aki a versenyben 7. helyen végzett, Csegezi Ákos a 8. lett.



Harsányi Zoltán a tavalyi második helye után 2009-ben visszaszerezte a trónját

A Zóna utolsó előtti futamát az osztrák „Nordring” rendezték meg. A versenyen 66-ból örvendetesen sokan, 17-en voltak magyar résztvevők. A Zónában nincs minuszolás, így a sorozat végéhez közeledve a harc egyre élesebb, minden pont számít. A D1-be nevezett 13(!) pilóta között ott volt a sorozatban vezető Harsányi, valamint a cseh és osztrák versenyzők mellett további két magyar; Mórincz József és Zsigmond Péter is. Az összecsapások szerencsésen alakultak. Harsányi ezúttal az előfutamokat a 4. helyen zárta. A döntőben a rajt után is a 4. helyet megtartva hajtott, mikor a harmadik körben a vezető Ramler autója lelassult. Harsányi végül harmadik lett, míg Ramler a futamot a hatodik helyen fejezte be. Mórincz a 7., Zsigmond a 9. pozíciót

gyűjtötte be. D1/A nevezői között ezúttal Ujházi Béla volt a legeredményesebb; helyből „A” döntős lett. A további három magyar „B” döntőbe jutott, közülük Majerszky Gábor teljesítette a legjobban, hiszen simán megnyerte a futamot. A döntőben harmadik sorból induló Ujházi, egyet előre lépve negyedik lett, míg Majerszky nem tudott javítani, és a 6. helyen fejezte be a versenyt. A Nordringen megrendezésre került a magyar D9. záró futama is. Versenyükben a listavezető Tomor István határozott fölényrel nyert, miközben mögötte nyolc magyar legény vívta látványos csatáit. Az év utolsó futamán, Sosnován 54 versenyző, köztük 8 magyar állt rajthoz. D1-ben a nap végére Harsányi Zoli – mindössze fél(!) ponttal – elnyerte a D1. 2009-s Zóna Trófeáját!

A magyar versenyző az „A” döntő 4. helyére kvalifikálta magát, de itt Ramler nyert és neki be kellett érnie a 6. hellyel, ez azonban nem volt ok a szomorúságra, sőt: az eredmény a 2. zóna- és a 4. magyar bajnoki címet jelentette a versenyzőnek. A végére akadt még egy örömteli esemény: Mórincz József sikeres nap után a 4. helyen ért célba. D1/A versenyében Ujházi Béla a 9. helyen végzett, és ezzel a Zóna Trófea 4. helyét szerezte meg. A magyar versenyzők között is Ujházi nyert, mögötte Petrilla, Csegezi és Majerszky volt a sorrend. Utóbbi azonban szintén nem bántódott: ezzel a helyezéssel az OB. D1/A bajnoka lett. A D2. versenyek magyar résztvevője nem volt, míg a D4. utolsó három futamán színeink képviselőiben az idén kezdő Ujházi Ádám indult.



A bajnokság végeredménye

Divízió I		
1. Harsányi Zoltán	Mitsubishi Lancer EVO V.	87 pont
2. Kotán Péter	Ford Focus T16	52 pont
3. Zsigmond Péter	Audi 80 Quattro	52 pont
4. Mórincz József	Toyota Corolla	48,5 pont
5. Révész Bálint	Mitsubishi Lancer EVO VIII.	41 pont

Divízió I/A		
1. Majerszky Gábor	Suzuki Swift Sport	104 pont
2. Ujházi Béla	Opel Astra	103 pont
3. Csegezi Ákos	Honda Civic	93 pont
4. Petrilla Krisztián	Ford Fiesta	90 pont

Divízió 2		
1. Kékesi Attila	Alfa Romeo 145	20 pont

Divízió 4		
1. Bánkúti Gábor	Peugeot 206 GT	40 pont
2. Ujházi Ádám	Suzuki Swift	38,5 pont
3. Berke József	Lada 2101	24,5 pont
4. Ilosvay Péter	Opel Astra	8,5 pont
5. Kékesi Attila	Alfa Romeo 145	7,5 pont

Divízió 4/2000 ccm-ig		
1. Bánkúti Gábor	Peugeot 206 GT	40 pont
2. Berke József	Lada 2101	25,5 pont

Divízió 4/1600 ccm-ig		
1. Ujházi Ádám	Suzuki Swift	40 pont
2. Ilosvay Péter	Opel Astra	10 pont



MÉLTÓ BEFEJEZÉS

Szeghalom: Szisz emlékverseny

Az Autocross Országos Bajnokság is elérkezett idei végső állomásához, ahol a résztvevők a házigazda város híres szülöttjére is emlékeztek.

Gerlei Sándor, Anda Irén



A bajnokság utolsó futama előtt a mezőny tagjai ellátogattak a világ első Grand Prix-győztesének, Szisz Ferencnek a szobrához, és megkoszorúzták a városi sportcsarnoknál felállított emlékművet. A cikkíró azonban nem csak e rendhagyó kezdeten csodálkozhatott, azon is volt alkalma meglepődni, hogy a pálya egy felújítás eredményeként mennyire megszépült, milyen

profli pályává változott a Sárrét fővárosának autósport- létesítménye. A megújulást Emódi Jánosnak és segítő csapatának lehet köszönni, akik időt és energiát nem kímélve dolgoztak a pálya versenyképesség tételén. Ahol 2009-ben bajnoki címek, helyezések sorsai dőltek el, és így kemény csatákra volt kilátás. A DIV I-ben a házigazda Emódi János – szokás szerint - már az előfutamok során is



vitte a prímet, ám mögötte a két BMW-s, Csupor András és Balogh László vívtak látványos csatákat, volt olyan futam, ahol körönként cserélődött a sorrend közöttük.



A döntőben Emódi után Balogh három körön keresztül verte vissza Csupor támadásait, ám egy kis hiba elég volt, hogy megváltozzon a sorrend, mely végül a leintésig meg is maradt, így a kategória bajnoki címét Emódi János nyerte.

A juniorok és a Trabant kategória résztvevői ezen a versenyen együtt indultak, ám az értékelésnél már külön állhattak a dobogóra. A keletnémet márkánál a testvérharc ezen a versenyen Gászler Ferenc sikerét hozta, aki Gászler Krisztiánt utasította maga mögé. A kategória bajnoka azonban így is az a Szűcs Dániel lett, aki ezen a versenyen nem állt rajt, mert korábban összegyűjtötte a szükséges pontszámot. A fiataloknál Szabó Krisztián, aki előzőleg már megnyerte a nemzetközi, 10 futamból álló EURACA Kupát (Junior EB-t), örömtűzést bemutatva diadalmaskodott a szeghalmi futamon Klenácz Szabolcs előtt, aki a hazai bajnoki címmel vívászalódhatott. A DIV 3-ban már az előfutamok végén gaz-

dára talált a bajnoki cím, melyet ebben az évben Szabó Kálmán érdemelt ki. A törkevei versenyzőnek döntőbe kellett kerülnie a bajnoki címhez, melyet az előfutamok során ki is harcolt, igaz voltak idegölő pillanatai, vajon a technika nem hagyja-e cserben. A kocsit végül csak a két előfutam teljesítése után makacsolta meg magát (komputer problémát diagnosztizáltak), így a bajnok már csak a pálya széléről figyelte a többiek csatáját. Szabó azt láthatta, hogy Pallag-Boszák Csaba és Madarász András vívták szokásos harcukat, melyből Vörös Tibor is kivette részét. Sőt, a döntőben ő kapta el legjobban a rajtot, ám az utolsó körben a váltója megadta magát, és Madarász az élre állva megnyerte a versenyt. Mint ebben az évben már annyiszor, a hétvégén a DIV 3A versenyzői vívták a legszorosabb küzdelmet. Az autocross Európa-bajnokságban is remekül szereplő, 12. helyet szerző Ábrahám Károly ezen a napon nem hagyott kétséget afelől, ki is a leggyorsabb

ebben a mezőnyben. Hiba nélkül teljesítve nyerte a futamot, ezzel együtt a bajnoki címet, bár nagy ellenfelei, Radák Attila, Molnár Alex és ifj. Szabó Kálmán mindent megpróbáltak, hogy elé kerüljenek, de nekik csak a második helyért volt lehetőségük a küzdeni. A futam leintésekor Radák, Molnár, ifj. Szabó lett a további sorrend. A csapatversenyben a Kanizsa Autocross SE kapta az elsőnek járó serleget, az év végi összesítésben pedig a Törkevei VSE-vel közösen (teljes holtversenyben) nyerték a csapatbajnoki címet.



A bajnokság végeredménye

Divízió 3A			
1. Ábrahám Károly	Ford	(Törkevei VSE)	113 pont
2. Radák Attila	Suzuki Hayabusha	(Kanizsa ASE)	96 pont
3. ifj. Szabó Kálmán	Suzuki SI600	(Törkevei VSE)	87 pont
4. Molnár Alex	Suzuki	(Kanizsa ASE)	74 pont
5. Lőrincz Csaba	Honda	(S-One Motorsport Kft.)	51 pont
Divízió 3			
1. Szabó Kálmán	Honda	(Törkevei VSE)	102 pont
2. Madarász András	Mitsubishi	(Mad-Vi SE)	94 pont
3. Tóth Sándor	BMW	(ASC Dömsöd)	83 pont
4. Vörös Tibor	Audi V8	(ASC Dömsöd)	81 pont
5. Lux János	BMW	(ASC Dömsöd)	80 pont
Divízió I			
1. Emódi János	Mitsubishi EVO VI	(Kanizsa ASE)	115 pont
2. Csupor András	BMW 325 iX	(S-One Motorsport Kft.)	98 pont
3. Balogh László	BMW 325 iX	(Kanizsa ASE)	91 pont
4. Szomor László	Ford Fiesta	(S-One Motorsport Kft.)	26 pont
4. Jurácsik Mihály	Lada VFTS	(S-One Motorsport Kft.)	26 pont
Div I/F Trabant			
1. Szűcs Dániel		ASC Dömsöd	100 pont
2. Gászler Krisztián		S-One Motorsport Kft.	68 pont
3. Gászler Ferenc		S-One Motorsport Kft.	65 pont
Div Junior			
1. Klenácz Szabolcs		Autocross SC Dömsöd	54 pont
2. Szabó Krisztián		Pap Motorsport Egyesület	40 pont

VERSENYPÁLYÁRÓL KÖZÚTRA

Új Bridgestone Blizzak LM-30 és LM-35 téli abroncs

A Bridgestone két új generációs Blizzak téli gumit fejlesztett a közép-európai téli viszonyokra. Mindkét abroncs fokozott vezetési biztonságot nyújt, környezetbarát és gazdaságos.

Az új Blizzak LM-30 a havas és jeges úton való biztonságos vezetésre készült, kítűnő fékhatékonysággal nedves útviszonyok között alkalmazható, míg a Blizzak LM-35-öt a biztonságos téli vezetésre tervezték, kiváló irányíthatósággal, nagysebességű vezetésnél, száraz és nedves úton egyaránt ajánlott. A gyár fejlesztésének lényege az abroncsok aszimmetrikus mintázata, mely mindkét gumi esetében a mintablock-mintaárok arányra, az élsűrűsége és a mintablock merevsége épül. A nedves és téli útfelületen a fokozott tapadást a mintablockok fejlett mikromintaárok-technológiája biztosítja, mely nagyobb érintkezési felületet és kapaszkodó készséget eredményez, valamint egy újonnan kifejlesztett polimer a gumikeverékben, mely javítja a szilikaeloszlást.

A korábbi Blizzakhoz képest az új abroncsok fokozottan környezetbarátok és gazdaságosak is. A karkasz alakjának és az övszerkezet optimalizálásának köszönhető kisebb súlyuk miatt 16 százalékkal csökkent a gördülési ellenállásuk, így 2,5 százalékkal kevesebb üzemanyag-fogyasztást produkálnak, amely a széndioxid kibocsátást is jelentősen mérsékli. Az LM-30 és LM-35

abroncsnál több mint 1dB-lel csökken a külső, 2 dB-lel pedig a belső zajszint. A Blizzak LM-30 számos családi kis- és középkategóriás autóra szerelhető, T- és H sebességindexű kivitelben. Biztonságos téli vezetést nyújt havas és jeges útviszonyok között, és rövid féktávolságot biztosít hókás vagy nedves úton. Különleges jellemzői: új 3D mikromintaárok a középső bordán az

extra tapadásért és mintablock-merevségért, fokozott élsűrűség a központi területen a sűrű havon és jégen való maximális kapaszkodó készségért, valamint Z-alakú kampócskák, melyek minden irányban növelik az lhatást és a hőszelő erőt.

A Blizzak LM-35 nagyteljesítményű autókra készült V-sebességindexben. Rendkívüli vezetési élményt nyújt nagysebességű vezetésnél, száraz és nedves úton egyaránt biztonságosan irányítható. A futófelület-mintázat jellemzői: négy széles mintaárok, melyek gyorsan elvezetik a vizet az érintkező felületről, és hatékony fékezést és gyorsulást biztosítanak, 3D-alakú mintablockkélek, melyek csökkentik a hydroplaning veszélyét, valamint egy hosszanti mintaárok a vállrész blokkjain, mely fokozza a kanyarstabilitást.

Az új, sportos téli gumik a 2009-es szezontól kaphatók Európában. A Blizzak LM-30 kezdetben 14-17"-ig kerül gyártásra, a Blizzak LM-35 pedig 16-17"-ig.



BRIDGESTONE
PASSION for EXCELLENCE

A Blizzak LM-30 és 35 téli abroncsok merőben új tulajdonságokat kínálnak a közép- és felsőkategóriás autók tulajdonosainak



ECOPIA

Új környezetbarát abroncsot mutatott be Frankfurtban a Bridgestone. Az ECOPIA EPI150 biztonságos vezethetőséget tesz lehetővé nedves útviszonyok között, és az alacsony gördülési ellenállásnak köszönhetően hatékonyabb üzemanyag-felhasználást és alacsonyabb széndioxid-kibocsátást biztosít. A NanoPro-Tech nyersanyag-fejlesztési technológia alkalmazásával és új futófelület-mintázat kialakításával érte el ezt az eredményt, amely alacsonyabb gördülési ellenállást tesz lehetővé a forgás keltette energiavesztes-

ség gumikeverékben való csökkentésével. Az új futófelület-mintázat összekapcsolt mintablockjai és vékony bordái fokozzák a kontaktnyomást és a nedves útviszonyok közötti fékezés hatékonyságát. Az ECOPIA EPI150 abroncs 2010-től lesz elérhető a gumiszervizekben, és természetesen gyári szereléseként a 14-16-celos, 55-70-es szériájú kis- és középkategóriás autóknál. A technika ugyanakkor feltűnik az elit kategóriában is: a Bridgestone POTENZA RE050 ECOPIA abroncsot szállít a Mercedes-Benz S-osztályú HYBRID Long gyári szereléséhez.



ÚJ ENERGIA

ENEOS: Garantált minőség elfogadható áron

Mi történik, ha összekapcsolunk két olyan szót, mint az energy (angolul energia) és a neos (görögül új)? Megszületik az ENEOS, amely egy vadonatúj brand, egy japán kenőanyagcsalád nevévé változik...

A márka megalkotója és tulajdonosa a gigantikus cégóriás, az elődeivel 120 éves múltú Nippon Oil. Óriás azért, mert a kitermeléstől kezdve egészen a hordós, vagy kannába töltött motorolaj eladásáig mindent saját maga csinál. Hat óriási fi nomítóval és csak Japánban mintegy 9800 saját üzemanyag-töltő állomással rendelkezik a vállalat. Számos más olajipari vállalatnál a finomítás folyamatával kezdődik a feladatlista, hiszen a kitermelést, az alapanyagot más cégre bízzák, azaz vásárolják a kitermelt, nyers kőolajat. Ezzel szemben a Nippon Oil a termék-előállítását a kitermelés folyamatától fogva végzi, gondozza és irányítja. Hogy lássuk, hogy Japánban sincs ez másképp, a legnagyobb olajvállalat természetesen rengeteg szponzorációs tevékenységet folytat. Talán kevésbé foglalkoztat minket itt a térségben, hogy jótékony, gondozó kezét a tokiói foci- vagy a japán basebalcsapatnak, nem utolsósorban a tokiói Disneylandnek nyújtja. Ám a motorsport hallatán már mindenkinek megdobban a szíve, hiszen az ENEOS felirattal az elmúlt években találkozhattunk a Honda FI-es autói, vagy a SuperGT kategóriában a Toyota és Lexus betontorpedói. Mindehhez természetesen megfelelő szakmai kompetenciával és csúcsműveltségű versenyolajokkal kell rendelkezni...

ENEOS
NIPPON OIL
www.szakalmetal.hu

Az olajak legnagyobb felhasználóinak, a szervizeknek nem a futamgyőzelmek

a legfontosabb, hanem az, hogy az általuk használt terméknek állandó, garantált minősége legyen. A kenőanyag egy olyan autóalkatrész, melynek nem látunk a belsejébe, az anyagösszetételébe, a gyártási technológia előírások szerinti elvégzésébe. De a minőség szerencsére az ENEOS-nál egyértelműen garantált. De ez még önmagában nem lenne elég a sikerhez: a termékek az árérzékeny független javítóműhelyek körében is nagy népszerűségnek örvendhetnek majd, hiszen a japánoktól megszokott kiemelkedően magas minőség mellett nagyon kedvező feltételekkel lesz elérhető.

A kiváló minőség adott! A kedvező árat a kereskedelmi lánc garantálja. A termék-előállítási folyamatok között nincs nyereségközpontú kereskedelmi szereplő, azaz minden a vállalat belüli zajlik, nem kell lenyelnie a kereskedők által akár több lépcsőben bevitt árnövekményeket a végfelhasználónak. A közvetlen kereskedelmi lánc azt is garantálja, hogy nincs meg a lehetőség a közbelső áttöltésre, átcsomagolásra, a gyanús eredetre. Ki lehet küszöbölni azt, hogy a termék kikerüljön a hivatalos kereskedelmi vonalon kívülre, nincs félhivatalos, csomagtartóval való árusítás.

Az ENEOS kenőanyagcsaláddal az autójavítók, autószervez-szolgáltatást nyújtók kiváló minőségű és minden tekintetben garantált, számukra üzletileg sikert hozó termékkel dolgozhatnak.

0W-20

Ha valaki a kenőanyagcsaládban nagyot akar mondani, a „0W-20”-at emlegeti. Pedig szépen, csendes belopakodott a 0W-30 alá őfelsége hígfolyóssága. A Toyota ZR motorcsaládba, a dual VVT-i már ezért kiált, de előírják egyes Ford, Honda, Mazda, Mitsubishi és Chrysler autók benzinmotorjai számára is. Az ENEOS 0W-20 teljesen szintetikus alapolajába az adalékcsoport szerves kötéstől mobilidént is tartalmaz a kopáscsökkentés érdekében. Kis melegviszkózitása (100 °C-on max. 8,5 mm²/s), nagy viszkozitási indexe 199 (a viszkózitációs kismértékű hőmérsékletfüggése) és HTHS 2,6/150 °C értéke teszi lehetővé a rendkívüli súrlódáscsökkentést, tehát a motor mechanikai hatásfokának javulását. Így együtt jár a fogyasztáscsökkenés és a teljesítménynövekedés. A 0W-20 olaj szükséges a biztos, gyors „felolajozást” igénylő mechanikai szerkezetekhez is, így például a rafinált szelepezérelő mechanizmusokhoz. Természetesen a 0W-20-as olaj csak azokba a motorokba tölthető, amelyekhez a gyártó ezt előírja, melyeket ennek megfelelően készítenek elhelyezésében, anyagában, felületi megmunkálásában, mert ott tudja jótékony hatását kifejteni. Engedjük neki!

A termékek a hidraulikaolajtól kezdve a hajtóműolajokon át az automatikus váltókhoz is (CVT, AT) kaphatók. A motorolajok kínálatában természetesen megtalálhatóak az ásványi, a rész- és teljesen szintetikus típusok is



NINCS MEGÁLLÁS

Forza Motorsport 3: Piacra került minden idők legjobb szimulátorjátéka



Egy játék, amely a fejlesztők szerint minden autórajongó igényeit tökéletesen kielégíti, hiszen benne van szinte minden, ami a versenyzéshez, a tuninghoz és a testreszabhatósághoz kell.

dreampage, Forza Motorsport 3



Ha a szoftverpiac legújabb termékével akarunk versenyezni, óriási karrierlehetőség előtt állunk, hiszen összesen 220 bajnokság várja, hogy megnyerjük. Minden széria több, legalább három versenyből áll, és a leggyengébb Toyota Yaris-tól kezdve az Audikon, Mercedeseken keresztül olyan egzotikus márkákig is eljuthatunk, mint a Ferrari, Aston Martin vagy Lamborghini. Összesen



több mint 50 gyár képviselteti magát itt. Autórajongók, figyelem: Ebben a játékban még a sok szempontból etalonnak számító Bugatti Veyronnal is tehetünk egy próbát, és aki nem fél, az megpróbálhatja elérni a járgány 407 km/h-s végsebességét is... A hagyományos autók mellett fejlett versenyautók is helyet kaptak a Forza 3-ban, így akár egy hosszú Le Mans-i versenyt is szimu-

lálhatunk, de a megfelelő kocsikkal a NASCAR, vagy az ausztrál V8 Supercars sorozatba is belekóstolhatunk. Összesen több mint 400 autó és 100 pálya áll rendelkezésre, így könnyen kijelenthető, hogy a lehetőségek korlátlanok, ha versenyzésről van szó. Ám ez a játék nemcsak erről szól. Ha meg-

vagyunk, mint a többiek, az a versenyen is látszani fog – nem feltétlenül az nyer, akinek a legjobb kocsija van, hanem aki azt a legjobban beállította.

Ha pedig beállítottuk, és vezetési stílusunknak megfelel a jármű, akkor még jobban személyre szabhatjuk. A Forza 3-ban be-

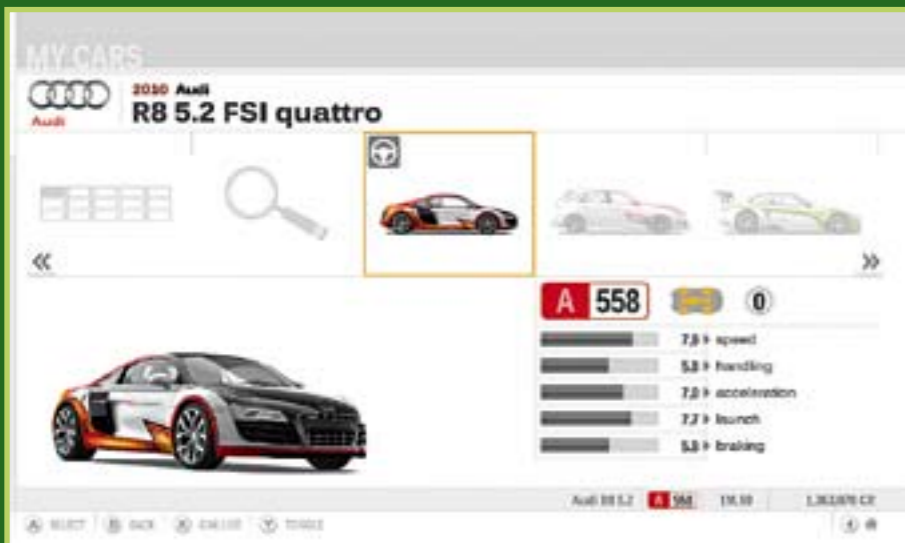


Október utolsó napjaiban került a hazai boltok polcaira a Microsoft Game és a Turn 10 stúdiók legújabb autószimulátora, amely kizárólag Xbox 360 konzolon lesz elérhető

veszünk (vagy kapunk, nyerünk) egy autót, az teljességgel a miénk. Tetszőlegesen fejleszthetjük, pakolhatunk beléjük alkatrészeket, optikai tuningot (légtérelőket, oldalkötényeket, szárnyakat), és beállíthatjuk őket hagyományos pályaversenyzésre, oválversenyekre, gyorsulási próbákra vagy akár driftre. A Forza 3 mindet díjazza, és minden versenyágnak van helye, ráadásul akár online is kihívhatjuk barátainkat bármelyikben. Aki úgy gondolja, ért az autókhoz, az itt megmutathatja. A Forza 3 aprólékos és rendkívül élethű fizikája, vezetési modellje lehetővé teszi, hogy a valós életben használt beállítások előnyeit a virtuális versenypályán is kamatoztassuk. Ha olyan dolgokról van szó, mint a hasmagasság, rugózás, gumik, kerékdőlés, váltó áttételek, súlyelosztás, fékerő, vagy aerodinamika, ebben a játékban beállítható, letesztelhető. Ha ebben jobb-

épített fejlett festőprogrammal bármilyen fényezést készíthetünk az autókra. Gyártói, hagyományos és különleges színek mellett választható megannyi forma, idom, ábra és logo, amelyekből versenyfestéseket, absztrakt képeket, de az ügyesebbek akár fénykép minőségű látványt is összeállíthatnak a karosszéria bármelyik részén. A lehetőségek korlátlanok, minden csak kreativitás és sok-sok türelem kérdése.

Aki szereti az autóját, az foglalkozik vele. A versenyzés mellett beállítja, festi, és mindezt akár 400 kocsival is megteheti. Aki pedig nem akar játszani, az kereskedhet csupán festésekkel vagy tuninggal, a játék internetes funkciói mindezt lehetővé teszik. Versenyzés, beállítás, festés – ez így együtt egyetlen más játékban sincs jelen. Ha a szenvedélyed az autók, akkor ebben a játékban vég nélkül kiélheted magad.



JÁTÉK A JÁTÉKÉRT

A Microsoft felajánlásával most valaki megnyerheti a Forza 3 egy csak néhány napja megvásárolható példányát. Mindehhez csak egy kis szerencsére, neme egy kérdés megválaszolására van szükség, amely így hangzik:

Körülbelül hány autóval próbálhatjuk ki a száguldást a játékban?

A válaszokat november 30-ig az alábbi címekre várjuk:

rejtveny@formula.hu, illetve
AFM Szerkesztősége
3504 Miskolc Pf: 90.



RAJTRÁCS-FOTÓK

Az októberi versenyek legszebbjei



1

Széria: **I2H**
Helyszín: **Hungaroring**



2

Széria: **FIA GT** Helyszín: **PaulRicard**



3

Széria: **DTM** Helyszín: **Dijon**

CASIO®



Sebastian Vettel
The essence of speed and precision.



CASIO is a Team Partner of Red Bull Racing.

EQW-M1000DB-1AV

- Rádiójel-vezérelt/Multi Band 6 • Tough Solar (fényenergiával működtetett)
- 1/20 m.p. stopper • Világidő • Napi ébresztés • Teljesen automatikus naptár
- Rozsdaálló acél tok • Tömör rozsdaálló acél csat • 10 bar vízállóság

www.casio-watches.com/edifice

EDIFICE
Speed & Intelligence

Autósport és Formula

eset

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Csóke Péter, Dávid Sándor, Farkas Livia, Frankl András, Fűzi András, Hámos Iván, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Nyüsti Anikó, Papp István, Pájer Ani, Schneider Andrea, Surányi Géza, Vajta Balázs, Weber 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:** Garmond Press Kft., 5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 18.
Kiadó: Beta Press Kft., 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29., 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 szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, 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 felelőséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat 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. Vitis kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereségyelvét nem lehetőséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

A magyarországi CASIO választékot és a partnerüzletek teljes listáját keresse a www.casio-watch.hu oldalon!

Forza Motorsport 3 Super Elite gépcsomag és gyűjtői kiadás az **576** üzletekben!

Forza Motorsport 3 gyűjtői változat tartalma:

- Forza Motorsport 3 szoftver
- Forza 3 kulcstartó
- 2 GB memóriakártya



FORZA MOTORSPORT 3

csak
13.999,-

Forza Motorsport 3 gépcsomag tartalma:

- XBOX 360 ELITE gép (250GB HDD)
- 2 db fekete vezeték nélküli kontrollér
- fekete headset
- Forza Motorsport 3 szoftver



FORZA MOTORSPORT 3

89.990,-



Korlátlan az 576 KB/Byte üzlettelében

www.576.hu