Autósport és Formula

Magyarország motorsport magazinja | XV/1. szám, 2014. január

Vettel: bulvár-célpont

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu

Mercedes GP

Hogyan tovább Brawn nélkül?



- **2013-as tragédiák**
  Aratott a halál a versenypályákon
- **Szürke eminenciás**
  A Lotus sikereinek háttérfelelőse
- **Különdíjasok**
  Az elmúlt szezon legjei

Marton Gergely
Ralikrossz-bajnok lett

Az **MNASZ** kiemelt médiapartnere



Autósport és Formula

www. formula.hu
Facebook.com/Formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Csiki Gábor, Csufor Sándor, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Forgó János, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Malik Erika, Méhes Károly, Németvári László, Perusza Péter, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft.
3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491
e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440
További információk: 40/444-444

Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 7990 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon, hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk. **A kiadó írásos engedélye nélkül** a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még a részleges használata is tilos! **A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot,** így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékai kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek**. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:







Szép, új világ?



Minden alkalommal, amikor „ugranak” egyet a római számok a magazinunk címlapján, megremegek és elérzékenyülök kissé. A Formula logója alatt idén a XV-ös jelzés mutatja, milyen rég is kezdődött a lap históriája.

2000-ben jelent meg az első szám, azóta bizony történt egy és más a motorsportok és az F1 világában. Akadtak unalmas évek, hiszen végignéztük a Schumacher-érát, de közben örülhettünk Baumgartner Zsolt szereplésének. Láttuk Alonso csillagának felemelkedését, majd Hamilton és Massa drámai vereségét, Button dominanciáját, végül Vettel legújabb kori sorozatát.

Idén megint új korszak kezdődik a száguldó cirkuszban. Jönnek az 1,6-os motorok, az alkalmazott energia-visszanyerő rendszerek soha nem látott erővel segítenek az erőforrásoknak, miközben szabályozzák az üzemanyag-fogyasztást és megemelik a súlyhatárokat. A versenyzők büntetőpontokat kezdenek gyűjteni, a csapatok pedig a nagydíjakat követően négy alkalommal tesztelhetnek a futamhelyszíneken. Sokéves kihagyás után ismét állandó rajtszámokkal indulhatnak neki a szezonnak a pilóták, és ha minden igaz – ez ügyben még ingadoznak a döntéshozók – az év utolsó versenyén dupla pontokat osztanak.

> „Ha nem is drámaiak, de mindenképpen nagyok a változások, amelyek felforgathatják az erőviszonyokat.”

Ha nem is drámaiak, de mindenképpen nagyok a változások, amelyek felforgathatják az erőviszonyokat, ráadásul ha ez nem lenne elég, a rég nem látott méretű átigazolási hullám is adhat egy lökést a Forma-1-nek.

Örömmel és büszkeséggel tölt el, hogy az „új világról” 2014-ben is tudósíthat lapunk, és megoszthatjuk Önökkel azokat az információkat és élményeket, amelyeket szerkesztőink és fotósaink kizárólag nyomtatott lapunk számára készítenek el.

Ígérem, hogy az Autósport és Formula Magazin mellett a kiadvány on-line verziójának számító Formula.hu működtetését sem hanyagoljuk el (ráadásul nálunk is a küszöbön áll egy megújulás), Magyarország legnagyobb motorsportközössége pedig a Facebook-oldalunkról is értesülhet majd minden fontos és érdekes motorsporttörténésről.

Addig is fogadják szeretettel januári számunkat, amely temérdek érdekességgel szolgál a benzingőzök szerelmeseinek, legyen szó F1-ről, WTCC-ről, rali-vb-ről, MotoGP-ről, vagy bármilyen versenysportról, amely képes megemelni egy vérbeli rajongó adrenalinszintjét.

Bethlen Tamás
főszerkesztő

Qatar M-SPORT WORLD RALLY TEAM
PULSAR
OFFICIAL WATCH PARTNER
A SEIKO csoport tagja
pulsarora.hu
Minden másodperc egy új kihívás.
PU2055X1
>>>>
· 10 bar vízállóság
· Menetes hátlap
· Mineral kristály üveg
· Nemesacél tok
· 1/5 másodperces chronograph
· Festett alumínium nyomógomb
· Fekete bőrszíj színes varrással
PULSAR
Tell it your way

FORMULA-1

KÜLÖNDÍJASOK **10**
Ez történt 2013-ban

A LOTUS SZÜRKE EMINENCIÁSA **16**
A vezető szerelőn áll a verseny sikere

ÉHES, MINT A FARKAS **20**
Toto Wolff és a Mercedes GP jövője

ESŐS VERSENYZÉS **22**
A gumikon múlik az eredmény

VISZÁLY ÉS APASÁG **24**
A bulvár a négyszeres bajnokot sem kíméli

ÚJÉVI FIÚK **26**
Versenyzősorsok: Ickx, Stuck és Baumgartner

KÜLÖNVÉLEMÉNY **29**
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

IRÁNY A SIVATAG! **36**
Rajt előtt a Dakar és az Africa Eco Race

IN MEMORIAM **38**
2013 tragikus motorsport-balesetei

PÁLYAVÁLASZTÁS **42**
A legnépszerűbb versenyhelyszínek

SPANOMENÁLIS SZEZON **50**
Hispán dominancia a MotoGP-n

EGY KILENCSZERES BAJNOK **52**
Loeb felejthetetlen emlékei

KELETRŐL ÉRKEZETT **55**
Porondra lépett a Hyundai

EURÓPA BAJNOKA **56**
Bessenyey Zoltán meghódította a kontinenst

BŐSÉGPUTTONY **58**
Turán nyerte a Mikulás Ralit

KATEGÓRIÁJUKBAN A LEGJOBBAK .. **86**
Gender Racing Team: Első és második hely

AMERIKÁBA MENTEK **92**
Rotax Világdöntő magyar sikerekkel

A MUSTANG MESTERE **96**
Vaughn Gittin Jr. és különös vágyai

AUTÓK – LÁNYOK

LUXUSUTAZÁS AUSZTRIÁBAN **98**
Salzburg és vidéke

MERRE TOVÁBB, HONDA? **102**
FCEV Concept

MENETPRÓBA **105**
Mercedes E-osztály, Honda CR-V, Citroen C3

AMERIKAI FERRARI **108**
Corvette: Jobb az olasz sportkocsiknál?

EGY LÁNY ÉS A TUNINGVERDÁK ... **112**
Leonie Hagmeyer-Reyinger







Mesterkvíz

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről

1. Miért esett ki Nigel Mansell a világbajnokságot eldöntő Ausztrál Nagydíjon, 1986-ban?
2. Mi járt a futam leggyorsabb körét teljesítő versenyzőnek az ötvenes években?
3. Melyik csapat tulajdonosa volt Bernie Ecclestone 1972 és 1987 között?
4. Melyik szemüveges pilóta versenyzett a 70-es években többek között a McLaren istálló színeiben?
5. Mi volt az eredeti foglalkozása a hatszoros futamgyőztesnek, Tony Brooksnak?
6. Melyik csapat indított hatkerekű versenyautót az 1976-os és 1977-es évben?
7. Ki volt a legfiatalabb versenyző a Forma-1 történetében, és melyik versenyen vett részt először?
8. Miért nem nyerhette meg a konstruktőrök világbajnokságát 1955-ben az a Mercedes-Benz csapat, melynek versenyzői az egyéni összesítés első két helyén végeztek?
9. Melyik pályán biztosította be mindhárom világbajnoki címét Ayrton Senna?
10. Mi volt a beceneve a Ferrari csapat 1961-ben használt, 156-os típusjelzésű autójának?





Amerikai csapat érkezik?

Hiába csúszik egy évet a New Jersey-ben megrendezendő F1-es futam, az amerikaiak megállíthatatlanoknak tűnnek. A Ferrari elnöke, Luca di Montezemolo elárulta, hogy az USA-ból akadt egy komoly jelentkező az FIA által meghirdetett „tizenkettedik F1-es csapathelyre". A team képviselői – akiket egy német lap értesülései szerint egy korábbi F1-es mérnök vezeti – már fel is vették a kapcsolatot a Scuderiával, hogy egy esetleges együttműködésről egyeztessenek.

„Igaz, valóban megkeresett minket a csapat. Ha a szabályok egyszer megengedik, akár autókat is adnánk el nekik" – mondta a Presidente, aki régóta kardoskodik az ügyfélautók engedélyezése mellett, majd hozzátette: „Boldogan látnék egy amerikai színekben futó Ferrarit a Formula-1-ben. Hihetetlenül nehéz egy csapat számára a semmiből versenyképes autót építeni, éppen ezért szívesen segítenék."

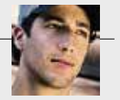
Az ügyfélautók a Formula-1 első három évtizedében megszokott jelenségnek számítottak, az első FIA által szankcionált világbajnoki szezon, 1981 óta viszont eltűntek a királykategóriából. Annak ellenére, hogy a legutóbbi, Ken Anderson és Peter Windsor által vezetett tengerentúli istálló, a USF1 soha nem tudott elrajtolni egyetlen futamon sem, az amerikai alakulatoknak komoly hagyománya van a Formula-1-ben. Az első jelentős újvilági csapat az Eagle volt, akik az All American Racers színeiben szerepeltek az 1960-as években. Dan Gurney még futamot is tudott nyerni az Eagle Mk1-gyel.

Pilótafelállás

Az előző szezon végén nagyon rég látott átigazolási hullám söpört végig az F1-en. Lapunk nyomdába adásakor azonban már csak a Caterham és a Marussia rendelkezik szabad ülésekkel.

RED BULL—RENAULT
Sebastian Vettel
Daniel Ricciardo





FERRARI
Fernando Alonso
Kimi Raikkönen





MERCEDES
Lewis Hamilton
Nico Rosberg





LOTUS—RENAULT
Romain Grosjean
Pastor Maldonado





MCLAREN—MERCEDES
Jenson Button
Kevin Magnussen





FORCE INDIA—MERCEDES
Nico Hülkenberg
Sergio Perez





TORO ROSSO—RENAULT
Jean-Eric Vergne
Danyiil Kvjat





SAUBER—FERRARI
Esteban Gutierrez
Adrian Sutil





WILLIAMS—MERCEDES
Felipe Massa
Valtteri Bottas





CATERHAM—RENAULT
Charles Pic*
?



MARUSSIA—FERRARI
Jules Bianchi
?



? – még nem dőlt el
** – megerősítésre vár*

Számadás

A 2014-re bevezetett rengeteg újítás közül talán az az intézkedés kapta a legtöbb pozitív visszajelzést, amely lehetővé teszi a versenyzők számára, hogy maguk válasszák ki rajtszámaikat.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR



A sportág történetének talán legismertebb rajtszáma a 27-es volt, Gilles Villeneuve neve forrt össze vele

Az előírások közül talán ez a szabályváltozás a legártalmatlanabb, ráadásul első ránézésre a sport összes résztvevőjének hasznára válik. Segítségével a pilóták nagyobb egyéni szabadságot kapnak személyazonosságuk kifejezésére, az autójukon és sisakjukon is feltűntetett állandó számaik alapján pedig könnyebben beazonosíthatóak lesznek F1-es pályafutásuk során. Nem utolsósorban marketingszempontból is előnyös mindez, hiszen így egy-egy versenyző termékein folyamatosan ugyanaz a szám szerepelhet.

A következő Ausztrál Nagydíjon egy hosszú, 18 éves hagyomány ér véget, hiszen az 1996-os szezon kezdetétől a csapatok az előző év bajnoki pontversenye alapján kapták meg két-két rajtszámukat, tehát a világbajnok pilóta aktuális istállójához jutott az 1-es és 2-es. A Formula-1 hőskorában azonban, mint oly sok minden, ez a rendszer sem volt még gondosan kidolgozva. Az 1950-es években a rajtszámok még semmilyen módon nem kötődtek a csapatokhoz vagy a pilótákhoz, funkciójuk mindössze annyi volt, hogy a nevezési listákon megkülönböztesse egymástól az autókat. Még az 1-esnek sem volt kiemelt szerepe. Sokszor az adott versenypályák helyi szabályai határozták meg, hogy ki, hányassal indul. Gyakori jelenség volt, hogy csak páros számokat osztottak ki, de az 1952-es Német Nagydíj például úgy vonult be a történelembe, mint az egyetlen futam, ahol háromjegyű rajtszámokat használtak. A legalacsonyabbat, 101-et Alberto Ascari kapta, a BMW-vel induló Rudolf Krause pedig a 136-ost, ami máig a legnagyobb szám, ami valaha is egy versenyautón díszelgett.

A sport irányítói lassan próbáltak némi következetességet csempészni a számozásba, de az első állandó rendszer csak 1973–74 táján született meg, nagyjából egy időben a csapatonként indítható autók limitálásával. Ekkor minden istálló egymás melletti két számot kapott, amelyet csak pilótájuk bajnoki évét követően kellett lecserélniük az 1-2-re. Addigi számukat az előző év bajnokai kapták meg, és több mint húsz éven át csak ilyen apró változások mentek végbe.

Ebben az időszakban tehát már kialakultak máig is emlékezetes kapcsolatok csapatok és rajtszámaik között. Az utoljára 1973-ban bajnoki címet nyert Tyrrell autóin például egészen 1995-ig az előkelő 3-as és 4-es díszelgett, de hosszú ínséges időket élt meg ekkoriban a Ferrari is, akiknek neve az először Gilles Villeneuve által használt 27-essel fonódott egybe.

A következő szezontól egy újabb, ehhez hasonló hagyomány kezdhet majd kialakulni. A választási folyamat már el is kezdődött, miután az FIA megkérte a versenyzőket, hogy 2 és 99 között jelöljenek ki sorrendben három számot, amelyet szívesen hordanának. Háromra az esetleges egyezések miatt van szükség, hiszen a választást a legutóbbi bajnokság eredményének sorrendjében tehetik meg a pilóták. Újdonságnak számít az is, hogy az aktuális világbajnoknak nem lesz kötelező hordania az 1-est, így előfordulhat, hogy hosszú idő után Sebastian Vettelt is más rajtszámról ismerhetjük majd fel. Néhány pilóta már fel is fedte saját választását: Fernando Alonso a 14-est, Kimi Raikkönen a 7-est, Felipe Massa a 19-est, Sergio Perez a 11-est, Nico Rosberg az apja által bajnoki évében használt 6-ost, Valtteri Bottas pedig a nevében lévő dupla t-betűket jelképező 77-est preferálja.

Az új rendszer tehát alapvetően ugyanolyan lesz, mint amit a MotoGP már hosszú ideje alkalmaz. Az FIA-nak azonban még pontosítania kell néhány apró részletet, például hogy hány évig őrzik meg a mezőnyből kiszoruló, de pár év múlva talán még visszatérő pilóták foglalásait. Eleinte biztosan furcsa lesz majd látni, hogy a nevezési listákon nem csapatok szerint lesznek felsorolva a pilóták, hogy magasabb kétjegyű számokat is láthatunk, de valószínűleg pár év múlva már úgy fogjuk érezni, mintha mindig is ez lett volna a természetes leosztás.

1. Durrdefekt; **2.** Egy világbajnoki pont; **3.** Brabham; **4.** Andrea de Adamich; **5.** fogorvos; **6.** Tyrrell; **7.** Jaime Alguersuari, Magyar Nagydíj, 2009; **8.** Mert a konstruktőrök világbajnokságát csak 1958 óta írják ki; **9.** Suzuka (1988, 1990, 1991); **10.** Cápaorr

Páros belépő

Így vonultak az autósport sztárjai a vörös szőnyegen

December elején Párizsban rendezték az FIA hivatalos ünnepségét, ahol a számos világbajnoki sorozat legjobbjai átvehették trófeáikat. A versenyzők és csapattagok közül néhányat a feleségük, barátnőjük is elkísért a rendezvényre, ahol szebbnél szebb fotók készültek a párokról. Ezekből készítettünk most egy év végi válogatást Önöknek.

FOTÓ: ATP


Fernando Alonso és barátnője, Dasha


Yvan Muller és élettársa, Justine


Loic Duval és felesége, Gaelle


Thierry Neuville és partnere


Allan McNish és felesége, Kelly


Jean Todt és felesége, Michelle


Adrian Newey és felesége, Marigold


Toto Wolff és felesége, Susie


Christian Horner és élettársa, Beverley


Sebastien Loeb és felesége, Severine

Különdíjasok

Ez történt 2013-ban

A szezon első fele változatos, a második viszont monoton volt – legalábbis, ami a futamgyőztesek kilétét illeti. Szerencsére a középmezőnyben és a színfalak mögött azért zajlottak az események, volt mire figyelni, így szezon végén pedig van mire visszatekinteni.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ, MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: CSAPATOK, BUCZKÓ ANDOR



ILLUSZTRÁCIÓ: SZŰCS CSABA

Az év pilótája:
Sebastian Vettel



Nem is lehet kétséges, ki volt 2013 legjobb versenyzője. Sebastian Vettel a szezon második felében még két évvel ezelőtti teljesítményét is felülmúlta: a nyári szünet után az összes versenyt ő nyerte, minden korábbinál lehengerlőbb teljesítménnyel szerezte meg negyedik világbajnoki címét, egymaga több pontot szerzett, mint a konstruktőri bajnokság második helyén végző Mercedes két pilótája összesen.



Az év csapata:
Red Bull Racing

A Red Bull Racing sorozatban negyedszer nyerte meg a konstruktőri bajnoki címet, ezúttal is magasan az övék volt a legjobb autó a mezőnyben. A csapat gyakorlatilag hibamentesen „üzemelt”, az RB9 fölénye a nyári szünet után soha nem látott mértékben hatalmasodott el, és a nagyritkán előforduló műszaki problémákért is leginkább a beszállítókat lehetett felelőssé tenni. Jól mutatja a különítmény erejét, hogy Vettel csapattársa, Mark Webber számos balszerencséje ellenére is bajnoki harmadik hellyel búcsúzott a Formula-1-től.

Az év bejelentése: Raikkönen visszatér Maranellóba

Néhány héttel korábban csak unatkozó újságírók által felvetett pletykának tűnt, szeptember 11-én viszont hivatalosan is bejelentették: négy évvel azt követően, hogy Fernando Alonso kedvéért „fizetett szabadságra küldték”, Kimi Raikkönen visszatér a Ferrarihoz. A Scuderiánál 1953 óta először szerepel majd két világbajnok a csapatban.

Az év újonca:
Valtteri Bottas



Nehéz a választás, hiszen igazán kiemelkedő produkciót egyetlen újonc sem mutatott be idén, viszont mindenkivel kapcsolatban ki lehet emelni valami pozitívumot. A választás azért eshet a finn Valtteri Bottasra, mert a Williams számára történelmi mélypontot jelentő szezonban tudott többször is villantani, elég csak a kanadai harmadik rajthelyet vagy az austini szereplést említeni, s emellett magabiztosan nyerte a csapaton belüli párharcot a tapasztaltabb Pastor Maldonadóval.

Az év meglepetése:
Romain Grosjean

A tavalyi év második felében a sorozatos ütközések miatt mély gödörbe került Romain Grosjean karrierje: míg a többség

pszichikailag valószínűleg belerokkant volna az akkori sorozatos csapásokba, a francia egy jó pszichológus és Eric Boullier csapatfőnök közreműködésének köszönhetően az idei évad második felére talpra állt és a szezon végére gyakorlatilag a Red Bullok egyetlen ellenfele lett. Tőle lehetett meglepetést várni a kvalifikáción, ő tudta Japánban a Bikákat alternatív taktikára, Austinban pedig Webbert a dobogó harmadik fokára kényszeríteni. Az idei formája alapján igazi csapás lenne, ha a Lotus az egyre súlyosbodó anyagi gondok miatt megrekedne, netalántán nem élnék túl a téli holtszezont...



Az év csalódása:
McLaren

A 2012-t egyértelmű technikai fölényben záró McLaren a szezon első felében azért küzdött, hogy legalább a bajnoki ötödik helyet megmentse a Force Indiával szemben, s noha ezt a célt sikerült teljesíteni, három évtized után először dobogó nélkül zártak egy szezont a wokingiak. Szerencséjükre a jövő sokkal biztatóbb: a pletykák szerint 2015-ben nemcsak a Honda, hanem Fernando Alonso és Ross Brawn is a csapathoz érkezhet.

Az év feltámadása:
Sauber



A nyári szünet előtt a Sauber még a Toro Rossótól is lemaradva csak azért nem volt a középmezőny leggyengébb csapata, mert a Williams „szerencséjükre” történelmi mélyrepülésbe kezdett. A svájciak ráadásul kritikus anyagi helyzetbe kerültek a nyáron, se Hülkenberget, se a Ferrari motorjait nem tudták kifizetni, s még az is kérdéses volt, hogy végig tudják-e csinálni a szezont. Aztán mintegy varázsütésre minden rendbejött: az anyagi problémák mérséklődtek, a nyári abroncsváltoztatás kedvezően érintette a Hinwilieket, így szeptembertől minden rózsaszín volt a Sauber számára: a csúcspontot Hülkenberg monzai harmadik rajthelye, valamint koreai negyedik helyezése jelentette, a német több ízben a Ferrarikkal és a Mercedesekkel csatázhatott.

Az év versenye:
Brit Nagydíj



Bármennyire is negatív emlék marad a silverstone-i defektsorozat, ez is hozzájárult ahhoz, hogy a szezon talán legizgalmasabb, s egyik legfordulatosabb versenyét hozza a Brit Nagydíj. Káosz, biztonsági autó, eltérő taktikák, Vettel-dráma, Webber-hajrá, Rosberg-diadal... Volt miről beszélni a futamot követően, ráadásul a verseny utóélete – a Pirellinek módosítania kellett a gumikonstrukciót – meghatározta a szezon későbbi részének alakulását is.

Az év rekordjai:
Vettel győzelmei, Chilton célba érései



Sebastian Vettel sorozatban kilenc, összességében pedig tizenhárom futamot nyert 2013-ban, előbbivel Alberto Ascari, utóbbival Michael Schumacher rekordját állította be. A bajnokságot utolsó helyen záró Max Chiltonnak érdemi megmozdulása nem sok volt, de így is nagy tettet hajtott végre: a szezon összes versenyén célba ért, újonc versenyzőként először a Formula-1 történetében.

Az év rajtja:
Grosjean, Japán Nagydíj



Az egy évvel korábbi balesetüket követően Mark Webber által még első körös idiótának titulált Romain Grosjean szédületes rajtot vett Suzukában. A negyedik helyről indulva rafinált húzást vitt véghez: kíméletlenül kihasználta, hogy a két Red Bull a harmadik helyről induló Hamilton támadására számítva balra húzódik, így a porosabb, piszkosabb oldalról káprázatos tempóban elrugaszkodó francia még inkább jobbra húzódott, és elsőként fordult az első kanyarba. Elegáns, letisztult és agyafúrt rajt volt, amivel Grosjean azt is megmutatta: ezen a területen is óriásit fejlődött.

Az év bukása:
Chilton és Maldonado, Monacói Nagydíj



2011 után idén is elő kellett venni a piros zászlót Monacóban, miután a Tabac-kanyar előtt Max Chilton ráhúzta autóját Pastor Maldonado Williamsére, mely irányíthatatlanná vált, s a levegőbe emelkedve a pálya szélének vágódott. A speciális biztonsági fal az erőhatás miatt ostorszerűen visszacsapódott a pályára, elzárva ezzel az autók útját. A venezuelai szerencsére sérülés nélkül úszta meg a balesetet.

Az év botránya:
A Mercedes titkos tesztje



A Monacói Nagydíj előtt kiderült, hogy a Mercedes egy titkos teszten vett részt a Spanyol Nagydíjat követően, s sokan egyértelmű összefüggést láttak e gyakorlás és az Ezüst Nyilak gumikezelésének hirtelen feljavulása közt. A csapat végül egészen könnyen megúszta a dolgot, hiszen „csak” a háromnapos fiatal pilóták tesztjéről tiltották el őket, bár ez is érzékenyen érintette a Mercedest, hiszen így nem próbálhatták ki a régi-új abroncsokat riválisaikkal együtt.

Az év csapatfőnöke:
Eric Boullier



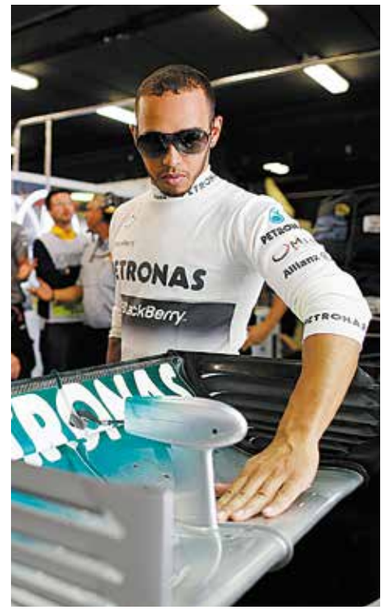
Ross Brawn a szokásos zsenialitással „dumálta ki” a Mercedest a barcelonai gumitesztbotrányból, csapata ráadásul nagyot fejlődött az előző idényhez képest, de csapatfőnökként idén Eric Boullier vitte a prímet. Az már önmagában komoly fegyvertény, hogy sikerült megzaboláznia Grosjeant, de az még nagyobb tett, hogy hellyel-közzel végig versenyképes formában tartott egy olyan csapatot, amelynek leépülése a pénzügyi nehézségek miatt már jóval az idény rajtja előtt elkezdődött. Érdemeinek fényében talán még azt is elnézhetjük a szakvezetőnek, hogy nem jól sült el az a húzása, hogy a GP2-bajnok teszt- és tartalékpilóta, Davide Valsecchi helyett Heikki Kovalainent ültette Raikkönen helyére az utolsó két futamon.

Az év legmókásabb pillanata:
Hamilton malajziai kerékcseréje



A beidegződés ebben a sportágban is beidegződés, amire Lewis Hamilton szolgáltatta a legjobb példát: az idén már Mercedes-színekben hajtó 2008-as vb-első Malajziában véletlenül korábbi csapata, a McLaren garázsához állt be kerékcserére. A wokingiak szervizcsapatával együtt az egész világ kuncogott az eseten.

Az év rádióüzenete:
Hamilton, Spanyol Nagydíj



A Spanyol Nagydíjon az első sorból induló Lewis Hamilton téglaként süllyedt el a mezőnyben a Mercedes gumiproblémáinak köszönhetően. Miután Hamilton rezignáltan közölte a csapattal, hogy „az imént megelőzött egy Williams”, mérnöke arra kérte, menjen lassabban, hogy kímélje az abroncsokat. Hamiltonnak ez már sok volt: „ennél nem tudok lassabban menni!”



Az év pillanata: Mark Webber, Brazil Nagydíj

Tizenkét év és kétszáztizenöt nagydíj után Mark Webber az utolsó tiszteletkörét sisak nélkül teljesítve búcsúzott a Formula-1-től a Brazil Nagydíjon. Különleges pillanatok voltak, amikor a szimpatikus ausztrál megszabadult a fejvédőjétől és a menetszéllel a haját lobogtatva megköszönte a világnak a sportágban töltött élményeket.

Az év balhéja:
Multi 21



A Maláj Nagydíjon a Red Bull a biztos kettős győzelem tudatában arra utasította versenyzőit, hogy tartsák a pozíciójukat. Az élen haladó Mark Webber ennek megfelelően biztonsági üzemmódra váltott, Sebastian Vettel viszont nem akart belenyugodni abba, hogy csak tizennyolc pontot ver az egy kör után kieső Fernando Alonsóra, s a csapat egyértelmű utasítása ellenére megelőzte Webbert. Az ausztrál dühödten vonta kérdőre csapattársát a verseny után, s noha állítása szerint már tavaly télen döntött a visszavonulásáról, sokakban felmerült, hogy ez volt az utolsó csepp a pohárban...

Az év előzése:
Vettel Hamilton ellen, Belga Nagydíj



Sebastian Vettel a Belga Nagydíj első körében sokkal jobban ment át az Eau Rouge-on, mint Lewis Hamilton, s a Raidillonból kifelé át is tudta venni a vezetést a Mercedes pilótájától. Nem ez volt az év legszebb manővere, jelentősége azonban elvitathatatlan: Vettel az élre állt, nyert Spában, s bár akkor talán még maga sem gondolta, attól kezdve az idény végéig kirobbanthatatlan volt a vezető pozícióból.

Az év szabálymódosítása:
Pontduplázás



December elején bejelentették, hogy annak érdekében, hogy a világbajnoki küzdelem minél kiélezettebb legyen, 2014-től dupla pontokat osztanak a világbajnokság idényzáró futamán. A szurkolók és a Formula-1 közösségének legnagyobb része döbbenten vette tudomásul a példátlan szabálymódosítást, melynek értelmében a 2014-es Abu Dhabi Nagydíjon a győztes 50, a második helyezett 36, a harmadik pedig 30 pontot kap, de még a negyedik hely is egy pont híján annyit ér, mint máshol egy győzelem...



Az év igazságtalansága: Nico Hülkenberg

Hülkenbergről jó ideje tudjuk, hogy a mezőny egyik legkomolyabb ígérete, így fájdalmas volt azt látni, ahogyan végül elsült az idei szezonja. Az évad első felében a Sauber szenvedése keserítette az életét, míg a szezon utolsó harmadában erőn felül teljesítve a hátán vitte a valamicskét javuló svájci brigádot. Idén azt is megmutatta, hogy kiváló vezérpilóta, így talán nem túlzás azt állítani: a sors óriási igazságtalansága, hogy lemaradt a Ferrari, a McLaren és a Lotus volánjáról is, és jövőre nem valamelyik élcsapatnál, hanem újra „csak" egy Force India volánja mögött láthatjuk viszont...

Az év szappanoperája:
Raikkönen és a Lotus

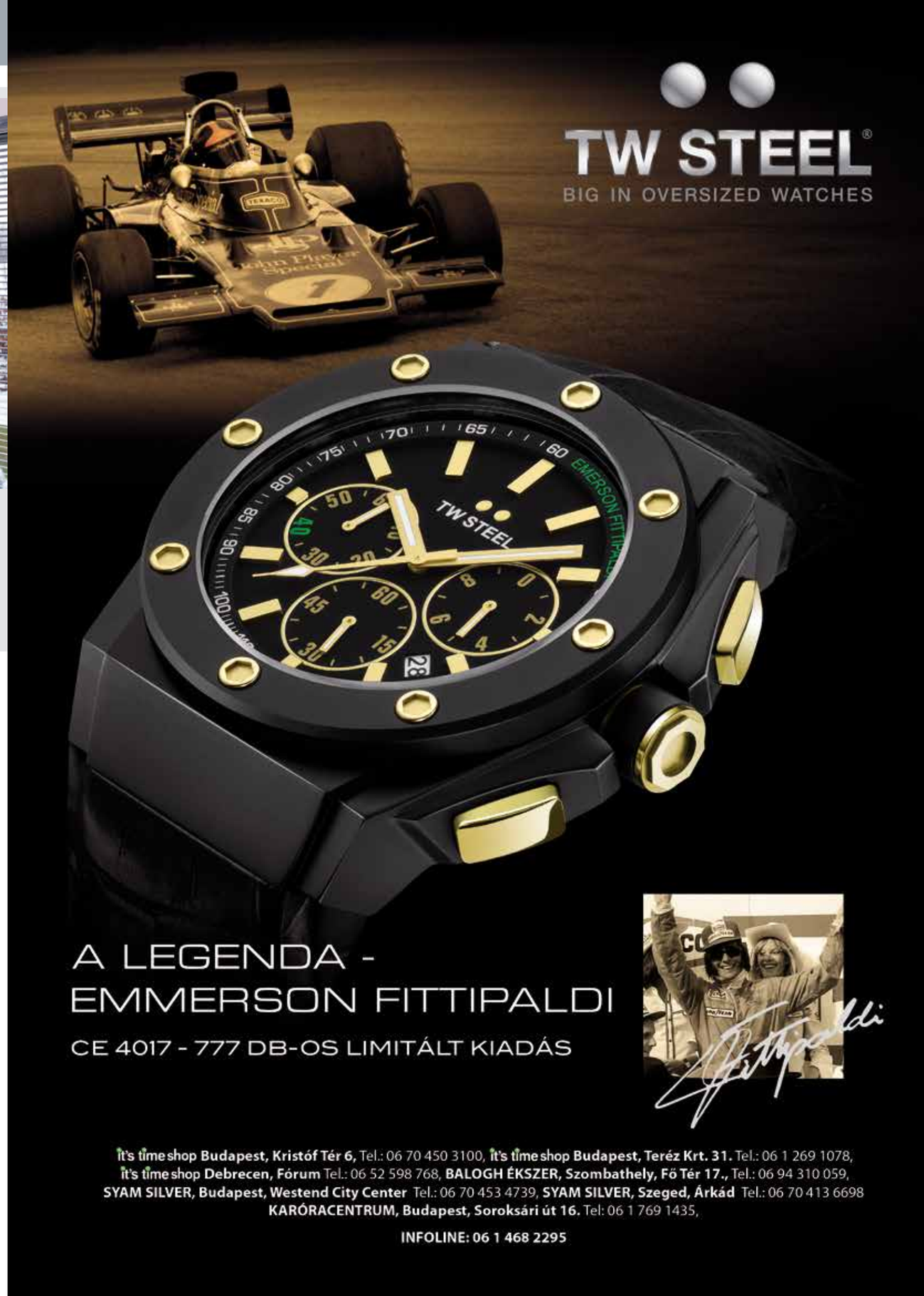


Kimi Raikkönen az augusztusi nyári szünet alatt elárulta a sajtó képviselőinek, hogy nem kapott fizetést a Lotustól, és ez vezetett oda, hogy úgy döntött, elhagyja a csapatot, mely rális kalandja után visszahozta őt a Formula-1-be. A két fél közt a viszony hamar megromlott, az istálló tulajdonosa kritikusan nyilatkozott Raikkönenről, aki szintén nem rejtette véka alá véleményét. Az ellentét az Indiai Nagydíj hajrájában az Alan Permane és Raikkönen közti csapatrádiós kiabálásban csúcsosodott ki. Mint később kiderült, ez volt Raikkönen utolsó előtti futama a csapat színeiben: a finn hátsérülésére hivatkozva Abu Dhabi után kiszállt a bajnokságból.

Az év rajongója:
„Hoff" az F1 környékén



A paddockban sokakat megmosolyogtatott a filmipari rosszfiú, David Hasselhoff feltűnése, az egykori Michael Knight ugyanis rákapott az F1-re. Elutazott a Rush című alkotás londoni premierjére, ott volt Monacóban és Abu Dhabiban is, de leginkább Monzában tett ki magáért, ahol nemcsak önfeledten ünnepelte kedvencét, Sebastian Vettelt, de poénkodott is, akivel csak tudott. Egy ilyen sziporkából tudjuk, hogy nemcsak a sportág jelenével, hanem a múltjával is képben van: „Légy nyugodt, KITT gyorsabb volt annál a Tyrrellnél, amit vezettél 1983-ban!" – pirított rá honfitársára, a sportfelügyelői testületben azon a hétvégén exversenyzőként ténykedő Danny Sullivanre.



A Lotus szürke eminenciása

A vezető szerelőn áll vagy bukik a verseny sikere

Mindössze pár másodpercig látjuk csak őket versenyenként, pedig világbajnoksá-gok sorsa dőlhet el a bokszcsapat telje-sítményén. Veszélyes feladat az övék, és már szinte embertelen szintű koncentrációra van szükségük, hogy tökéletes munkát végezzenek. A Lotus nyalókás emberének, Greg Bakernek is erről szól az élete…

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ
FOTÓ: LOTUS

A Formula-1 tornádó sebességű szél-viharában megragadni egyet je-lent a Lotus vezető szerelőjének, Greg Bakernek életével. Minden egyes ver-senyhétvégén ott áll a csapat garázsa előtt. Az autók nagyjából 90 kilométer/órás sebes-séggel közlekednek körülötte, tehát az ő ese-tében a bokatörés veszélye állandóan fennáll. „Rengetegszer kellett már odébb ugranom az útból” – emlékszik Baker. Azokra a lábakra márpedig szükség van, hiszen mikor az autók kiállnak a bokszutcába, Baker válik a csapat nyalókás emberévé. A feladata az, hogy tüze-tesen figyelje a szerelők munkáját, ellenőrizze, hogy mindent rendben elvégeztek-e, mielőtt visszaengedi a pilótákat, Kimi Raikkönent és Romain Grosjeant az aszfaltcsíkra.

A 47 éves szakember számára ez a második legfontosabb feladat F1-es pályafutása során, hiszen előtte 16 évet töltött légpisztolyosként a királykategóriában, és szerelte fel és le az abroncsokat a versenygépekről. Azon tapasz-talatok megszerzése kulcsfontosságú volt, és a kezdeti szakaszban bizony nemegyszer kapott heves szívdobogást a pillanatok tört ré-sze alatt. A motorok elképesztően erős hang-ja, a nyomás, hogy minél gyorsabban végezd el a dolgod, és annak a lehetősége is folyton fennállt, hogy az autók első szárnya csúnyán sípcsonton üti.

Ezek bizony az élete részét képezték. „Használni kellett ezeket az érzéseket” – meséli Baker, aki korábban az autó bal első kerekéért volt felelős. „Nagyon tisztában kellett lenni mindennel, ami a környéken történik, hiszen a dolgok rendkívül gyorsan zajlanak a közeledben. De a legfontosabb, hogy minden esetben nyugodt maradjon az ember.”

Mert bizonyos balesetek történnek a bokszutcában. „Egyértelműen veszélyes az élet ezen a szinten. Néhány évvel ezelőtt Monacóban sérült meg egy társunk. A pilóta éppen behajtott a garázs elé, de egy kicsit túl szélesre vette a behajtási ívet, és az első szárny zárópaneljával megütötte a szerelőt. Mindig én akarok a leggyorsabban kiérni a kerékcseréhez, mert szemmel kell tartanom a többi 15 embert is. Ha gyorsan kirohannak a garázsból és nem néznek körül, egy arra haladó versenygép még elütheti őket. Vigyázok rájuk akkor is, amikor felveszik a cseréhez szükséges formációt.”

Nem ez persze az egyetlen veszélyforrás, amire Bakernek figyelnie kell. Míg a mérnökök és a csapatvezetők a bokszfal mellett ülnek és eldöntik, hogy a pilótáik mikor jöjjenek ki, addig Baker felel azért, hogy mikor mehetnek vissza a pályára. „Akár öt pozíciót is könnyen veszíthet a csapat, ha csak egy pillanatig hezitál valaki a szerelők közül. A biztonságiautós-fázis pedig maga a pokol számunkra, hiszen hirtelen akkora forgalom támad a bokszutcában, hogy a káosz eluralkodhat mindenkin. Bátornak kell lenned és a másodperc tört része alatt kell döntéseket hoznod.”

A modern kor vívmányainak köszönhetően a Lotus nyalókás emberének ezeket a döntéseket már a nyalóka nélkül kell meghoznia. Korábban egy kör vagy ellipszis formájú táblát



> „A srácok jelen pillanatban 1,4 másodperc alatt képesek lecserélni az autó első kerekeit.”

kellett az autó elé és elől mozgatniuk egy rúdon, attól függően, hogy biztonságosnak ítélik-e meg a versenygép állapotát a pályára történő visszatéréshez. A nyalókát vízszintes helyzetben tartották be a pilóta elé, amikor megérkezett a garázshoz. Az autót megemelték, elvégezték a szükséges feladatokat, és amennyiben mindent rendben talált a nyalókás, sorompóként emelte fel a táblát, jelezve, hogy szabad az út. A Lotus azonban ma már – csakúgy, mint ellenfelei, a Mercedes, a Ferrari és a McLaren – forgalomállapot-jelző rendszereket használ. A pilóták piros jelzést látnak, mikor tilos elindulniuk, és zöldet, mikor szabad az út. A rendszer automatikusan zöldre vált, amint minden kereket lecserélnek, de Baker egy apró távirányítóval szintén kezelheti azt, attól függően, hogy mindent rendben talált-e. „Mindegyik kerekekért felelős szerelő légpisztolyán van egy kapcsoló. Amint mind a négyet behúzták, a rendszer érzékeli ezt, és zöldre váltja a lámpát. Az autót letesszük a földre, a pilóta sebességbe kapcsol és indulhat is. Nekem azonban a kezemben van egy kapcsoló, több funkcióval. A mérnökök folyamatosan figyelik a helyükről, hogy tiszta-e a bokszutca. Ha azt mondják rádión a fülemre, hogy igen, akkor a gombot lenyomva tartom végig. Ha azonban azt mondják, hogy forgalom van, akkor nekem kell döntenem, mi is történjen. Felmérem a helyzetet, és ha úgy látom, hogy nem biztonságos elengedni a pilótákat, akkor a jelzés piros marad. Ha orrkúp- vagy kormánycserére, esetleg karosszériajavításra érkezik egy autó, akkor alapból én irányítom a lámpát, nem az automata rendszer. Figyelem a srácok munkáját, és amint úgy ítélem meg, hogy minden rendben van, elengedem őket a zöld jelzéssel.”

A rendszer az emberi tévedések kiküszöbölését és a tizedmásodpercek faragását hivatott elősegíteni. 2008-ban azonban Felipe Massa Szingapúrban elveszítette a győzelmet és gyaníthatóan a világbajnoki címet is, mivel a rendszer zöldet jelzett neki, ő pedig visszaindult a pályára a leszakadt üzemanyagtömlővel az autóján.

„A rizikófaktor állandóan jelen van” – fogalmaz Baker. „Ha analizáljuk azokat az eseteket, amikor a kerékcserékkel akadtak gondok, nagy esély van rá, hogy a csapatok által használt rendszerrel történt valami. A lámpás megoldás azonban kiszedi a kerékcserékből a reakcióidő okozta hátrányt. A srácok jelen pillanatban 1,4 másodperc alatt képesek lecserélni az autó első kerekeit.” A Pirelli új, lágyabb keverékei egyben azt is jelentették, hogy idén több kerékcserére kellett számítania a csapatoknak. Minimum két kiállás versenyenként. Ez azt jelenti vajon, hogy a lehető legtökéletesebb bokszmunkára most nagyobb hangsúlyt kellett fektetni, mint eddig bármikor?





Fent a csapat öröme Kimi idei ausztrál győzelme után, lent a csapat összehangolt koreográfiája

„Igen, igen!” – bólogat Baker. „Egy jó és egy majdnem tökéletes kerékcsere között akár fél másodperc is lehet a különbség. Ezt az előnyt kiautózni a pályán nem kevés idő. Ezzel tisztában kell lennie mindenkinek.”

Amikor Kimi Raikkönen azt mondta a csapatrádióba 2012-ben Abu Dhabiban, hogy hagyják őt békén, egy dologról minden bizonnyal elfeledkezett: a csapat szerelői és mérnökei ott ülnek vele az autóban a rajt pillanatától egészen a célba érésig. Még egy már bizonyított világbajnok számára is szükségeltetik egy olyan háttércsapat, akik katonai pontossággal végzik munkájukat, és ezeknek a srácoknak is kell egy pilóta, aki akár a határon túl autózva is higgadtan tud száguldani a győzelem felé.

„Együtt nyerünk, együtt veszítünk” – fogalmaz Baker. A vezetés egy dolog, de szerelői szemmel elvégezni egy tökéletes bokszkiállást, az már fantasztikus. Annyira gyorsan és rövid idő alatt történik minden. Néha azt sem tudja már az ember, hogy mi is történik éppen. Látod a fiúkon, amikor visszatérnek a garázsba, mintha hipnotizálták volna őket és büszkék is egyszerre, mert éppen jó munkát végeztek. A bokszmunka egy egészen elképesztő világot terít az ember elé. De én mindig is arra vágytam, hogy ezt a munkát végezhessem.”

Pit-statisztikák

Nagyjából **16 órába telik**, míg egy csapat összerakja autóját a versenyre.

A Lotus **500-600 órát gyakorolta** a téli szünetben a bokszkiállásokat egy replika modellen, melyben könnyített motor volt.

Ha egy pilóta csak **100 milliméterrel** arrébb áll be a felfestett jelektől a bokszba, az már értékes tizedmásodpercekbe kerülhet a csapatnak.

Bokszmalőrök

2013 – AUSZTRÁL NAGYDÍJ

Lewis Hamilton tévedésből korábbi csapatának, a McLarennek a bokszába hajtott be, akik éppen Buttont várták.

2012 – BRIT NAGYDÍJ

A Sauber pilótája, Kamui Kobayashi elütötte három szerelőjét. Kettejüket kórházba szállították.

2011 – KÍNAI NAGYDÍJ

A McLaren pilótája, Jenson Button tévedésből a Red Bull bokszába hajtott be, akik éppen Sebastian Vettelre vártak.

2010 – MAGYAR NAGYDÍJ

Robert Kubica beleszaladt Adrian Sutilba, Nico Rosberg pedig elhagyta egyik kerekét.

2009 – BRAZIL NAGYDÍJ

Kimi Raikkönen lángoló égő autóval hajtott végig a bokszutcán, amit az előtte haladó Heikki Kovalainen McLarenjéből kiömlő üzemanyag lángra lobbanása okozott.

2008 – SZINGAPÚRI NAGYDÍJ

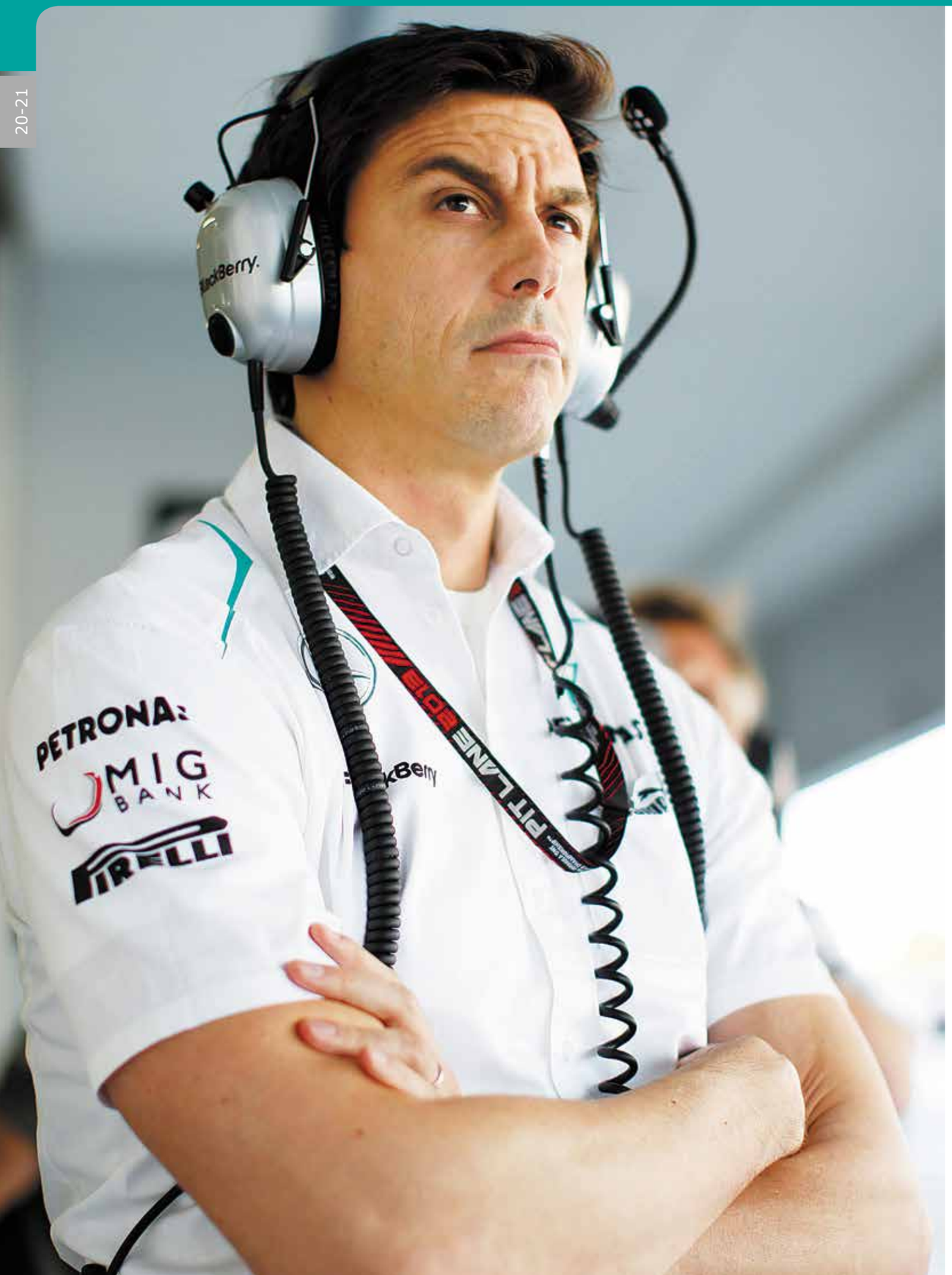
Felipe Massa úgy hagyta el a szervizterületet, hogy a tankolóberendezés csöve a Ferrarin maradt.

1995 – AUSZTRÁL NAGYDÍJ

David Coulthard az adalaide-i aszfaltcsík bokszbejáratánál falnak csapódott Williamsével.

1994 – NÉMET NAGYDÍJ

Jos Verstappen és a Benetton szerelői szerencsésen jártak, hiszen egyikük sem sérült meg, amikor egy meghibásodott töltőgyűrű miatt egy tűzgömb keletkezett az emberek között.



Éhes, mint a farkas

Toto Wolff és a Mercedes GP jövője

Adott egy csapat, telis-tele tehetségekkel és erős személyiségekkel, a számlát fizető emberek felé viszont csak egyvalakinek kell felelnie. Toto Wolff most fellebbenti a fátylat saját maga és a Mercedes hosszabb távú terveiről.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: MERCEDES

„Egy férfimagazin számára készülnek a fotók” – viccelődik Toto Wolff a Mercedes szerelőivel, akik néhány lehullott eszköz helyrerakása közben felhúzott szemöldökkel figyelik, hogy az üzleti ügyekért felelős ügyvezető igazgatót épp fotózzák a legszentebb F1-es szentélyben, a garázs hátsó részében. Bal kéz felől egy komplett hátsó szárny, jobbra egy padlólemez és egy első szárny. Mióta csak beléptünk erre a különleges területre, egyetlen pillanatra sem vették le rólunk a szemüket.

A derűs légkör sokat elmond arról, hogy milyen vibrálás jellemzi mostanában az egyre jobban álló csapatot. Amikor legutóbb elcsíptük Wolffot, egy bahreini hotelban ücsörgött Ross Brawnnal, a csapat pedig még nem kezdte el beváltani a komolynak mondható reményeket. A brit volt ugyan a csapatfőnök, de Wolffot azért hozta a fedélzetre az igazgatótanács, hogy átvegye az irányítást, ugyanis egyre idegesebbek lettek amiatt, hogy Ross vezetése alatt elmaradtak az eredmények. A helyzet ennek ellenére korántsem annyira kényelmetlen, mint amilyennek gondolnánk.

A két szakember viszonylag jól összecsiszolódott. Ez jó, mivel Brawn a bahreini és a mostani beszélgetés között aratott három győzelemnek köszönhetően kiérdemelte, hogy maga dönthesse el: távozik-e, s ha igen, mikor. Wolff látszólag elégedett a dolgok alakulásával.

„Jelentős az előrelépés, amit a csapat produkált a tavalyi szezonhoz képest, és ez olyasvalami, amire még az idei szezon kezdetén sem számítottunk. Három győzelmet arattunk és négy dobogós helyezést szereztünk, amivel elégedettek lehetünk. Ez egybevág-e azzal, amit közép- és hosszú távon el akartunk érni? Nem. Mi egy fenntartható alapokon nyugvó élcsapattá szeretnénk válni” – mondja Wolff.

De vajon ki, mit fog csinálni jövőre? Wolff és Paddy Lowe rendkívül modern, igazi vállalati tisztséget kapott: előbbi az üzleti ügyekért, utóbbi a technikai ügyekért felelős ügyvezető igazgató lesz. Egy ideig úgy tűnt, hogy Brawn megtartja a régimódi F1-es csapatfőnök tisztségét. Azóta már kiderült, hogy távozik, de így is joggal merül fel a kérdés: ki irányít majd valójában?

„Az egész cég struktúrája, így a technikai stábé is olyan, hogy nem egy emberről szól” – magyarázza Wolff. „Nem Rossról, mint csapatfőnökről, esetleg Paddyről, vagy rólam szól, hanem hiteles fickók egy csoportjáról. Jómaga egy szélesebb körű, jó képességekkel felvértezett menedzsmentben hiszek, én így látom jónak a felállásunkat.”

Ez eddig rendben, de továbbra is úgy tűnik, hogy a Mercedes vezetőinek asztala túlságosan hosszú, esetleg – ha úgy jobban tetszik – túlságosan széles, ráadásul van ott néhány rendkívül erős karakter.

„Jelen pillanatban is téma a sajtóban az, hogy kockázatos elveszíteni egy csúcsembert” – mondja Wolff. „Ha széles a technikai stáb vezetőinek köre, csökkentheted ezt a kockázatot. Mérlegelnünk kell azt is, hogy nyakunkon vannak az utóbbi néhány évtized legjelentősebb technikai változásai. Teljesen új lesz a hajtáslánc, de változik számos műszaki és aerodinamikai szabály is. A sikerhez kompetens, jó képességű, műszakilag magasan képzett emberekre van szükség. Amíg megfelelően vannak menedzselve és megvan az egyensúly, nem rossz dolog az, hogy sok erős karakter van egy helyen. A kölcsönös tisztelet nagyon fontos. Ugyanaz a napirendünk, ugyanazok a céljaink. Nincs semmilyen probléma közöttünk.”

Aligha lehet kétséges, hogy a legerősebb karakter a csapaton belül Niki Lauda. Az egyenes beszédű világbajnok bomlasztó hatású, kíméletlen fickó hírében áll, ráadásul jelenlegi státuszában, tárca nélküli miniszterként jelentős befolyással rendelkezik.

„Az emberek alulértékelik Niki F1-ben szerzett széles körű tapasztalatait” – mondja Wolff. „Jómagam nagyon élvezem a közös munkát, mert roppant egyenes, képes egyértelműen kifejezni magát és szívesen beszél a különféle dolgokról. Ugyanaz a cél vezérel bennünket. Ha elfogadható érvvel állsz elő, a szemedbe néz és azt mondja: ’Igazad van!’ Erre nem mindenki képes.”

Ellentétben Norbert Hauggal, akinek a Mercedes-sportrészleg DTM-es szerepvállalását is irányítania kellett, Wolffnak – aki szerint „nem csinálhatod mindkettőt egyszerre” – az F1-es csapat köti le minden figyelmét. Megtartotta ugyan a Valtteri Bottashoz kötődő érdekeltségét, de a pilóta menedzsmentügyeit Mika Hakkinen és Didier Coton intézi. A Williams-ben birtokolt tulajdonrészétől szeretne megválni, de egyelőre vár a megfelelő vevőre. „Ezt nem lehet csak úgy eladni valakinek, aki kizárólag kérkedni akarna egy ilyen befektetéssel” – mondja.

Ha túljut ezen a fedélzetkiürítési manőveren, ki merne fogadni az ellen, hogy Wolff még inkább nagykutya lesz a Mercedesen belül – függetlenül attól, hogy milyen hosszú, vagy milyen széles a csapat vezetőinek asztala?

Munkarend

Paddy Lowe
– technikai ügyekért felelős ügyvezető igazgató

Toto Wolff
– üzleti ügyekért felelős ügyvezető igazgató

Niki Lauda
– ügyvezetői jogkörrel nem rendelkező elnök

Bob Bell
– technikai igazgató

Andy Cowell
– a Mercedes AMG High Performance Engines ügyvezető igazgatója

Aldo Costa
– fejlesztési igazgató

Geoff Willis
– technológiai igazgató

Ron Meadows
– sportigazgató

Mark Ellis
– teljesítményért felelős igazgató

Esős versenyzés

Az abroncsokon és a pilótákon múlik az eredmény

A mennyet és a poklot is megjárt Pat Symondsnál csak kevesen tudnak többet az F1-es autókról. A Williams technikai igazgatói posztjának tulajdonosa – ez alkalommal az esős, vizes pályák stratégiájával kapcsolatban – egy pár dolgot elárult magazinunknak…

FORDÍTOTTA: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: WILLIAMS



Gyakran látjuk, hogy a csapatok az időjárásjelző radart tanulmányozzák, próbálva megítélni az eső érkezését. De a gumik lecserélésén kívül tehetnek még valamit, amivel javítják az autók teljesítményét vizes pályán?

Röviden: nem. Mostanság az autókra már az időmérő kezdetétől a parc fermé szabályok vonatkoznak, így tehát a csapatoknak mindenképpen kompromisszumokat kell kötniük. Amikor hivatalosan is bejelentik a megváltozott időjárási körülményeket, néhány dolgon, például az autók hűtésén lehet módosítani, de a beállításokhoz már nem szabad hozzányúlni.

Amikor még több változtatás engedélyezett volt, milyen módosítások történtek ilyen esetben?

Vizes pályán való versenyzéskor talán az a legfontosabb szempont, hogy növeljük a leszorítóerőt. Ha a lecsökkent tapadási viszonyok mellett ezt megtesszük, azzal többet nyertünk, mint amit az így keletkezett nagyobb légellenállás miatt elveszítettünk az egyenesekben. Emellett mindig érdemes volt kicsit puhábbá tenni az autót. Mivel vizes pályán alacsonyabb a kanyarodási sebesség, így nincs is szükség akkora dőlési stabilitásra. Ezáltal növelni tudtuk a mechanikai tapadást, és a versenyző is jobban érezhette, hogy mikor éri el a határokat.

Mostanság elvégzitek még ezeket a változtatásokat, ha előre tudjátok, hogy az egész hétvégén esni fog?

Ha biztosan tudjuk, hogy végig vizes lesz a pálya, akkor talán igen. De az időjárás-előrejelzés egy elég szeszélyes üzlet, és nagyon ritkán lehetünk teljes mértékben biztosak afelől, hogy másnap milyen lesz az idő. Ezzel a hozzáállással az a fő probléma, hogy egy teljesen esőre állított autó csak egy árnyalatnyival lesz gyorsabb a száraz körülményekre hangolt autónál, feltéve, hogy végig esős marad az idő. Ám ha nem esik, akkor viszont jelentősen lassabb lesz azoknál, akik kitartottak a száraz beállítások mellett. Tehát a várható nyereséget és veszteséget figyelembe véve általában nem éri meg kockáztatni.

Ezek szerint vizes pályán továbbra is a gumik a legfontosabb tényezők?

Egyértelműen. A slick gumik katasztrofálisan működnének esőben. Egy gumi két módon termel tapadást. Egyrészt a felszín és az abroncs ragadós felületének érintkezésével, másrészt pedig a gumi peremeinek deformációja által, amely úgymond hozzákapcsolja az autót az aszfalthoz. Vizes pályán az előbbi folyamat egyáltalán nincs jelen, mivel az abroncsot a pályától egy vékony vízréteg választja el, ám ha ez a réteg vastagabb, a második mechanizmus sem jöhet létre, és az autó felúszik a vízen, amit aquaplaningnek nevezünk.



Hogyan kerülhető el az aquaplaning?

A legfontosabb dolog, akár versenyautót, akár utcai autót vezetünk, hogy kellően barázdáltak legyenek a gumik. A Formula-1-ben egy szett esőgumi nagy sebesség mellett körülbelül 60 liter vizet képes kiszorítani másodpercenként. Ezt azt jelenti, hogy egy teljes körön, ami úgy másfél percig tart, minden egyes autó 5400 liter vizet ver fel. Ez elég ahhoz, hogy megtöltsünk vele 24 átlagos méretű fürdőkádat, de ez az érték csak akkor érhető el, ha a gumi kellően mély barázdákkal rendelkezik.

Az aquaplaning megelőzésében szerepet játszó másik fontos tényező az autó hasmagassága. A Formula-1-es autók nagyon alacsonyan futnak, csúcssebesség mellett valójában csak pár milliméter választja el őket a pálya felszínétől. Ha a víz szintje magasabban van, mint az autó alja, akkor szó szerint úszni fog a tetején. Emiatt gyakran bölcs döntés, ha nedves körülmények mellett nagyobb hasmagasságot választunk. Itt azonban a gumik is a segítségünkre vannak, hiszen az vizes pályára való abroncsoknak valamivel nagyobb az ármérőjük, ezáltal pedig automatikusan megemelik az autót.

Kell valamit tennetek annak érdekében, hogy megvédjétek az autót a víztől?

Általánosságban nem. Az autó vezetékei az IP65 néven ismert rendszerrel vannak védve, amely biztosítja, hogy a behatoló víz ne okozzon kárt az elektronikában. Ez rendkívül fontos, ha figyelembe vesszük, hogy milyen magasfeszültségű regeneratív rendszerek működnek a mai modellekben. De például a 2009-es Maláj Nagydíjon néhány KERS-sel felszerelt autó még ilyen nagyfokú védelem mellett is problémákkal szembesült…

Mi a helyzet a motorokkal?

Amikor esőben versenyzünk, az autók rengeteg vizet felvernek, és ez a „kakasfaroknak” nevezett leváló vízoszlop problémát okozhat a közvetlenül mögöttük haladó vetélytársaik számára, ha becsapódik a motor hűtőnyílásán. Ennek kivédése érdekében a légbeömlő csatorna tartalmaz olyan nyílásokat, amelyek elvezetik ezt a vizet úgy, hogy az a lehető legkevésbé befolyásolja a belső légnyomást.

A csapatok emellett általában olyan motorvezérlést alkalmaznak esőben, amely kisebb nyomatékot ad le, ezzel is segítve a versenyzőket az autók irányításában.

A 2009-es Maláj Nagydíjat meg kellett állítani a szélsőséges időjárás miatt. Engednünk kell egyáltalán, hogy a Formula-1-es autók esőben versenyezzenek?

Természetesen. A motorsportok egyik legnagyobb kihívását éppen az jelenti, hogy bármilyenek is a körülmények, megpróbáljunk hozzájuk a többieknél jobban alkalmazkodni. Ám valóban vannak olyan helyzetek, amikor már lehetetlen lenne folytatni a küzdelmet. Ez akkor fordul elő, ha rendkívül gyengék a látási viszonyok vagy elkerülhetetlen az aquaplaning.

A látási viszonyok és az aquaplaning két olyan dolog, amelyeket a versenyzők nem tudnak befolyásolni. De szükség van-e arra, hogy esőben másképpen vezessenek?

Igen, különböző intézkedéseket tehetnek. Először is, a sima vezetési stílus mindig kifizetődő a vizes pályán. A versenyzőknek nagyon finoman kell bánniuk a gázpedállal, a fékekkel és a kormánnyal, hiszen az esőgumik rosszul reagálnak a hirtelen terhelésváltásokra. Másodszor, tudniuk kell olvasni a pályát. Ha valahol áll a víz, azt nyilvánvalóan el kell kerülniük, de már kevesebb eső mellett is eltérőek lehetnek a tapadási viszonyok. Szárazon az aszfalt legtöbbet használt sima vonala, az ideális ív nyújtja a legjobb tapadást, de esőben kerülni kell ezt a nyomvonalat, hiszen akkor a pálya kevesebbet használt, piszkosabb részei a kedvezőbbek. Emellett a pilótáknak kezelniük kell a gumik hőmérsékletét is, ahogy a pálya szárad. Túl nagy terhelés mellett könnyen túlmelegíthetik az abroncsokat, és ilyen esetekben előfordul, hogy a megmaradt vizes foltokon igyekeznek azokat lehűteni.



Vizes pályákon is számtalan variációs lehetőség kínálkozik az autók beállítására, de az esőgumikban rejlő lehetőségek minden másnál fontosabbak

Honnan tudják a csapatok, hogy elérkezett az idő a gumicserére?

Minden nagydíjon kiszámoljuk az úgynevezett keresztezési időt. Ez azt a köridőt jelenti, amelynek elérésekor a leginkább előnyös másik gumitípust felrakni. Az íratlan szabály szerint slickről intermediate-re akkor váltunk, amikor az autó a szárazpályás-időnek már csak 117%-át éri el, intermediate-ről extrém esős gumira pedig 125%-nál. De persze ez az érték pályáról pályára széles skálán változhat.

Viszály és apaság

A bulvár a négyszeres bajnokot sem kíméli

A német Bunte magazin írta meg először Sebastian Vettel egy eltitkolt történetét: a négyszeres világbajnok német komoly viszályba keveredett szűkebb pátriájának lakóközösségével és a környezetvédőkkel is – nem sokkal később pedig már arról szóltak a címlapok, hogy a Red Bull pilóta rövidesen apa lesz.

SZÖVEG: *GELLÉRFI GERGŐ*
FOTÓ: *BUNTE, RED BULL*





Ahogy a Bunte riporterei írták, az Ellinghausen utcáin kutyát sétáltató hölgyek azonnal rájöttek, mit keresnek a kis svájci faluban. „Ugye, Sebastian Vettel miatt vannak itt?" – kérdezte az egyikük, majd hozzátette: „Kedves fiatalember." A falubeliek közvetlen embernek ismerték meg a négyszeres bajnokot, nem él bezárkózva, gyakran találkoznak vele kocogás közben, vagy épp a kisboltban, s a szomszéd városban is többször felbukkantak már, hol az uszodában, hol a teniszpályán.

Vettel 2009-ben vásárolt meg egy hajdani szélmalmot, s 2010 óta a felújított épületben él kedvesével, Hannával a mindössze százötven lakosú svájci falucskában, Thurgau kantonban, mely nem fekszik messze a német határtól és a Bodenseetől. A telek első részét szürke vaskerítés veszi körbe, míg dél felől két patak határolja. A kíváncsi szemek elől egy nagy fehér kapu takarja el a kapubejárót, rajta egy felirat: „Nem kérünk hirdetést!"

Ám az élet ebben a kis közösségben korántsem alakult annyira gondtalanul és egyszerűen Vettel és kedvese számára, mint azt elsőre gondolnánk. Vettelnek megengedték, hogy az egykori malomtó vizének egy részét elkülönítse arra a célra, hogy úszómedencét hozzon létre, ahogy azt is, hogy bejárati kapuját egy korábban nyilvános útra építse, ami nagy felháborodást keltett sokakban. „Végül megelégeltük" – mondta a helyi közösség egy tagja, majd hozzátette, hogy nem személy szerint az F1-es bajnokkal van baja, ám az előírásokat neki is be kellene tartania: „Még egy Sebastian Vettelre is vonatkoznak a svájci törvények!"



Jost Rüegg, a WWF környezetvédelmi szervezet Thurgau-beli vezetője is kritikusan nyilatkozott a történtekről, ám szerinte a közösség jóváhagyása sem használt Vettelnek, hiszen sokkal nagyobb lett a felhajtás körülötte, mint korábban – noha épp ezt akarta elkerülni: „A közösség nem tett neki jó szolgálatot. Vettel a környék legsötétebb sarkában lévő rókalyukban él. Senki nem tudná, pontosan hol lakik, mostanra viszont turistaattrakció lett a házból." Rüegg hozzátette, hogy Vettel mindig nagyon együttműködő volt, de „az ember egy természetvédelmi területen nem csinálhat azt, amit csak akar."

Vettel viszont az újság szerint épp ezt tette, hiszen több olyan dolgot is véghezvitt, amit nem lett volna szabad, így például a mélygarázsa megépítésére sem kapott engedélyt. Ezért megtiltották neki, hogy teniszpályát építsen, továbbá arra kötelezték, hogy a telket határoló vaskerítést legkésőbb 2020-ig le kell rombolnia, ráadásul évente mindössze tízszer használhatja a helikopterét. A viszály azóta elcsendesedett, Vettel negyvenezer svájci frankkal, azaz mintegy tízmillió forinttal támogat egy környezetvédelmi projektet a telkén. Hogy ez lenne a büntetése? Rüegg szerint erről szó sincs: „Ez az ő hozzájárulása a környezetvédelemhez." Cserébe pedig nyugalomban élhet.

A nyugalomra szüksége is van Vettelnek, hiszen a négyszeres világbajnokra élete legnagyobb feladata vár: barátnőjével gyermekáldás elé néznek, a kicsi bármelyik pillanatban megszülethet. A kis jövevény érkezését egészen sokáig sikerült eltitkolni, hiszen csak decemberben számolt be róla a sajtó, hogy a 25 esztendős Hanna Prater gyermeket vár. Vettel és Prater még diákként ismerkedett meg, így kedvese végigkísérte a most 26 esztendős versenyző útját a kezdetektől a Formula-1-es bemutatkozáson keresztül egészen a bajnoki címig. Minden idők legfiatalabb világbajnoka tehát új kihívásra készülhet, 2014-ben már nem csupán versenyzőként, hanem apaként is bizonyítania kell kedvese oldalán, akiről negyedik bajnoki címét ünneplő beszédében azt mondta: ő a legfontosabb ember számára a világon.

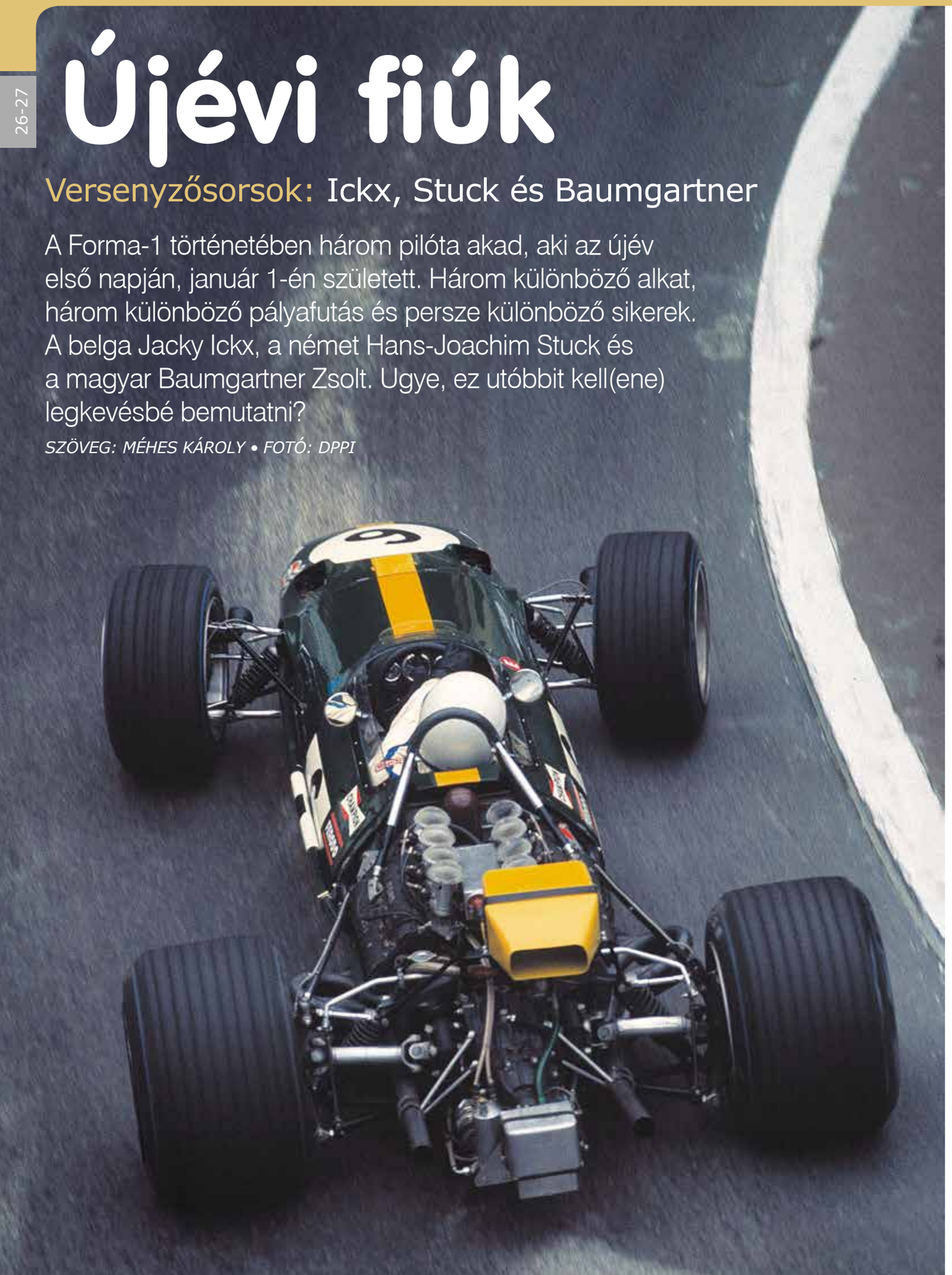
> „Vettel – vezeklésül – negyvenezer svájci frankkal támogat egy környezetvédelmi projektet."

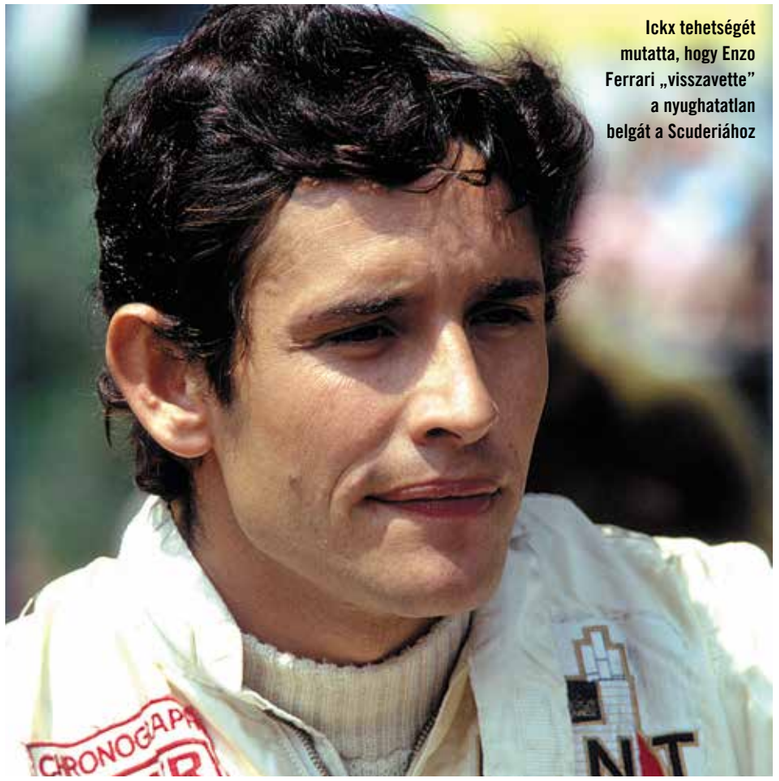
Újévi fiúk

Versenyzősorsok: Ickx, Stuck és Baumgartner

A Forma-1 történetében három pilóta akad, aki az újév első napján, január 1-én született. Három különböző alkat, három különböző pályafutás és persze különböző sikerek. A belga Jacky Ickx, a német Hans-Joachim Stuck és a magyar Baumgartner Zsolt. Ugye, ez utóbbit kell(ene) legkevésbé bemutatni?

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY • FOTÓ: DPPI





Ickx tehetségét mutatta, hogy Enzo Ferrari „visszavette” a nyughatatlan belgát a Scuderiához

Csodagyerekként, 21 évesen érkezett a Forma-1-be az 1945. január 1-jén született Ickx, bár 1966-ban és 1967-ben (mindkétszer a Német Nagydíjon) még csak kóstolgatta a királykategóriát, amikor Forma-2-es Mátrákkal indulhatott. De aztán kapott egy Coopert az 1967-es Olasz és USA Nagydíjra, és Monzában meg is szerezte első pontját. Ennyi, azaz 4 megmutatkozás elég volt Enzo Ferrarinak ahhoz, hogy leszerződtesse a belgát, aki nem volt hálátlan: az eső áztatta roueni Francia Nagydíjat fölényesen nyerte, és megszületett az „esőmenő” Ickx legendája is. Ugyanakkor Ickx, mi tagadás, nyughatatlan is volt. Csak egy évet töltött Maranellóban, majd átállt Jack Brabhamhez. Itt se vallott szégyent, mert 1969-ben kétszer nyert, és bár csak fele annyi pontot gyűjtött, mint a bajnokságot nyerő Jackie Stewart, ezüstérmes lett. És megint továbbállt. Illetve, vissza. Enzo Ferrari nem nagyon szokott megbocsátani azoknak, akik faképnél hagyták, de Ickxben látta a spirituszt, úgyhogy visszavette a csapathoz, ami újfent bölcs döntésnek bizonyult. A 312B gép nagyon jól ment, egy baj volt csak: Jochen Rindt Lotus 72-ese még jobban. Az osztrák fiú 5 futamot nyert 1970 nyarán, és az egyetlen ember, akire igazán oda kellett figyelnie, Ickx volt. Aztán jött a monzai tragédia, ahol Rindt az edzésen szörnyethalt, és egyedül a Ferrari-pilóta volt az, aki a már halott Rindttől elvehette volna a bajnoki elsőséget – ha mind a három hátralévő futamon győzni tud!

És úgy tűnt, sikerülhet is a lehetetlen (avagy kegyeletsértő?) kihívás: Ickx mindent beleadott, nyert Kanadában és Mexikóban (mindkétszer csapattársa, Regazzoni előtt), ám végül Watkins Glenben elvérzett. Rindt és a Lotus szomorú elsőségét Emerson Fittipaldi biztosította be első nagydíjsikerével. És – mint utóbb kiderült – Ickx is ekkor állt utoljára a legközelebb ahhoz, hogy világbajnok legyen.

Holott még majdnem egy évtizeden át versenyzett a F1-ben.

1973 közepéig maradt a Ferrarinál, ám 1970-hez viszonyítva egyre siralmasabb volt az autók teljesítménye, olyannyira, hogy a Commendatore a Nürburgringre el sem vitte az autóit, annyira esélytelenek voltak. Ickxnek új állás után kellett néznie. A Lotushoz ment két évre, de ott is épp a szűk esztendők köszöntöttek Colin Chapmanre – és bizony, a gyenge szezonok, üljön az ember bármilyen híres autóban, a pilóta hírnevének se tesznek jót.

Ickx, a fényes tehetség egykettőre a sereghajtók között találta magát, akire úgy igazából már nem volt szüksége a jó csapatoknak. Frank Williamsnél kötött ki, de ez ne tévesszen meg senkit: ez a Williams-csapat még nem az a Williams – Franknek is ezek voltak a leginkább gyötrelmes évei, amikor még a telefonját is kikapcsolták, így nem csoda, hogy Ickx számára ezek az évek jóformán a véget jelentették. 1977–78-ban még letekert néhány versenyt a Mo Nunn vezette Ensignnal, szintén gyorsan feledhető eredménnyel.

Aztán, mintegy ajándékképpen 1979-ben még kapott egy utolsó lehetőséget: amikor a csúcson lévő Ligier-istálló pilótája, Patrick Depailler sárkányrepülés közben lezuhant, és ripityára törte magát, Guy Ligier Ickxet hívta a fedélzetre. De ekkor már meglátszott rajta a kor, és a „szárnyas autóval” nem tudott mit kezdeni, holott csapattársa, a nála amúgy három évvel öregebb Jacques Laffite sokáig versenyben volt a bajnoki címért.

A Forma-1-től való búcsú után azonban Ickx nem volt boldogtalan. A sportkocsi-világbajnokságban Porsche színekben sikert sikerre halmozott, a Le Mans-i 24 órás viadalt 6-szor nyerte meg. Azonban egy fájdalmas emlék is köti e sorozathoz: 1985. szeptember 1-én a Spában rendezett 1000 kilométeres versenyen vele ütközött össze Stefan Bellof, aki a karambol következtében meghalt.

Egy évvel korábban is vetődött rá némi reflektorfény, amikor ő volt a Monacói Nagydíj versenyigazgatója. Zuhogott, és az élen álló Alain Prost vészesen vesztett előnyéből az őt üldöző Ayrton Sennával, a Toleman újoncával szemben. Az eső nem esett jobban, mint korábban, de Ickx a 31. körben félbeszakította a futamot, mondván, túl veszélyes, és így – a francia – Prost még győztesként tudta hazamenteni a McLarent.

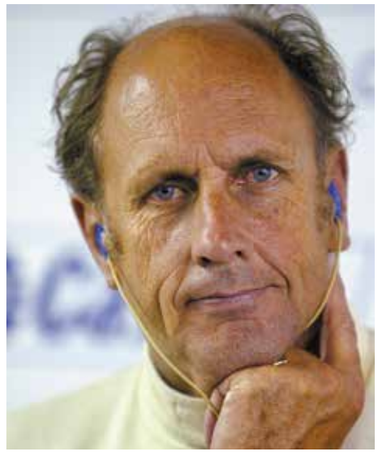
Ickx egy-két Párizs–Dakaron is észrevetette magát, ám, hogy hol érte el a legtöbbet, jelzi, hogy néhány éve Le Mans díszpolgárává avatták.

A háború előtti német versenyzőlegenda, Hans Stuck fiaként született 1951. január 1-jén Hans-Joachim Stuck. Mint oly sok nagy pilóta fia esetében, Stucknál is egyértelmű volt, hogy apja nyomdokaiba lép. Forma-2-ben mindent megnyert, „Hockenheim királyának” hívták, annyira jó volt a hazai pályán. Úgyhogy ő is nagy tehetségként kopogtatott 23 évesen a Forma-1 kapuján, és már az 1974-es szezont végigversenyezte a March-csal. Igaz, hogy kétszer nem tudta minősíteni magát, de összeszedett 5 pontot, ami elég volt a maradáshoz. A következő év nagyon nem sikerült a „Strietzel” becenévre hallgató langaléta szőke németnek, de aztán 1976-ban megint jobban ment a szekér (még mindig a March), 8 pontot gyűjtött.

Az 1977-es Dél-Afrikai futam után repülőgép-balesetben meghalt Carlos Pace, a Brabham első számú pilótája. A csapat tulajdonosa, Bernie Ecclestone Stuckot hívta a helyére, és Long Beachben debütált. A Brabham BT45B autó, Gordon Murray tervezése remekül sikerült, de már nem volt olyan nagy szám az Alfa Romeo-motor. És itt történt az, ami alapvetően meghatározta Stuck további F1-es pályáját. Míg Watson (ha pechensen is, de) remekül ment a Brabhammel, Stuck nem tudott semmi kiemelkedőt produkálni, jóllehet, korábbi hírnevéhez méltóan, ám olyan üres tankkal, hogy épp csak átgurult a célvonalon,



Hiába szerzett két harmadik helyet a Brabham volánja mögött, Stuck nem tudott maradandót alkotni az F1-ben



3. lett a Német Nagydíjon Hockenheimban, majd Ausztriában is, de ezzel együtt is csak 12 pontot gyűjtött, s lett 11. a bajnokságban. Aztán már csak két további szezon adatott a számára: 1978-ban a Shadow, majd 1979-ben a német ATS színeiben próbálkozott, csekély sikerrel – 2-2 pontot szedett össze.

Aztán, amint kitette a lábát a Forma-1-ből, Ickxhez hasonlóan agyonnyerte magát a sportkocsiversenyeken. Manapság különböző televíziós társaságok F-1-es szakértője: ugyanolyan kék, fehér csillagokkal díszített baseballsapkában járja a paddockot, amilyen valaha a sisakja volt. Legtöbbször – érdekes módon – a Sauber sátrában látni.

Aki ott volt 2003-ban a Hungaroringen, az nem felejti el azt a napot, amikor Ralph Firman kirepült a szabadedzésen, és egyszerre felbolydult a paddock: az akkor már a Jordan csapatnál hivatalos tesztpilótai státuszban lévő magyar versenyző, Baumgartner Zsolt hazája nagydíján debütálhat.

Az 1981. január 1-én, Debrecenben született Baumgartner a tehetős Renault-kereskedő édesapa és akkorra már Frank Tamás támogatásával szép lassan gyűjtögette a kisebb-nagyobb eredményeket a nemzetközi porondon.

Nevétől sosem volt visszhangos a sajtó, és bár a F3000-ben még a Prost fiókcsapatánál is megfordult, nem halmozta egyik sikert a másikra. Ám Frank Tamás menedzseri pályafutásának nagy lehetőségét látta meg Baumgartnerben, elvégre Kesjár Csaba halála után Zsolt volt az első, aki egyáltalán meg tudott jelenni a nemzetközi porondon.

És 2003 augusztusában ő is ott állt a nagy lehetőség kapujában. Miután az iszonyú becsapódás után Firmant a FIA-orvosok eltiltották a további, hétvégi versenyzéstől – Frank beindította a gépezetet. Megszerezte a csapatvezetők beleegyezését, Max Mosley pedig hogyne adta volna áldását a bevetésre, miután Bernie Ecclestone – akivel Frank amúgy is jó viszonyt alakított ki – természetesen megszimatolta Baumgartner bevetésében a szenzációt és a PR-t.

Így történhetett, hogy a F1 históriájában első magyarként Baumgartner Zsolt elindulhatott Magyar Nagydíjon, ahol ugyan kiesett, de még ott volt Monzában is, ahol szépen behozta a Jordant a 11. helyen.

A siker és főleg a lelkes sajtóvisszhang után Frank ezer százalékkal elkezdett dolgozni azon, hogy Baumgartner 2004-ben egy teljes szezonra kapjon szerződést. Előbb úgy tűnt, hogy lesz egy nagy (félig állami) szponzoruk a MOL képében, de az olajcég végül kihátrált a buliból – így maradt az az opció, hogy a Baumgartner Baráti Kör gyűjtése, és további kisebb szponzorok nyomán mégis összejöjjön egy Minardi-ülésre való pénz. Baumgartner Gianmaria Bruni olasz pilóta párjaként a mezőny leggyengébb csapatával küzdött végig egy szezont. Egy elég gyenge kezdés után a Monacói Nagydíjtól megemberelte magát, a hercegségben épp csak lemaradt a pontszerzésről. Ami viszont csodaként mégis bekövetkezett Indianapolisban, ahol az utolsó körökben Fisichella defektje miatt feljött a 8. helyre, és ezzel begyűjtött 1 pontot.

Ez maradt egyetlen komoly eredménye, mivel Paul Stoddart, a Minardi ausztrál tulajdonosa szimpátiája ellenére sem tartotta meg a magyar fiút 2005-re. Kapcsolatuk azóta is baráti, Baumgartner rendszeresen vezeti különböző bemutatókon Stoddart kétüléses versenygépét. De a Forma-1-re olyan nagy benyomást nem tett, hogy más csapatok kaptak volna utána – ráadásul a magyar cégek sem láttak benne olyan reklámértéket, hogy kifizették volna a szerződtetéshez szükséges összeget... Egy biztos, Zsolt szereplése utáni tíz évben sem sikerült senki magyar pilótának még csak a F1 közelébe sem jutnia.



Baumgartner a Jordan volánja mögött, éppen Fernando Alonso előtt. Zsolti örökre beírta magát a magyar autósport történelemkönyvébe



MALAC



A drága jó Marcell tanár úr feledhetetlen nagy egyéniség volt. Festőművész létére (akkor ilyen idők jártak) szakrajzot tanított nálunk a technikumban, de megjelenésében művész maradt: hosszú, hullámos haja a vállára omlott, rajta széles karimájú fekete kalapot hordott, és hozzá csaknem földig érő pelerint, azaz bő, „malaclopó" köpenyt. Tisztára, mintha (az akkor még nem létező) valamelyik Merlin vagy Harry Potter filmből lépett volna ki.

El lehet képzelni egyéniségének a súlyát, ha több mint ötven év távolából is ilyen pontosan emlékszem rá.

Pedig a lényeget még nem is említettem.

Marcell tanár úr emléke ugyanis nem a külseje miatt él bennem. Hanem amiatt a finom humora miatt, amely a legerősebb feddésében jelent meg, amikor valamilyen ékes butaságot mondtunk, vagy éppen rajzoltunk. A legtöbb ugyanis, amit feddőleg megjegyzett:

„Édes fiam, most pofon ütötted a malacot!" – És azzal szomorúan tovább lépett egy másik malacpofozó felé.

Nem fogja elhinni a Tisztelt Olvasó, hogy ez a kis történet éppen most (különben a Szilveszter miatt jókor, a malac miatt), az FIA által nyilvánosságra hozott jövő évi új Forma-1 szabályokról jutott az eszembe. Amely szabályokkal „pofozzák is a malacot" rendesen!

Ami a motorokat illeti, azokat most csak érintőlegesen említeném, mert a jövőre várható „lendkerekes autókról" már írtam egy fejezetet a most megjelent könyvemben, a 16. Forma-1 sztorikban, s akit érdekel, olvassa el ott, de a lényeget azért megemlítem itt is.

A lényeg ugye, hogy a „társadalom" és főleg a „zöldek" követelésére jövőre a Forma-1 is megzöldül, ezért aztán visszajönnek a turbómotorok, de olyan formában, hogy szinte már csak levegővel mennek, hasonlatosak lesznek a magyar energiacellához, amely majd termeli az energiát, nem pedig fogyasztja – ingyen. (Ha egyszer elkészül.) Az „elv" egyébként, amelyre a jövő Forma-1-e épül, a múlt század húszas-harmincas éveiben már föl volt írva, sőt beleöntve a pesti villamosok kapcsoló szekrényének a tetejébe: „Ez a kocsi rekuperációval lassítandó le!" És visszatermelt a hálózatra.

A Renault új motorja már készen is van, megy is állítólag, de versenykörülmények között majd csak jövőre. De azt várják el a kis szentemtől, hogy olyan erős legyen, mint a leköszönő szívómotorok, de 60 literes (hivatalosan kilót kellene írnom, de teszek rá, én már öreg vagyok hozzá) száz kilométerenkénti fogyasztás helyett (egy versenyen ez 180 liter), mindössze 100 kilogramm üzemanyag felhasználásával, de úgy, hogy a fordulatszámot 15 000-ben maximálták!

Jaj a malacnak!

A hiányzó lóerőket természetesen pótolják: baromira fölerősített KERS-sel (ez nálam lendkerék, akárki, akármit is mond), a néhány másodperces visszatermelést fél percre emelve, 165 lóerőt adnak pluszban a motornak. Tovább fölhasználják még a kipufogógáznak a hőenergiáját és még ezer más dolgot, amit most nem részletezek. Csak megjegyzem, hogy ezek a motorok már közel állnak ahhoz a nemes célhoz, hogy már nem fogyasztják, hanem termelik az energiát. És ez nem vicc. A KERS az termel. A kipufogó szintén. Egyszerűbb lenne kihagyni a motort, és domboldalról indítani a mezőnyt, a lejtőn kicsit meglökve, a többi energiát meg termeljék meg maguknak...

Természetesen biztos vagyok abban, hogy a mérnökök minden problémát megoldanak. Mert azért vannak. De milyen áron?!...

Csillagászati összegekért. Ma a világbajnoki mezőny fele még nem tudja, hogy meg tudja-e majd venni az új motort. Miközben a szabályalkotók 2015-re már szabják a „költségvetési sapkát" a csapatok számára. Nyilván azért csak 15-re, mert ha már jövőre föltennék a fejükre, akkor már nem jutna a motorokra elég pénz.

Egyébként ez a nagy és alapvető különbség az amerikai és az európai gondolkodás között. Ott, ha versenyezni akarnak, akkor vesznek a kínálatból (az öt közül) egy motort, és beleépítik a kiválasztott kaszniba (hat közül), és tízmillióért törik-zúzzák látványosan egy évig. Mi európaiak megoldjuk a világ autógyártóinak a megoldhatatlan gondjait, lévén a Forma-1 a szakma legnagyobb kísérleti laboratóriuma, és versenyzünk évi 500 millióért (már akinek van ennyi). Akinek nincs, az a sor végére áll, és szépen követi az elsőt...

Tisztes távolságban, évi húsz versenyen át.

Vannak a szabályok között üdvözlendők is. Ilyen például az, hogy jövőre már minden versenyző egy életre választhat magának rajtszámot. Amikor hónapokkal ezelőtt külön dolgozatot szenteltem ugyanezeken a hasábokon a rajtszámoknak, pontosabban annak, hogy nem látszanak és nem is érdekelnek ma már senkit, – már megint látnoknak (ez a zseni egyik fajtája) bizonyultam, íme, az FIA is belátta, hogy valamit kezdenie kell. Az eddigi módi az volt, hogy a rajtszám ugye az előző évi teljesítményt jelölte. Jövőre nem jelöl semmit, csak azt a fickót, aki kiválasztotta. Ebben semmi új nincs, a motorversenyzőknél ez évtizedek óta így van, mindenki tudja, hogy Rossi 46-os, Mick Doohan az 5-ös volt, és így tovább.

Ez jó megoldás, mert a saját rajtszámára majd mindenki vigyáz és büszke lesz, ez lesz a „hendikep száma", amely szerint a nép majd besorolja az eredményei alapján.

Itt akartam abbahagyni, de nem tudom nem megemlíteni azt a zseniális új szabályt, amely szerint az utolsó verseny majd duplán számít a világbajnokságon.

Bravó!

Ez az igazi pofon a malacnak. Kiszámolhatná nekem valamely (pihent agyú egyed), hogy az idén hányszoros szorzó kellett volna annak az utolsó versenyen, aki le akarta volna győzni Vettelt? (Ez egy beugró kérdés.)

Egyébként fölösleges.

Amíg Vettel van, mondjuk még öt évig, addig bármennyit adhatnak az utolsó versenyért.

Mert azt is ő nyeri!

És nem hinném, hogy ezzel pofon ütöttem volna a malacot.

Amelyhez egyébként jó étvágyat kívánok!...

A Boldog Új Évük küszöbén...

KAMION-EB

Veszélyben a magyar futam

Annak ellenére, hogy az előzetes versenynaptárban még szerepelt a Hungaroring, úgy tűnik, mégsem versenyezhet Kiss Norbert és Major Benedek hazai pályán, mivel az újabb „félhivatalos” programban már nem szerepel a Hungaroring, a magyar helyszín az orosszal együtt kikerült a naptárból. Lapzártánk idején azonban még volt egy apró reménysugár, a török helyszín ugyanis csak feltételesen szerepelt a december második hetében közzétett programban, az isztambuli szervezők még nem teremtették elő a verseny megrendezéséhez szükséges pénzt, s az FIA csak december 20-ig adott időt erre a promóternek. Ha a feltételeket nem tudják teljesíteni, abban az esetben a Hungaroring kerülhet be Isztambul helyére.





Formula E

Teljessé vált a mezőny

A Drayson Racing, az Andretti Autosport, a Dragon Racing, a China Racing, az E-Dams, a Super Aguri, az Audi Sport ABT, a Mahindra Racing és a Virgin Racing után tizedikként a Venturi Grand Prix – melynek alapítói a Venturi Automobiles vezetője, Gildo Pallanca és a világhírű színész, Leonardo di Caprio – csatlakozott a Formula E mezőnyéhez, melynek alapítói a Venturi Automobiles vezetője, Gildo Pallanca és a világhírű színész, Leonardo di Caprio. A monacói bázisú istálló bemutatóján az Oscarra is jelölt di Caprio a következőket mondta: „A bolygónk jövője azon múlik, hogy képesek leszünk-e üzemanyag-takarékos, megújuló energiával működő járműveket használni. A Venturi Grand Prix nagyon előrelátó módon úgy döntött, hogy környezetbarát istállót alapít, én pedig örülök, hogy ennek a vállalkozásnak a részese lehetek.” A csapat magját a díjnyertes Venturi Automobiles adja, mely a nagy teljesítményű elektromos járművek terén az élen jár, nem mellesleg ők tartják az elektromos autók sebességi világrekordját is 495 km/órával. A csapat úgy tervezi, hogy a második idénytől kezdve önálló konstruktőr lesz saját Formula E-autóval. Az erőforrás az idén bemutatott háromezer (!) lóerős Venturi VBB-3-ra fog alapulni.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

WTCC

Coronel Chevyvel, Lopez Citroennel

A WTCC-ben szereplő ROAL Motorsport bejelentette, hogy véget ért a 13 éves BMW-időszak, s az istálló két új építésű Chevrolet Cruze-zal nevezett be a 2014-es Túraautó-világbajnokságba. A jövő évtől bevezetésre kerülő technikai szabályoknak minden tekintetben megfelelő autókat a ROAL Motorsporttal 2011 óta együtt dolgozó Tom Coronel, valamint az idén Yvan Muller csapattársaként szereplő Tom Chilton fogja vezetni. (A holland 2013-ban egyébként éppúgy két futamot nyert a gyengécske BMW-vel, mint Chilton a mezőny legjobb autójával, az RML Chevrolet-vel.) Nem sokkal később a Citroen is bejelentést tett: az idén hazai pályán óriási meglepetésre beugróként futamot nyerő Jose Maria Lopez kapja a csapat harmadik autóját, ő lesz a négyszeres WTCC-bajnok Yvan Muller és a kilencszeres ralivilágbajnok Sebastien Loeb csapattársa 2014-ben. A bajnoksághoz jövőre csatlakozó gyári csapat emellett azt is megerősítette, hogy az ázsiai versenyeken négy C-Elysee lesz a mezőnyben, a volán mögé pedig egy kínai pilóta ülhet majd.



Ralikrossz

Nyirád kimaradt

Hiába rendeztek számos sikeres Európa-bajnoki futamot Nyirádon, s hiába nevezte a tizennégyszeres Európa-bajnok Kenneth Hansen a magyarországi pályát a ralikrossz Monacójának, a 2014-es FIA Ralikrossz Világbajnokság programjába mégsem került be a helyszín. Azt követően, hogy 2011-ben már egyszer kikerült az Európa-bajnoki naptárból a pálya, ismét komoly csalódás érhette a sportág hazai szerelmeseit, ráadásul a környéken sem rendeznek komoly futamot, a földrajzilag legközelebbi versenyt Németországban tartják.

2014. május 3–4.	Montalegre, Portugália
2014. május 24–25.	Lydden Hill, Nagy-Britannia
2014. június 14–15.	Hell, Norvégia
2014. június 28–29.	Kouvola, Finnország
2014. július 5–6.	Höljes, Svédország
2014. július 12–13.	Mettet, Belgium
2014. augusztus 7–8.	Trois-Rivières, Kanada
2014. szeptember 6–7.	Loheac, Franciaország
2014. szeptember 20–21.	Buxtehude, Németország
2014. szeptember 27–28.	Franciacorta, Olaszország
2014. október 11–12.	Isztambul, Törökország
2014. november 22–23.	???, Argentína

Porsche LMP

Webber első tesztje

A Red Bull jóváhagyásával Mark Webber már az idén megkezdhette a munkát a Porsche LMP1-es csapatával. A 37 éves pilóta hivatalosan az év végéig áll szerződésben az F1-es csapattal, de az energiaitalosok nem akadályozták meg őt abban, hogy idő előtt megkezdhesse felkészülését a jövő évi hosszútávú versenyekre. Webber már első tesztnapját is teljesítette a WEC-be visszatérő Porsche volánjánál. „Nagyszerű tapasztalatokban volt részem az új projektben eltöltött első napomon. Szeretnék köszönetet mondani a Red Bullnak, akik lehetővé tették számomra, hogy ilyen korán megkezdhessem a munkát. Ez mindannyiunk számára fontos volt, hiszen így gyorsabban beilleszkedhetek a csapatba és hozzájárulhatok az autó fejlesztéséhez” – nyilatkozta az ausztrál az első tesztet követően.



WEC

Legyőzték az Audit

A Toyota az esőkáosz miatt tulajdonképpen elmaradó Fujit követően második idei futamgyőzelmét aratta az FIA Hosszútávú Világbajnokságának szezonzáró bahreini futamán. A #8-as autó, Davidson, Sarrazin és Buemi magabiztosan nyerte a versenyt a bajnoki címvédő #1-es Audival (Lotterer, Tréluyer, Fässler) szemben, csapattársaik viszont szomorúan távoztak Szahírból, hiszen a #7-es Toyota és a #2-es Audi egyaránt kiesett műszaki hiba miatt, akárcsak a Rebellion Racing autója. Végül mindössze két



LMP1-es gép ért célba, így az LMP2-es kategóriát megnyerő G-Drive Racing Oreca-Nissanja (Conway, Martin, Ruszinov) az összetett dobogóra is felállhatott. A bajnoki cím viszont nem lett az övék a kisebb prototípusok mezőnyében, az OAK Racing #35-ös autója, Plowman, Baguette és González egy negyedik helylyel biztosította be az összetettbeli elsőséget. A GT-k közt az utolsó óráig az Aston Martin #99-ese (Senna, Lamy, Stanaway) vezetett, ám kénytelenek voltak motorhibával feladni a versenyt, így a győzelem Toni Vilander és Gianmaria Bruni ölébe hullott. Baumgartner Zsolt egykori csapattársa ezzel megnyerte a GT-versenyzők bajnokságát, a csapatbajnoki cím pedig az AF Corse-é lett. Az amatőrök közt a dán autó (#95, Nygaard, Thiim, Poulsen) idei harmadik győzelmét aratta, a bajnoki cím pedig a Campbell-Walter–Hall-párosé lett, ezzel enyhítve az Aston Martin csalódottságát Sennáék kiesése, s a GT Pro-kategória elvesztése miatt.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE – LMP

McNish–Kristensen–Duval	162
Lotterer–Fässler–Tréluyer	149,25
Davidson–Sarrazin–Buemi	106,25
Wurz–Lapierre	69,5
Beche	63,5

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE – GT

Bruni	145
Fisichella	135
Mücke–Turner	125,5
Lieb–Lietz	123
Vilander	108



INDYCAR

Visszavonult Franchitti

A negyvenéves skót versenyző orvosi tanácsra döntött úgy, hogy nem fog már visszatérni az IndyCarba, melynek négyszeres bajnoka. Franchitti az idei szezon utolsó előtti futamán, Houstonban esett hatalmasat, rajta kívül számos néző is megsérült, miután az autó a pályát szegélyező kerítést is átlyukasztotta, s mint kiderült, ez volt Franchitti utolsó futama az IndyCarban. A skót persze minden bizonnyal valamilyen szinten továbbra is az autóversenyzéssel fog foglalkozni, miután felépült, s unokatestvére, az elmúlt három évben a Formula-1-ben szereplő Paul di Resta szerint ez nem is okozhat neki gondot: „Dario nagyon sokat tud tenni egy versenycsapatért, így meglepetésként érne, ha nem maradna a sportágban tanácsadóként vagy mentorként."

FIA GT

Ortelli és Vanthoor a bajnok

A monacói Stéphane Ortelli és a belga Laurens Vanthoor futamgyőzelemmel hódította el a 2013-as FIA GT Series főkategóriájának bajnoki címét Azerbajdzsánban. Ortelli a rajtnál élre állt, így kimaradt a mögötte történő ütközésből, de a második körben Ricardo Zonta BMW-je miatt elveszítette a vezetést, és visszaesett a harmadik helyre. Egy safety car-periódust követően tökéletesen időzítette a páros a bokszkiállását, s az autót átvevő Laurens Vanthoor könnyedén vadászta le az élen álló Alon Dayt, akit utolért a technika ördöge. A bajnokságot sokáig vezető Stippler–Sandström-kettős az alaposan elrontott szombati napot követően egy hosszú bokszkiállás miatt csak a 13. helyen végzett, így a futamgyőzelem egyúttal bajnoki címet ért Ortelliék számára. A monacói karrierje ötödik komoly GT-bajnokságát nyerte, amivel megerősítette helyét a modernkori GT-versenyzés legnagyobb alakjainak névsorában.

A versenyt Bell és Estre McLarenje zárta a második helyen annak ellenére, hogy Bell már az első körben defektet kapott, miután összeért egy másik autóval. A páros ezt követően jól időzítette kiállását, a beszálló Estre pedig nagyszerű tempót autózott, de a második helyhez némi szerencsére is szüksége volt a párosnak: a hajrában Day Mercedese és Parente McLarenje ért össze az első hajtűkanyarban, így hullott Bellék ölébe a második hely. Dayék végül a harmadik helyen értek célba, a Parente–Loeb-páros pedig negyedik helyen zárta a szezon utolsó futamát.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Vanthoor-Ortelli	132
Stippler-Sandström	110
Mayr–Melnhof	92
Loeb-Parente	82
Day	80



GP2, GP3

Versenynaptárak

Akárcsak 2013-ban, a következő idényben is tizenegy versenyhétvége alkotja a GP2-es széria programját. A malajziai hétvégén nem rendeznek versenyt, a nevelőszéria pilótái először a harmadik Formula-1-es futam helyszínén, Bahreinben gurulhatnak pályára, majd Barcelonától Olaszországig a Kanadai Nagydíjat kivéve minden F1-es hétvégén ott lesznek – Ausztriában első alkalommal rendeznek GP2-es futamot.

Az idei évvel ellentétben Szingapúrba nem utazik el az utánpótlás-sorozat, az első ízben megrendezésre kerülő Orosz Nagydíj helyszínére viszont igen, a szezonzáróra pedig ismételten Abu Dhabiban kerül sor. A GP3-as szezon kilenc versenyhétvégéből áll, Bahreinben és Monacóban nem lesznek ott a legkisebb kategória versenyzői, s az idei évhez képest az is változást jelent, hogy törölték a Ricardo Tormón rendezett önálló hétvégét is.

A 2014-es versenynaptár	
Április 4–6.	Szahír, Bahrein (csak GP2)
Május 9–11.	Barcelona, Spanyolország
Május 22–24.	Monte-Carlo, Monaco (csak GP2)
Június 20–22.	Red Bull Ring, Ausztria
Július 4–6.	Silverstone, Nagy-Britannia
Július 18–20.	Hockenheim, Németország
Július 25–27.	Hungaroring, Magyarország
Augusztus 22–24.	Spa–Francorchamps, Belgium
Szeptember 5–7.	Monza, Olaszország
Október 10–12.	Szocsi, Oroszország
November 21–23.	Yas Marina, Egyesült Arab Emirátusok

DTM

Da Costa a BMW-nél

Amikor a Toro Rosso Danyiil Kvjatot választotta helyette, úgy tűnt, félresiklott António Félix da Costa karrierje, ám december elején néhány óra alatt két fontos bejelentésre is sor került. Miután kihirdették, hogy da Costa 2014-ben Sébastien Buemivel együtt a Red Bull tesztpilótája lesz, az is kiderült, hogy az idén a WSR-ben szereplő fiatal tehetség a DTM-ben fog szerepelni a BMW színeiben. A müncheniektől két tapasztalt versenyző, Dirk Werner és Andy Priaulx is távozik, az ő helyükre érkezik a GT-autókkal több világbajnoki futamgyőzelmet szerző, s Le Mans-i tapasztalattal is rendelkező belga Maxime Martin, valamint da Costa, aki természetesen nagyon örül a lehetőségnek: „Megtiszteltetés számomra, hogy egy ilyen nagy gyártót képviselhetek, mint a BMW. Új tapasztalatot jelent számomra, hogy az együléses autók után túraautókkal is kipróbálhatom magam, nagyszerű ezeket a versenygépeket vezetni. A DTM egy csúcskategóriás sorozat, alig várom, hogy belevessem magam ebbe a kihívásba."



BTCC

Jordan nagy csatája

A 24 esztendős Andrew Jordan éllovasként érkezett meg a BTCC Brands Hatch-i szezonzárójára, ám mivel négy korábbi bajnok üldözte őt, egyáltalán nem lehetett elbizakodott. Az első két versenyen a kétszeres bajnok Jason Plato egyaránt győzni tudott a pole-ból indulva leggyorsabb körrel, s ezzel összesen 45 pontot szerzett, míg Jordan csak tizenegyet, ekkor úgy tűnt az éllovas elveszítheti a címet. A második futamon ráadásul kiesett a Hondával versenyző fiatal angol azt követően, hogy a szezon addigi 28 futamán mindig a pontszerzők közt ért célba. Az utolsó versenyen Jordan, Plato és a skót Shedden is megszerezhette volna a trófeát, bár utóbbinak csak minimális esélye volt erre. Shedden meg is tett mindent, rajt-cél győzelmet aratott, de Jordan újabb nullázására lett volna szüksége az összetettbeli elsőséghez, a hondás pedig nem tette meg neki ezt a szívességet: a kilencedik helyen ért célba, miután csapata szólt neki, hogy Plato gyengélkedése miatt nem kell tovább erőltetnie, ez a pozíció is bajnoki címet jelent neki.



A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Andrew Jordan (ENG)	397
Gordon Shedden (SCO)	390
Jason Plato (ENG)	380
Matt Neal (ENG)	356
Colin Turkington (ENG)	347

SEAT León

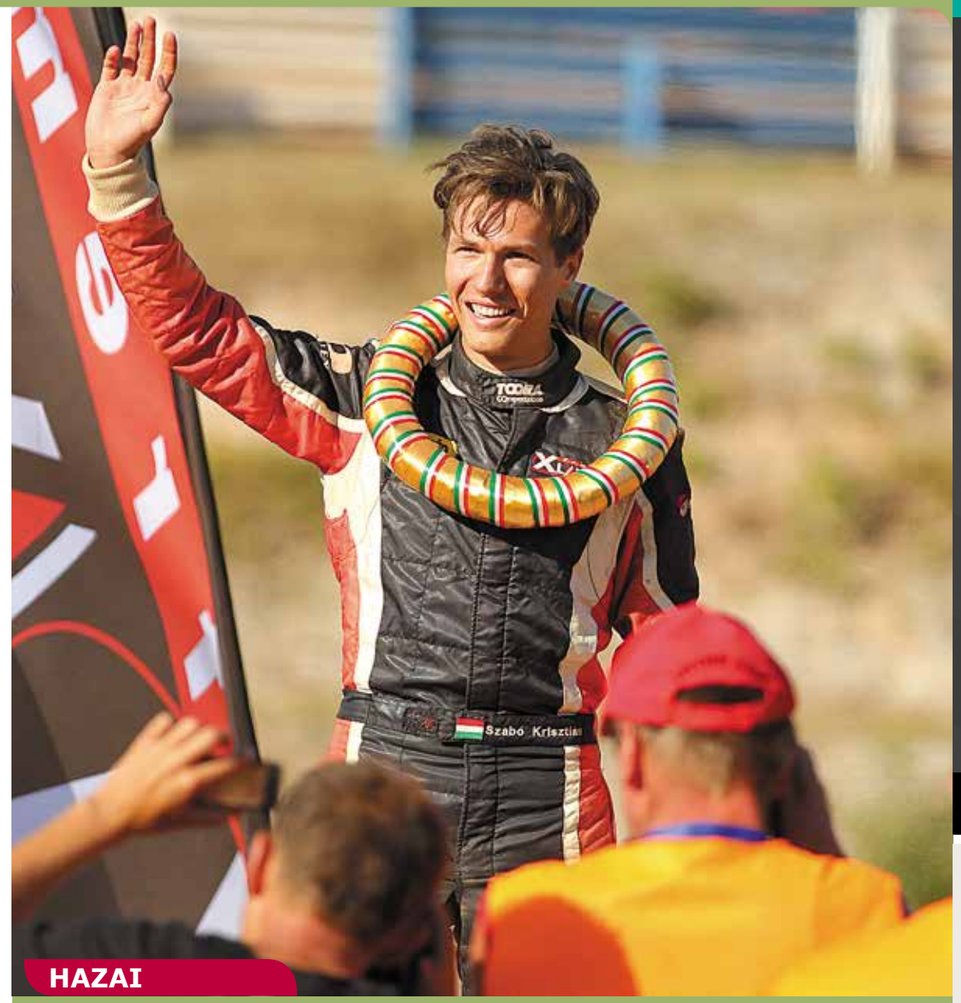
Újraindul az Európa-kupa

A spanyol gyártó decemberben jelentette be, hogy 2014-től újraindítja egymárkás Európa-kupáját. Az újjáélesztett sorozat programja hat európai versenyhétvégéből fog állni, s a szervezők célja, hogy a költségeket minél alacsonyabban tartsák. A mezőnyt SEAT León Cup Racer típusú autók fogják alkotni, melyek teljesítménye eléri a 330 lóerőt. Az előző Európa-kupa korábban három éven át működött, 2009-ben Michelisz Norbert, egy évvel később pedig Wéber Gábor nyerte a sorozatot.

Falravaló

McKlein naptárkollekció

A McKlein Kiadó iden sem maradt adós formabontó naptárkollekciójával. Az XXL-es méretű (95 x 48 centiméteres) „Wider view” című naptár a 2013-as rali-világbajnokság legemlékezetesebb momentumaiba enged betekintést. A kiadó a korábban megszokott magas színvonalat is messze felülmúlta, hiszen a képeket készítő fotósok egészen hihetetlen pillanatokat kaptak lencsevégre. 2014-ben minden rajongó szobájának éke lehet ez az összesen 25 képet tartalmazó kiadvány. Az asztalra a kiadó CD-tok méretű naptárját ajánljuk, mely 28 lapból áll. A lapok egyik oldalán a mögöttünk álló szezon, a másikon pedig a sportág történetének legjobb pillanatait bemutató képek találhatóak meg. A kiadvány tulajdonosainak kéthetente okoz majd fejtörést, hogy épp melyik korszak felvételeit nézegetnék szívesebben. A „régi idők” rajongóinak ezúttal is a „Motorsport Classic” elnevezésű falinaptárral kedveskedett a kiadó, mely fekete-fehér képek segítségével igyekszik visszaadni a régmúlt hangulatát – természetesen sikerrel. A 29 fotó a Forma-1, a sportautó versenyzés és a ralisport világába is elkalauzol. Mindhárom kiadvány megrendelhető a www.mckleinstore.com weblapon keresztül. A nagyobb naptárak ára 39, a kisebbé 9,95 euró.



HAZAI

Az év autóversenyzője

Az XLavina Pap Motorsport versenyzőjét, Szabó Krisztiánt választotta az MNASZ az év magyar autóversenyzőjének. A 21 esztendős pilóta idén az FIA Autókrossz Eb Buggy1600-as kategóriájában szerzett címet, ezzel két junior kontinensbajnoki trófea után a felnőttek közt is a csúcsra ért. Szabó Krisztián az MNASZ szavazásán olyan versenyzőket előzött meg, mint a WTCC-ben remeklő Michelisz Norbert, a két kamionos ász, Kiss Norbert és Major Benedek, vagy épp az AutoGP-ben vitézkedő Kiss Pál Tamás.

Acceleration

Hazánkba is ellátogat

A World Series by Renault-hoz hasonló módon több kategóriát is magába foglaló új, Acceleration nevű sorozat megtartotta első tesztjét a spanyolországi Navarrában. A 2014-ben startoló széria összesen öt kategóriát foglal magába, s az egyik legszínesebb autós-motoros sorozatnak ígérkezik, hiszen szokatlan módon az öt kategóriából csak háromban fognak autók szerepelni, mellette két motoros sorozat színesíti a hétvégi programot. A legrangosabb sorozatnak az FA1 (Formula Acceleration 1) ígérkezik, ahol kimustrált A1GP-s autókkal versenyezhet majd a mezőny. A bajnokság a Hungaroringre is ellátogat 2014-ben, a magyarországi fordulót augusztus utolsó hétvégéjén rendezik.



Fizessen elő most

32%

kedvezménnyel!

RÁADÁS most minden előfizetéshez egy **Ezüstnyilak** című könyvet adunk ajándékba!



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

1 éves (11 szám) előfizetés **5990 Ft**

½ éves (6 szám) előfizetés **3790 Ft**

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

Elérhetőségeink, további információk: levél: 3504 Miskolc Pf. 90; tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491, e-mail: elofizetes@formula.hu

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

Közlekedésbiztonsági vetélkedő

Sztársportolókkal, gyerekeknek

Fantasztikus másfél órát szerzett az idén 15 éves Tanpálya a karácsony közeledtével a velük játszó gyermekeknek és fiataloknak ezüstvasárnap az Árkád bevásárlóközpontban. A Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum interaktív vetélkedő keretein belül folytatta a MiniRing programjának népszerűsítését, amelynek keretében Gulyás Anikó közlekedéspedagógus munkáját ezúttal a WTCC magyar sztárja, Michelisz Norbert, a kamionos Európa-bajnokság négyszeres futamgyőztese, Major Benedek, a Lotus Ladies Cup kétszeres bajnoka, Bús Edina és a Supersport világbajnokság magyar menője, Tóth Imre segítette.









„Fontosnak tartom, hogy már fiatalon biztonságos közlekedésre kapjanak nevelést a gyermekek, ehhez kiváló lehetőséget kínál ez a játékos program” – ecsetelte Bús Edina, a Lotus Ladies Cup kétszeres bajnoka, aki nemrég az indiai Ladies Cup futamán is az élmezőnyben végzett.

Az idei esztendő egyik nagy felfedezettje, a kamionos Európa-bajnokságon négy futamot is megnyerő 17 éves Major Benedek így nyilatkozott: „Nyáron szereztem meg a jogsimat, így friss ismeretekkel vágtam bele a versenybe. Ám nem a győzelem, hanem természetesen a gyermekek tanulása a legfontosabb, ezért igyekeztem maximálisan partner lenni abban, hogy a résztvevők minél több közlekedésbiztonsági alapszabályt elsajátíthassanak a vetélkedő keretein belül.”

„Egyedüli motorosként remélem nem vallottam szégyent a rendezvényen. Nagyon élveztem a feladatokat, és persze közben odafigyeltem arra is, hogy ez a remek kezdeményezés elérje a célját, és a kicsik a nagy játékot követően már jobban odafigyelve közlekedhessenek iskolába menet” – fogalmazott a motorosok képviseletében Tóth Imre.

„Minden fiatalnak, vagy éppen még gyermeknek tisztában kell lennie azzal, hogy a közút nem játéktér. Az ilyen rendezvények tökéletesen alkalmasak arra, hogy felhívják a figyelmet a biztonságos és balesetmentes közlekedés alapszabályaira” – nyilatkozta az esemény után Michelisz Norbert.

További információk:
www.tanpalya.hu



Irány a sivatag!

Rajt előtt a Dakar és az Africa Eco Race

Legyőzi-e valaki Stephane Peterhanselt és Jean-Louis Schlessert? Ez a legfőbb kérdés a hamarosan rajtoló két tereprali-maraton, a Dél-Amerikában zajló Dakar, valamint a Dakarba tartó Africa Eco Race előtt.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: MINI, DAKAR, AFRICA RACE

Az Argentínában és Chilében megrendezésre kerülő, január 5-én rajtoló viadalon Mr. Dakar, az összesen 11 diadalnál tartó Stephane Peterhansel zsinórban harmadszor szeretne diadalmaskodni az X-Raid Minivel. Legfőbb kihívója házon belülről érkezhet, ugyanis a 2010-ben győztes Nasser Al-Attiyah dobta a buggy-projektet és az összesen 12 járművet csatasorba állító német együttes egyik Minijével száll harcba az újabb dicsőségért. Szeretne borsot törni a riválisok orra alá egy másik korábbi Dakar-első, Carlos Sainz is, aki ezúttal a francia SMG-műhely egyik buggy-jával áll rajthoz, de robbantásra készül az Imperial-Toyota vezérpilótája, a 2009-es győztes, Giniel de Villiers is.











Kovács Miklós kamionja és Szalay Balázs Opelje Dakarba, Sebestyén Sándor Toyotája a Dakarra indul



Érdekes színfoltnak ígérkezik a gyári Ford Ranger színre lépése, valamint Robby Gordon új autója is: az új rombolóját még senki nem látta, de az amerikai fenegyerek azt ígéri, hogy nagy dobás lesz. Nem maradunk ezúttal sem magyar érdekeltség nélkül Dél-Amerikában: Sebestyén Sándor harmadszor igyekszik átküzdeni magát az Atacama-sivatagon T2-es Toyota Land Cruiserével, amelyben ezúttal már nem csak a navigátor, Bognár József csatlakozik a túrkevei pilótához, hanem az olimpiai ezüstérmes és háromszoros Európa-bajnok magyar cselgáncsozó, Ungvári Miklós is. A quadosoknál egy teljes éven át tartó, intenzív felkészülési program után rajtol Somfai Mátyás, míg a motorosok között 2009 után újra nekiveselkedik a távnak Dési János. Érdekesség, hogy az autós-kamionos mezőnnyel ellentétben számukra olyan útvonalat jelölt ki a szervező ASO, amely Bolívia érintésével kanyarog.

Hamarabb, már december 29-én elkezdődik a klasszikus Dakar-útvonalon zajló Africa Eco Race: a dél-franciaországi Saint-Cyprienből rajtoló, Marokkó és Mauritánia átszelése után a szenegáli Dakarban, a Rózsaszín-tó partján befejeződő futamot az első öt alkalommal Jean-Louis Schlesser nyerte az autósoknál, aki egy újabb diadallal szeretné „megdobni a hatost". A január 11-ig tartó, közel 6000 kilométeres szaharai derbire nevezett Szalay Balázs és Bunkoczi László, az Opel Dakar Team párosa, így most először két magyar egység is lesz a sokáig csak „ellen-Dakarként" emlegetett futamon.

A másik magyar csapat a kamionosok között induló Qualisport lesz: a kalocsai Scania-alakulat – amelyet Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Ács László főszerelő alkot – a 2008-as kezdetek óta csak egyszer hagyta ki az Africa Eco Race-t, így az összecsapás egyik legnagyobb múltú együtteseként állnak majd oda a rajtkapuhoz. 2010-ben a gárda megnyerte a monstrumok kategóriáját, s mivel a nyári Silk Way Rally-n több gyári Kamazt is maguk mögé utasítva az előkelő 10. pozícióban zártak, biztató előjelekkel készülhetnek az újabb bevetésre.

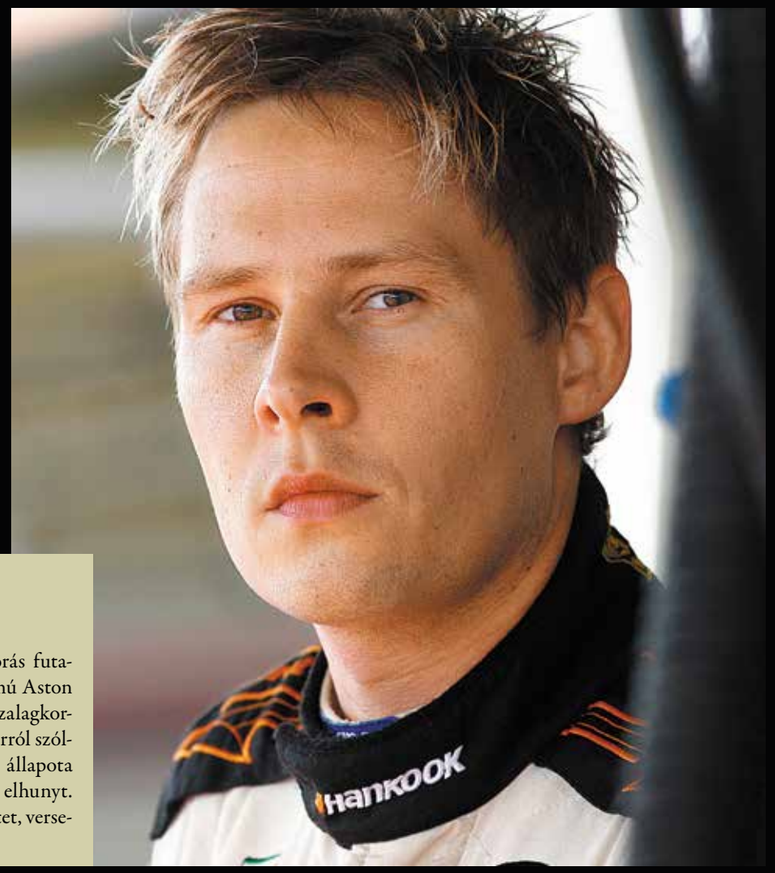
In memoriam

2013: Fekete év volt a motorsportban

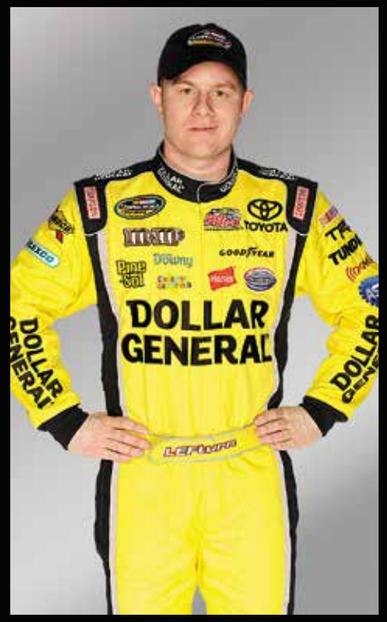
Magazinunk egyetlen év végén sem készített még hasonló visszatekintést, ám a 2013-ban a legkülönbözőbb pályákon tragikus balesetet szenvedett versenyzők kiugróan magas száma miatt mindenkinek emlékeznie kell…



Január 11.
Thomas Bourgin (26†)
Dakar Rali, Chile
A francia versenyző az idei Dakar Calama és Salta közti szakaszának rajtja felé tartott, amikor a chilei közúton frontálisan ütközött egy helyi rendőrautóval. A karrierje első sivatagi versenyén részt vevő motoros azonnal meghalt.



Június 22.
Allan Simonsen (34†)
Le Mans-i 24 órás verseny
Tragédia árnyékolta be az idei huszonnégy órás futamot: a verseny harmadik körében a 95-ös számú Aston Martin Allan Simonsennel a kormánynál a szalagkorlátnak vágódott. Noha az első jelentések még arról szóltak, hogy a dán versenyző eszméleténél van, állapota hamarosan rosszabbra fordult, s a kórházban elhunyt. A Le Mans 1997 óta először követelt emberéletet, versenyen közel harminc éve nem történt haláleset.



Június 12.
Jason Leffler (37†)
Sprint Car, Bridgeport Speedway
Az 1999 óta a NASCAR-ban versenyző háromszoros futamgyőztes, de 2000-ben még az Indy 500-on is elinduló Jason Leffler 2008 óta úgynevezett Sprint Car-futamokon is indult, ahol viszonylag kis méretű, ám igen nagy teljesítményű autók versenyeznek döntött salakpályákon. Idei második versenyén az utolsó teljes NASCAR-szezonját a hatodik helyen záró Leffler falnak ütközött, s az életét már nem lehetett megmenteni.



Június 25.
Vadim Nesztercsuk (42†)
teszt, EAE
A többszörös Dakar-résztvevő ukrán Nesztercsuk az Egyesült Arab Emirátusokban tesztelte narancssárga Mitsubishijét, hogy felkészítse a Selyemút Ralira. A magyar terepralisokkal is jó viszonyt ápoló pilóta autója a teszt során fennakadt egy dűne tetején, s hiába adott le vészjelzést, mire a mentőcsapatok megérkeztek, a versenyző életét vesztette. Halálát a hatalmas hőség miatti kiszáradás okozta.



Június 30.
Andrea Mamé (41†),
Lamborghini Blancpain Super Trofeo, Paul Ricard
A Paul Ricardon rendezett Lamborghini Super Trofeo futam első körében tömegbaleset történt, összesen öt autó ütközött. A versenyt piros zászlóval leintették, a mentőegységek pedig rögtön megkezdték a sérültek ellátását – mind az öt pilótát kórházba szállították –, de a 41 esztendős olasz Andrea Mamén már nem lehetett segíteni.



Július 21.
Andrea Antonelli (25†)
Supersport vb, Moszkva
A Supersport Világbajnokság történetének 2. oroszországi versenyét a szakadó eső és a rossz látási viszonyok ellenére is útjára indították, ám ez végzetes döntésnek bizonyult, hiszen már az első körben tragédia történt: az olasz Andrea Antonelli elesett, a mögötte érkező Lorenzo Zanetti pedig már nem tudta kikerülni, és elgázolta őt. Antonelli nem élte túl a balesetet.



Szeptember 1.
Rosivall Ágoston (34†)
teszt, Moszkva
Rosivall Ágoston egy orosz csapat kérésére utazott Moszkvába, hogy részt vegyen egy motor felkészítésében. A magyar versenyző augusztus 23-án, feltehetőleg a Ducati műszaki hibája miatt súlyos balesetet szenvedett, számos csontja eltört, az orvosok pedig mesterséges kómába helyezték. A pilóta ezt követően egy héten át élet és halál közt lebegett, majd szeptember elsején a moszkvai kórházban, ahová balesetét követően szállították, elhunyt.



Augusztus 4.
Sandor Pohl (45†)
Oldalkocsis vb, Assen
Mindössze két héttel Antonelli tragédiája után újabb halálos gázolás történt világbajnoki eseményen: az oldalkocsis motorkerékpárok idei hatodik vb-futamán Stefan Kiser elrontott egy kanyart, megpördült, társa, Sandor Pohl pedig kiesett az oldalkocsiból, épp egy érkező rivális elé. Pohl a kórházba szállítás közben belehalt sérüléseibe.

Augusztus 17.
Karl-Heinz Kalbfell (63†)
veterán verseny, Brands Hatch
Újabb két héttel később a BMW egykori motorsport-igazgatója, Karl-Heinz Kalbfell is egy hasonló balesetben vesztette életét. Az 1977 és 2004 közt a BMW-nél dolgozó sportvezető egy veteránmotoroknak kiírt verseny szabadedzésen esett el a Druids kijáratában, s egy másik versenyző elgázolta. Kalbfell nem sokkal később a kórházban elhunyt.



Október 15.
Sean Edwards (26†)
teszt, Queensland Raceway
Az egykori Formula-1-es versenyző, Guy Edwards fia, aki a Rush című filmben édesapját játszotta, néhány napra az ausztráliai Brisbane-be utazott, hogy vezetést oktasson helyi fiatal tehetségeknek. A végzetes reggelen Edwards utasként szállt be egy Porschéba, melynek pilótája elvesztette uralmát az autó felett, és a falnak csapódott. A kocsi lángba borult, s csak hosszú idő múltán sikerült a két bennragadt versenyzőt kiszabadítani az égő autóból, ám Edwardson már nem lehetett segíteni: a 26 esztendős brit pilóta a becsapódáskor szörnyethalt. A korábbi GT3-as Európa-bajnok a Porsche Supercup sorozatban szerzett komoly hírnevet magának, ahol az idei volt az ötödik szezonja. Minden idényében szerzett legalább egy győzelmet, az idei szezont pedig két fordulóval a vége előtt magabiztosan vezette. Tavaly és idén is győzni tudott a Dubaji 24 órás futamon, sőt, az idei évben a Nürburgringi 24 órás versenyt is megnyerte.



November 30.
Doriano Romboni (42†)
Sic Supermoto Day, Latina Circuit
Az egykori MotoGP-pilóta, a 250-esek mezőnyében négy futamot is nyerő Doriano Romboni a két évvel ezelőtt a Maláj Nagydíjon halálra gázolt Marco Simoncelli emlékére rendezett Sic Supermoto Dayre érkezett Latinába. Az esemény szombati napján Romboni kísértetiesen hasonló balesetet szenvedett, mint Simoncelli: elesett, versenytársa pedig már nem tudta kikerülni. Hiába szállították azonnal kórházba a versenyzőt, már csak a halál beálltát tudták megállapítani.

A pályamunkás

Június 9.
Mark Robinson (38†)
F1 Kanadai Nagydíj, Montreal
Miközben a Formula-1-es Kanadai Nagydíj hajrájában kicsúszó Esteban Gutierrez autóját szállították vissza a pályamunkások a paddockba, végzetes baleset történt: az autót kísérő két személy egyike, Mark Robinson elejtette rádióját, megbotlott, és az erőgép kerekei alá került. A 2001-es Ausztrál Nagydíj óta először történt haláleset Formula-1-es versenyhétvégén.





Felgyógyult, aztán...

Október 11.
María de Villota (33†)
Tavaly júliusban a duxfordi repülőtéren egyenesfutásos teszten szerepelt a Marussia színeiben, amikor María de Villota súlyos balesetet szenvedett: egy kamion lehajtott platójának ütközött. De Villotánál súlyos, életveszélyes fejsérüléseket állapítottak meg, s a jobb szemét el is veszítette a balesetben, ám végül felépült, s néhány hónap múlva már a nyilvánosság előtt is megjelent. Idén október 11-én valósággal sokkolta a Formula-1-et a hír: a hölgyet holtan találták Sevillában. Nem sokkal később kiderült, halálát a 2012-es baleset során elszenvedett sérülés szövődménye okozta.

MAGNETSPACE DUAL LÉZER

FÉLVEZETŐLÉZER-TERÁPIÁS OXIGÉN KONCENTRÁTOR TÖBB MINT 150 PROBLÉMÁRA



MAGNETSPACE LÉZER
AZ EGÉSZSÉGE VÉDELMÉBEN

- EU Medical Devices Directive-93/42/EEC
- Orvosok bevonásával tesztelve és fejlesztve
- EU-ban szabványos certifikáció
- Orvosok, szakemberek ajánlásával
- Klinikai tanulmányok is bizonyítják hatékonyságát



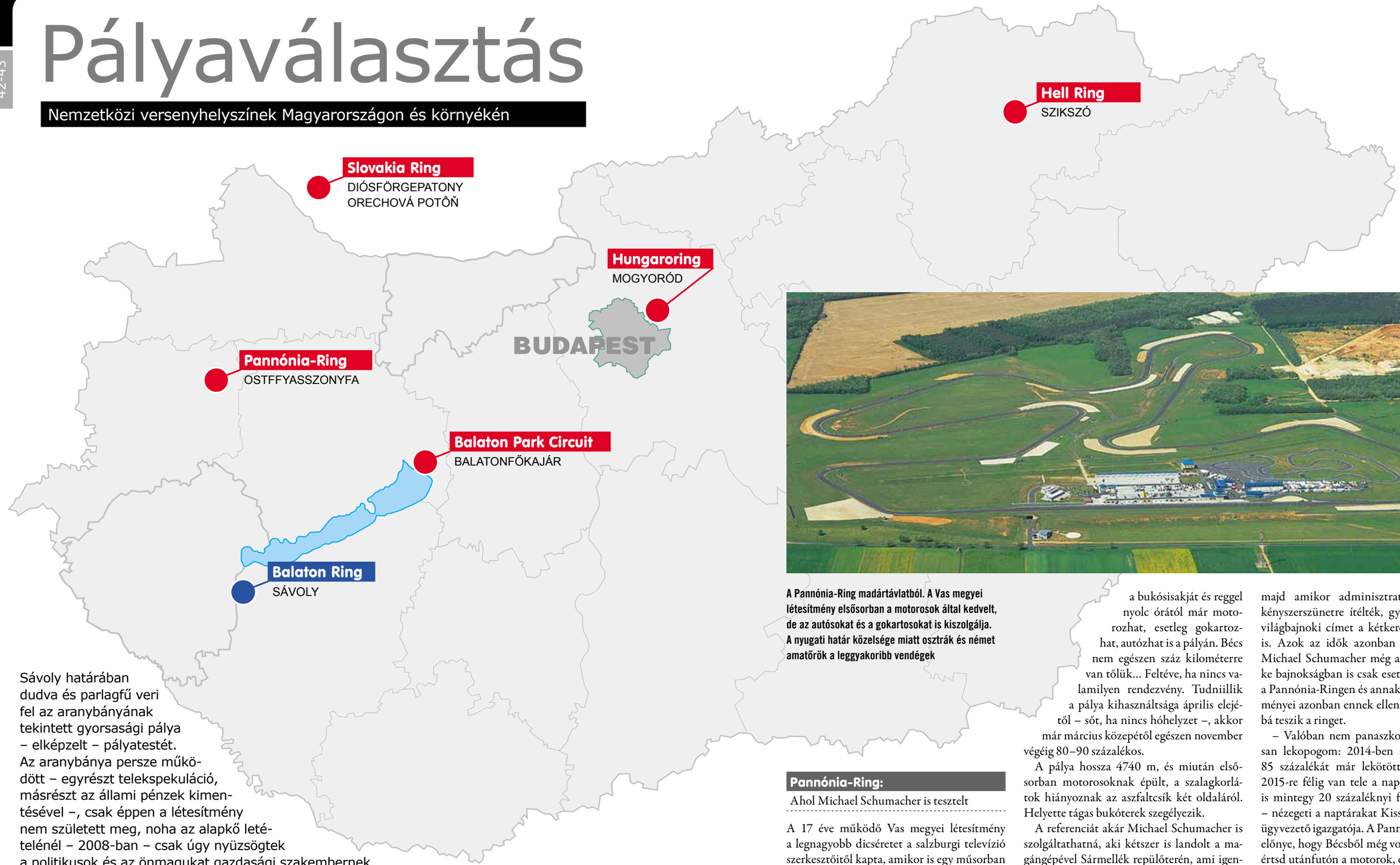
- magas vérnyomás
- infarktus
- agysérülések
- trombózis
- visszértágulat
- cukorbetegség
- vérrögök
- ischaemiás állapotok
- artherosclerosis
- szélütés
- javítja a mikrokeringést
- stabilizálja a vérnyomást
- csökkenti a vérzsír, és koleszterin szintjét
- növeli a vér oxigénszállító képességét
- a vér áramlása javul
- csökken a trombózis kockázata
- javítja a vér viszkozitását
- a sejtek több tápanyaghoz jutnak
- az egész szervezetet energizálja
- csökkenti a pollen allergiás tüneteket

- A vér és összetevőinek javításával sejtszinten fejti ki hatását
- A vér, az egészség tükre
- Hatékonysága vértesztekkel kimutatható
- Felfrissíti vérkeringését egy fél órán belül

Bővebb információ: http://www.magnetspace.eu Telefon:+36-30/2063593

Pályaválasztás

Nemzetközi versenyhelyszínek Magyarországon és környékén



Sávoly határában dudva és parlagfű veri fel az aranybányának tekintett gyorsasági pálya – elképzelt – pályatestét. Az aranybánya persze működött – egyrészt telekspekuláció, másrészt az állami pénzek kimentésével –, csak éppen a létesítmény nem született meg, noha az alapkő letételénél – 2008-ban – csak úgy nyüzsögtek a politikusok és az önmagukat gazdasági szakembernek mondó, motorversenyt soha nem látott potyalesők. A Balaton Ring röpke története véget ért, mint a bot… Még szerencse, hogy akadnak jól működő, sőt, mostanában épülő létesítmények is Magyarországon és a környékén, amelyek az egyre jobban prosperáló és 2014-ben rekordszámú rendezvényt szervező Hungaroring mellett is képesek gazdaságosan üzemelni.

SZÖVEG: FÖLDY ATTILA • FOTÓ: PÁLYÁK, TDK

A Pannónia-Ring madártávlatból. A Vas megyei létesítmény elsősorban a motorosok által kedvelt, de az autósokat és a gokartosokat is kiszolgálja. A nyugati határ közelsége miatt osztrák és német amatőrök a leggyakoribb vendégek

Pannónia-Ring:

Ahol Michael Schumacher is tesztelt

A 17 éve működő Vas megyei létesítmény a legnagyobb dicséretet a salzburgi televízió szerkesztőitől kapta, amikor is egy műsorban névvel – és címmel – kiemelték: nagyon biztonságos pálya. A Szombathelytől kevesebb, mint ötven kilométerre fekvő „kör” az osztrák és német műkedvelő motorosok kedvenc terepe. Na, ja… Ha valaki reggel hatkor kávéfőzés közben kinéz az ablakon – megállapítja, hogy jó az idő –, fél óra múlva felveszi a bukósisakját és reggel nyolc órától már motorozhat, esetleg gokartozhat, autózhat is a pályán. Bécs nem egészen száz kilométerre van tőlük… Feltéve, ha nincs valamilyen rendezvény. Tudniillik a pálya kihasználtsága április elejétől – sőt, ha nincs hóhelyzet –, akkor már március közepétől egészen november végéig 80–90 százalékos.

A pálya hossza 4740 m, és miután elsősorban motorosoknak épült, a szalagkorlátok hiányoznak az aszfaltcsík két oldaláról. Helyette tágas bukóterek szegélyezik.

A referenciát akár Michael Schumacher is szolgáltathatná, aki kétszer is landolt a magángépével Sármellék repülőterén, ami igencsak közel van Ostffyasszonyfához. A ferraris időszak utáni és mercedeses korszak előtti Superbike tesztek a legnagyobb titokban zajlottak. Akkoriban a hétszeres világbajnok feltehetőleg olyan bravúrt akar végrehajtani, mint John Surtees. A brit autóversenyző ugyanis világbajnok volt a Formula-1-ben, majd amikor adminisztratív okok miatt kényszerszünetre ítélték, gyorsan nyert egy világbajnoki címet a kétkerekűek világában is. Azok az idők azonban már elmúltak… Michael Schumacher még a német Superbike bajnokságban is csak esett-kelt… Jelenléte a Pannónia-Ringen és annak sejtelmes körülményei azonban ennek ellenére még vonzóbbá teszik a ringet.

– Valóban nem panaszkodhatunk! Gyorsan lekopogom: 2014-ben az időpontjaink 85 százalékát már lekötötték az ügyfelek, 2015-re félig van tele a naptár, sőt, 2016-ra is mintegy 20 százaléknyi foglalásunk van” – nézegeti a naptárakat Kiss Sándor, a pálya ügyvezető igazgatója. A Pannónia-Ring óriási előnye, hogy Bécsből még vontatvánnyal is – értsd utánfutón a motorok, esetenként négykerekűek – egy óra tizenöt perc alatt vígan ide lehet érni.

– Akkor nem is hiányzik egy motoros vagy autós világbajnoki futam?

– Már hogyne hiányozna…? Egyrészt a presztízs, az imázs, másrészt a fejlesztések miatt. Azt azonban hozzá



kell tennem: vannak olyan pályák Európában, amelyek nem, vagy alig élnek meg. Gondolok itt Hockenheimre vagy Nürburgringre. Véleményem szerint a legfontosabb a kihasználtság. Okos kompromisszumokat kell kötni. Nem egyszerű egy vb-pályát megépíteni! A Pannónia-Ringet üzemeltető cég önerőből biztos, hogy ezt nem is tudná megcsinálni.

– Ennek ellenére, ha valaki tavasszal körülnézett Önöknél, azt láthatta, hogy voltak ott bőven betonkeverők, fóliázott raklapok cementtel, mésszel, téglával, egyszóval gőzerővel építkeztek.

– Folyamatosan fejlesztünk, ez tény. Felújítottuk az éttermet, a teraszt, a szállodát, a race controlt, a bokszutcai ajtókat is kicseréltük modernekre, elektromosra és távirányításra, szélesebbre.

– Azt nem feltétlenül a motorosok igényelték. Komolyabb autós versenyeket is terveznek?

– A WTCC folyamatosan pályagondokkal küzd. Miért ne rendezhetnénk a jövőben valamikor mi is egyszer? Ugyanakkor szervezünk magyar autós bajnoki futamokat, zónaversenyeket. Mindenre nyitottak vagyunk. Azonban GP-futamot, de még Superbike vb-t is csak segítséggel tudnánk lebonyolítani.

– Az előbbinek öt, az utóbbinak egymillió euró a lincencdíja...

– Nagyjából igen, de ez változhat és változik is.

– Mi az, ami igazán vonzóvá teszi a Pannónia-Ringet?

– Sárvár és a nyugati régió közelsége. Az igazán gazdagoknak pedig a sármelléki reptér. Nyugodtan mondhatom: udvarias a kiszolgálás, és most nem az étteremre gondolok, ámbátor ott is. Ami igény megérkezik e-mailen, és amit visszaigazolunk, azt meg is kapja az érdeklődő.

– Milyen anyagi kondíciókkal dolgoznak?

– Hat évvel ezelőtt 8000 euró volt egy nap, azután lett 8400, jelenleg 8800. Ez teljes kiszolgálást is jelent.

– Mi az, amin sürgősen változtatni kellene?

– Az ide vezető utak minőségén. A környék szállodai kapacitása jelenleg szűkösen, de elég, hiszen sokan lakókocsival érkeznek. Egy esetlegesen megvalósuló, a Balatontól ide vezető autóút vagy – ki sem merem mondani – autópálya maga lenne a gyönyör.

Balaton Ring:

A giga mutyi!

A sávolyi pálya építési költsége 2008-ban és 2009-ben meghaladta volna a húszmilliárd forintot! Észtvesztően magas összeg...!

Csak összehasonlításképpen: a Hungaroring csaknem egy kilométer hosszú célegyenesének és a pálya hátsó részének „fazonigazítása” egymilliárd forintba került.

Az útépítő mérnökök véleménye szerint egy olyan adottságú terepen, mint Sávoly – nincs szakadék, nem kell völgyhíd – a reális ár 16 000 forint, de semmiképpen sem több 20 000 forintnál négyzetméterenként. A tervezett 4232 méter hosszú pálya földmunkái nem tehettek volna többet ki kétmilliárdnál, beleértve az ilyenkor épített földből készült lelátókat is. Mindehhez hozzájöhetett volna a kaviccsal leterített bukóterek, a betonozott parkolók, kerítések. Az irányítótorony, a VIP- és médiaépületek mintegy egy milliárdot tettek volna ki. A reális ár – elfogadható minőségben – nem haladhatta volna meg a kilencmilliárdot.



A Balaton Ring alapkövét az előző évi motoros világbajnok, Talmácsi Gábor segített elhelyezni

És a másik tizenegy?

Az M7-es autópályán, a kőröshegyi impozáns völgyhíd 5,3 milliárdba került. Sávoly esetében pedig nem beszélhettünk volna csaknem 80 méter magasan ívelő részekről. Nem is folyósította a Magyar Fejlesztési Bank a kért 15,3 milliárdos hitelt, amelynek felhasználója a 87 céget összefoglaló Grupo Milton lett volna. A magyar mega-projektbe beszállt volna a Bancaja spanyol bankcsoport, illetve a Sedesa befektetési konzorcium. A Bancaja amúgy mindenhol szerepelt Aspar Jorge Martinez motorjain a világbajnokság futamain.

Ha ez a név ismerősen csengene a motorsport szerelmeseinek az nem a véletlen műve...

Világbajnok volt, remek versenyző és még jobb üzletember. Az ő csapatában lett világbajnok Talmácsi Gábor, és a spanyol befektetők a magyar versenyző vállán, hátán menekültek volna előre. Ezt is utólag „kottázni” lehet, hiszen a komoly gazdasági válság csak 2008 után érte el Spanyolországot. A befektetők pedig piacot, munkát és óriási hitelt akartak szerezni Sávoly térségében, illetve a Balatonberény felé terjeszkedő projekten. Abban a sávban lett volna golfpálya, wellness központ, lóversenypálya, sőt, még off-road center is.

A giga beruházás, mega mutyi kulcsfigurája Talmácsi Gábor – húzóötlete pedig a köré mesterségesen kialakított hisztéria lett volna. A Dorna – amely a vb promótere – színtiszta spanyol érdekeltségű vállalkozás és az elnökkel, Carmelo Ezpelatával szoros barátságot ápol Jorge „Aspar” Martinez. Innen már csak egy gondolat Talmácsi Gábor világbajnoki címe és a 14 millió, a világbajnoki címet sírva ünneplő magyar, illetve a pálya, spanyol beruházással. Carmelo Ezpelata pedig tanulékony és okos üzletember...

Aki árgus szemmel figyelte a Nagy Elődöket. Bernie Ecclestone mindig abba az országba vitt egy-egy Európa Nagydíjat, ahol a méltán népszerű világbajnokot ünnepelték. Ha éppen Fernando Alonsót, akkor Spanyolországba, ha Michael Schumachert vagy éppen Sebastian Vettelt, akkor Németországba.

Nem vitás Magyarországon is MotoGP őrület volt Talmácsi Gábor világbajnoki címe után! Példátlan módon kétszer is úgy kerültünk be a vb-naptárba, hogy egyetlen kapavágás se történt a megálmodott sávolyi pálya helyén –, hogy aztán kétszer is dicstelenül essünk ki...

A hazai motorsportrajongók nagy bánatára, de az ország gazdasági életének szerencséjére...



Az impozáns tervekből végül nem lett semmi. A beruházás elindult, de a hitelek elapadtak, így befuccsolt az építkezés

Hasznot hozna az országnak!

Manapság már a közgazdaságtan is specializálódott. Dénes Ferenc (sportközgazdász) az úttörők között volt. Mindamellett, hogy bevallottan szereti az autó-motor sportot, minden esetben a realitás talaján marad.

– Magyarországon az autó- és a motorsport népszerűsége vetekszik a futballéval. Mind a marketing értékét, mind pedig a nézőszámot tekintve – szögezi le Dénes Ferenc. – A Formula-1 meghonosodott Magyarországon! Ez már évtizedeken átívelő tradíció, és mivel a Magyar Nagydíjak jó hírünket vitték a világban, van mire építeni. Hasonlóan jó a hírverése a WTCC-nek, azzal megspékelve, hogy van egy kiemelkedően intelligens versenyzőnk, Michelisz Norbert. Ő egy olyan szerethető figura, aki miatt érdemes kimenni a pályára, vagy nézni a közvetítést. Valami/valaki hasonló kell a motorsportban is. A modell jószerivel adott, csak le kell másolni.

– Ha nincs magyar versenyző, akkor nem is érdemes világversenyt rendezni?

– Ez így nem igaz. Magyarországnak jó híre van – erre utaltam az imént –, ez azért fontos, mert az a szurkolói kör, amely figyelemmel kíséri például a MotoGP-t, egészen biztosan megcélozna egy magyar pályát is. Nekünk, magyaroknak lenne fontos egy hazai versenyző. Aki, ha van, nagyon jó, de ha nincs, az sem döntené romba a nagydíjat.

– Mondhatni, hogy Magyarországon van sportkultúra?

– Mindenképpen! Ezen belül az autó- és a motorsport kiemelkedő. Legfeljebb a közvélemény nem nagyon tud róla. Tudomásom szerint sok magyar jár külföldi vb-futamokra.

– Segítene rajtunk, ha lenne motorgyártásunk?

– Nem feltétlenül szükséges, hiszen nincs minden olyan országban motorgyár, ahol nagydíjat rendeznek. A magyar leleményről legendák keringenek, ezért el tudnék képzelni egy veterán felvonulást, sőt, a régi Pannóniákkal egy versenyt is. Meggyőződésem, hogy egy ügyes management megtalálná a megoldást.

Slovakia Ring:

Nem dumáltak, hanem megépítették

A határátkelő Rajkától alig harminc kilométerre, Dunaszerdahely mellett, 2008. októberi kezdéssel nem egészen egy év alatt egy minden igényt kielégítő pályát építettek a szlovákok. A ringen mindenféle erőpróbát tarthatnak az érdeklődők, a gyorsasági motoros futamoktól, a zónabajnoki autóversenyekig, sőt, még driftversenyeket is „beengednek” a tulajdonosok.

A szlovák pálya 6,5 milliárd forintnyi euróból épült – akkori árfolyamon átszámítva –, azaz meg se közelítette a szupermodern pálya költsége a sávolyit.

A Slovakia Ringet egy volt osztrák motorversenyző, Hans Roth tervezte. A befektetők elvárása volt, hogy megfeleljen az FIA és az FIM – a nemzetközi motoros és autós szövetség – szabályainak és ajánlott kívánalmainak. A pálya alapterülete 80 hektár, leghosszabb verziója 5929 méter, de a legkülönfélébb átkötésekkel kilencféle variáció is kialakítható. A legrövidebb kör 2636 méteres.

A Slovakia Ring egyetlen fillér állami támogatást sem kapott, ugyanakkor csaknem száz százalékos kihasználtsággal, WTCC és GT1-es világbajnoki futammal üzemel. Hasonlóan a Pannónia-Ringhez és a Hungaroringhez. Pedig nem voltak könnyűek az első, válságos esztendők...

– Amikor a pálya terveit megálmodtuk, sőt, még az első kapavágás idején is, dübörgött az autóipar és az autósport – meséli Snegon László, a magyarok által is felkapott létesítmény ügyvezető igazgatója és résztulajdonosa. – A másik ok, amiért létrejött a Slovakia Ring, az volt, hogy a helyi pilótáknak Csehszlovákia szétválása után nem volt hol versenyezniük, ráadásul a helyi autó- és motorsport szövetség képviselői is támogatták az ötletet. Az is



Tágas, modern és jól variálható: a Slovakia Ring egy igazi XXI. századi létesítmény, mindössze pár kilométerre a magyar határtól



A szlovák létesítmény egyik legfontosabb rendezvénye a WTCC

cél volt, hogy az utakon gyakorló amatőröket biztonságos körülmények közé tereljük.

– Aztán jöttek a nehezebb évek, a versenyzők és a sorozatok egyre fogytak, de Önökön ezek a körülmények sem fogtak ki. Hogyan lehetséges ez?

– Bár van banki hitelünk és állami támogatást sem kaptunk, a működtetés valóban gazdaságos. De ez nem jön magától: nagyon keményen dolgozunk és gyorsan tanulunk. És talán hatásosabb az üzletpolitikánk, mint a legnagyobb pályáké, amelyek alkalmanként hajlamosak elkényelmesedni.

– Mivel szokott érvelni, ha egy sorozat szervezője megkeresi Önöket és más, mondjuk magyar helyszínek kedvezőbb paramétereivel próbál alkudozni?

– Tisztában vagyunk az erősségeinkkel. A Slovakia Ring nem egy hagyományos vonalvezetésű létesítmény, ha úgy tetszik, nem Tilke-féle elképzelések szerint épült. Különleges kanyarokat próbálhat ki, aki ellátogat hozzánk, ez általában tetszik az embereknek. Ezenkívül helyben kínálunk minőségi szállást és tanpályával is rendelkezünk. Sőt, rövidesen egy gokartpályát is szeretnénk átadni, hiszen az utánpótlásra is oda kell figyelnünk.

– Néhány rangos autós sorozat már visszajáró vendég Önöknél, és az Alpok-Adria Kupa motorosai is rendszeresen Szlovákiában versenyeznek. Milyen a bérlők megoszlása, hatással vannak a nevesebb rendezvények a megrendelőkre?

– Elsősorban motorosok járnak hozzánk, főként Ausztriából, de természetesen sok más széria is képviselteti magát. A WTCC, a GT-vb és a többi neves széria megrendezése elsősorban promóció szempontjából fontos, hiszen mindenki szívesebben vezet egy olyan aszfaltcsíkon, ahol előtte világsztárok küzdöttek egymás ellen. De a bevételek nagyobbik részét a hétköznapok hozzák.

– Hallott arról, hogy Magyarországon két új pálya is épül?

– Természetesen, az egyik létesítmény képviselői jártak is nálunk, hogy tanulmányozzák a működésünket, talán mert pillanatnyilag mi vagyunk azok, akik képesek vagyunk összekötni a cseh, a szlovák és a magyar autósportot, ami külön előnyökkel jár. Ha a véleményemre kíváncsi azzal kapcsolatban, hogy jót tesz-e a két új pálya a piacnak, azt válaszolom, hogy igen. Bár a jelenlegi kínálat is megfelel az igényeknek, minden új szereplő pezsdít egyet a régió motorsportján, és ez nagyon jó. Abban is lehet bízni, hogy akadnak majd bérlők, akik teszt szempontjából örömmel veszik, ha pár száz kilométeren belül több vonalvezetésen is gyakorolhatnak.

Hell Ring:

Pályarajz és látványterv már van

Csaknem 6 milliárd forintos beruházással versenysport és turisztikai központot hoz létre Miskolc térségben a Hell Energy vállalatcsoport. A cég által kiadott közlemény 2013 őszére ígérte az építkezés megkezdését, ám a sajtó részére ez eddig csak a – kétségkívül – pazar látványtervek állnak rendelkezésre.

A 3570 méter hosszú pálya az elképzelések szerint megfelel majd az FIA és az FIM legszigorúbb kritériumainak és a rövidesen beinduló építkezés után 2014 nyarára ígérik az első versenyt a projekt vezetői. Ez kétségkívül rendkívüli és egyedülálló tempót kíván, amely még a viharos gyorsasággal épült Hungaroringet is megelőzi. Igaz, más időket élünk mostanság, mint a '80-as évek elején...

A kistérség nemcsak az autó- és motorversenyekre alapozza a létét, hanem Kelet-Közép-Európa egyik csodás természeti tájára – például Lillafüred –, továbbá a kulturális és gasztronómiai értékekre is, melyek igencsak jellemzőek Északkelet-Magyarországra.

A komplexumba családi élményparkot, ultramodern szabadtéri és fedett gokartpályát, vezetéstechnikai centrumot, több – különféle kategóriájú – hotelt, nemzetközi színvonalú éttermeket álmodtak a tervezők, sőt, a tervek szerint a pálya kiváló kapcsolódási pont lehet a konferenciaturizmushoz is. Ideális helyszíne lehet akár több ezer fős vállalati rendezvényeknek, termékbemutatóknak. A komplexum „nyitott" lesz a hétköznap autósainak, motorosainak, hogy vezetéstechnikájukat csiszolják, de fontos szerepet kap(hat) a baleset-megelőzési programokban is.

A versenysport terén is komoly terveket szőnek a projektben résztvevők, hiszen elképzelhetőnek tartják a legkomolyabb szériák rendezését is – bár az F1 és a MotoGP említése kapcsán bőven akadnak, akik a fejüket csóválják.

Némi hiányérzet azért lehet bennünk, mert a Miskolcon évtizedes hagyományokkal rendelkező és valóban a világ elitet versenyeztető, igazi arénasport, a salakmotorozás valahogy kifelejtődött a tervekből. Pedig a miskolci Speedway-ét, a Nagydíjat ismerik és elismerik a világon.



A Hell Ring az azonos nevű energiaital-gyártó vállalkozás szomszédságában fog felépülni, de a projekt egyelőre csak a tervezési fázisban tart




A borsodi létesítmény szállodája és gokartpályája a látványtervek szerint minden igényt ki fog elégíteni

Balaton Park Circuit:

Bajkonur? Houston?

Főkajár nem egészen három kilométerre fekszik a Balatontól, és állandó lakosainak száma 1780 fő. A településnek külön – úgynevezett – holland utcája van. Takaros, muskátlis szépen rendbe rakott házakkal, amelyekben – hiába az 1300 kilométeres távolság – meglehetősen hosszú időt töltenek el a tulajdonosok. Vannak közöttük nyugdíjasok, akik hosszú hónapokat töltenek Balatonfőkajáron, és vannak, akik többször is csak egy hétre „ugranak" le. A falu szőlőhegyén kiváló fehérborszőlő terem, következésképpen remek a község gazdáinak fehérbora. Ámde haladnak a korral: telepítettek már „kékszőlőt" is, így már van vörösbor is. A nyitottság, a jövő igényeinek felismerése, amúgy is jellemző a településre és Forró Zsolt polgármesterre.

– Kilenc éve beszélgettünk először arról, hogy milyen jó lenne egy autós-motoros pálya a környéken. Azóta a harmadik ciklusnál tartunk, de a mindenkori önkormányzat képviselőtestülete maximálisan támogatta az ötletet, no és persze a megvalósulást is... – emlékszik vissza a polgármester úr. – A pálya sokáig csak az álmok, a vágyak és a remények kategóriája volt. A mi lesz, ha...! Most azonban már dolgoznak a buldózerek, hiszen 2012 őszére megszületett az összes építési engedély. A pálya vonalvezetésén már kivették a földet, készül a tükör. Remélhetőleg kegyes lesz hozzánk az időjárás, jó sokáig lehet majd dolgozni az építőknek.

– Jövőre, akkor 2014-ben már lesznek versenyek?

– Noha én magam is motorozok, nem tekintem magamat motorsportszakértőnek. Nyilván engedélyeztetni kell a pályát, de be kell építeni a versenynaptárba. Hírét kell vinni, de hogy események lesznek az biztos.

– Említette, hogy nem idegen Öntől a motorozás.

– Főkajáron létezik egy Balaton Lovagjai Motoros Egyesület, amelynek alapítója, titkára vagyok... A nyári nagy melegben pedig nem autóval mentem a Győr melletti Tényőre, hivatalos ügyben, hanem egy nagy robogóval. Ezzel együtt még egyszer hangsúlyozom: nem vagyok motorsportszakértő.

PÁLYÁK ÉS ADATOK

Név	Helyszín	Építés	Terület (ha)	Hossza (m)	Fontosabb versenyek	Szállás	Elérhetőség	Megvalósulás
Hungaroring	Mogyoród	1986	73	4380	F1, WTCC, DTM	Nem	hungaroring.hu	Igen
Pannónia-Ring	Ostffyasszonyfa	1996	65	4740	ProSuperbike, IDM	Igen	pannonia-ring.hu	Igen
Slovakia Ring	Orechová Potôň	2009	80	5929	WTCC, GT1	Igen	slovakiaring.sk	Igen
Balaton Park Circuit	Balatonfőkajár	2014	80	4215	–	Igen	–	Épül
Hell Ring	Szikszó	2014	kb. 35	3570	–	Igen	hellring.com	Terv
Balaton Ring	Sávoly	2009	200	4232	MotoGP	Nem	–	Nem

– Balatonfőkajár polgármestereként mit remél a pályától?

– Természetesen munkahelyeket, továbbá egy csomó turistát.

– Bővebben...

– Az itt élőknek legyen bevétele. A Balaton százszor és ezerszer elmondott problémája: az adott év augusztus 21-én „meghal” a tó. Az üzletek, éttermek, presszók, szórakozóhelyek, strandok kezelői többségében nem helybéliek. Drasztikusan csökken a nyaralók száma, minden üzlet bezár.

– Nem lehet tudni, hogy azért zárnak-e be az üzletek, mert nincs nyaraló, vagy azért, mert nincs turista, mert mindenhol lehúzzák a rolót.

– Meg persze azért, mert a bérleti díjat addig éri meg fizetni! Továbbá – az előbb utaltam rá –, otthon be kell iskolázni a gyerekeket, indul a másik verkli.

– Közgazdaságilag kiemelkedő lesz a községnek a pálya?

– Ahhoz képest, hogy vannak a hollandjaink, illetve egy szüreti mulatság – teljesen mindegy, minek hívom –, illetve egy disznóvágás, ahhoz képest mindenképp. Aranyos-hegyen külön utcájuk van a hollandoknak, házanként hét-nyolc kerékpárral. Bebarangolják az északi partot, élvezik a dombokat, lejtőket. Ők jönnek télen is, imádnak korcsolyázni a befagyott Balatonon. Olykor négy-öt napra is „leugranak”. Annyira szeretik, hogy levezetnek 2600 kilométert. Van egy Borházunk, száz hektár feletti területen gazdálkodnak. Jó a boruk... Az idegenforgalmi adó minimális. Tehát abban bízom, hogy a pályával – időben – kitágul a szezon.

– Engedjen meg egy személyes élményt. Jómagam végignéztem a Hungaroring megszületését. Kerepestarcsa, Mogyoród, a ’80-as

> „Mintegy ötszáz munkahelyet teremtünk, 8 milliárd forint a beruházás értéke.”
> *– Oláh Gyárfás, Balaton Park Circuit*

évek elején jellegtelen, poros falucska volt, ahol csak akkor lassított az arra járó, ha a szembejövő villogott: traffipax van az úton. Ma már valóságos kis városok, elegáns panziók tucatjaival, éttermekkel és számos, a szórakoztatást szolgáló – létesítménnyel.

– Valami hasonlóban bízunk mi is! Higgye el: ránk fér... A háttérforgalomnak kell erősnek lenni. A munkahelyek teremtésében bízunk nagyon.

– A kép sosem fekete vagy fehér. Vannak-e szürke árnyalatok?

– Amióta kitudódott a pályaépítés tényleges beindulása, rengeteget keresnek. Lassan kitehetjük a bejárati ajtóra: Kalandorok kíméljenek! Jönnek az emberek a legkülönfélébb eszement ötletekkel. Csak éppen Bajkonúrt nem ígértek még ide.

– Kazahsztán még hagyján, de Houstont?

– Na, azt még nem! Ugyanakkor ne mondja hangosan, mert még meghallja valaki.

– Szakzsargonban: a működő tőkében bízik?

– Igen! Miután meg lesz a pálya, meg kell gondolnunk egy sportcsarnokot, egy közösségi házat, ahol azok is eltölthetik az időt, akik „csak” kísérők, és nem benzin folyik az ereikben. Lehet mozi, étterem, jó értelemben vett játékterem. Pesten van olyan bevásárlóközpont, ahol jégpálya van nyáron. Minden elképzelhető verzió érdekel bennünket.

– Templom van a községben?

–???

– Templom...

– Van, kettő is. Egy katolikus és egy református. Miért kérdezi?

– A GP mezőnyében van néhány motoros, aki a nagydíj hétvégéjén ellátogat a templomba.

– Ez sem lehet akadály...

A hely mesés... Budapesttől 90, Ausztriától 150, Olaszországtól 460, a horvát tengerparttól 420 kilométerre található. Végig autópályán... A Balaton keleti csücskétől pedig – már bocsánat – egy köpésre. Siófoktól például alig egy harmincasra, ugyancsak autópályán... Kitekintve Európa versenypályáira ez még vidáman belefér.

Alighanem ezért is választotta ezt a területet az az üzletember – sok más egyéb mellett az ingatlanfejlesztésben is érdekelt – Chanoch Nissany, aki önmaga is belekóstolt a versenyzésbe.

Az üzletember remekül kamatoztatta és „forgatja versenyzői kapcsolatait. Mindenhol ott van, mindenki ismeri, és szívesen is látják! Fernando Aloso és az ő születésnapja szinte egybeesik, így – hiába válság van – ketten kaptak egy tortát a Magyar Nagydíjon. Csak a számokat kellett cserélgetni. A 24-est 42-re, illetve fordítva.

– A Balaton Park Circuit egy hiányt akar betölteni. Nincs a Közép-európai régióban egy igazán új építésű modern autós és motoros pálya, amely egyaránt alkalmas arra, hogy a hétköznapok motorosait, autósait kiszolgálja, de alkalmasint helyet adjon komoly és még komolyabb versenyeknek. Sőt, akár a világbajnoki futamoknak – összegzi a tényeket ifj. Oláh Gyárfás, a beruházás sportszakmai vezetője. Ha a név ismerősen csengene az autósport kedvelői számára, az megint csak nem a véletlen műve. Édesapja a ’70-es, ’80-as évek hazai rali-életének remek pilótája volt. Így nem esett messze az alma a fájától.

– Dolgoznak a buldózerek, de mik a háttéradatok?

– A kistérségben mintegy ötszáz munkahelyet teremtünk, 8 milliárd forint a beruházás értéke. A pálya 4215 méter hosszú, de számos átkötéssel több variáció is kialakítható a versenyek jellegének megfelelően. Mi egy kicsit – szándékosan – fordítva ültünk fel a lóra. A pályaépítések általában a versenycsík építésével kezdődnek. Mi először felépítjük a verseny központi épületét, a 16 bokszot – ez a sor majd tetszés szerint bővíthető lesz –, de már mennek a buldózerek a versenykörön is. Első lépcsőben a „kivett” földből természetes tribünök lesznek és mintegy ötezer nézőnek épített lelátó. Nagyobb eseményeknek mobil lelátókat építünk.

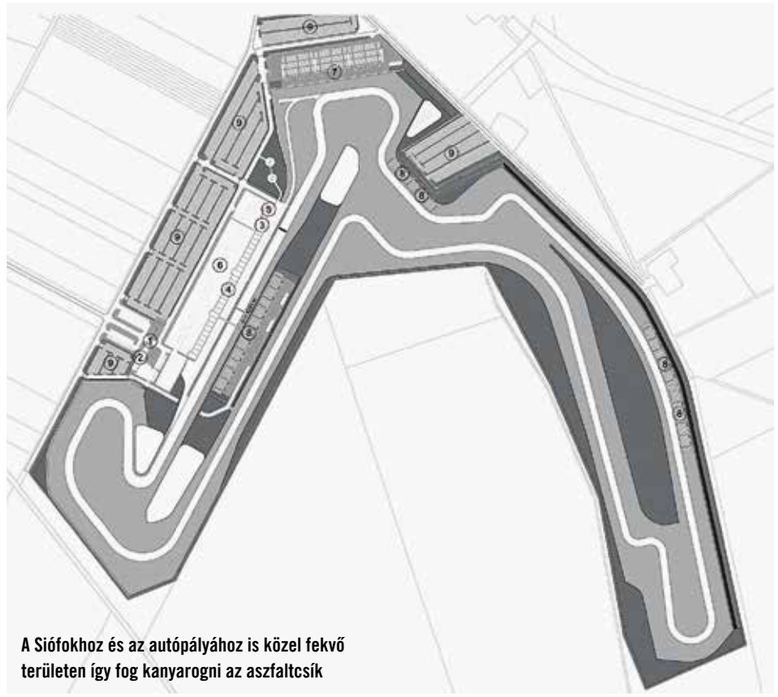
– Mikorra várható az első verseny? Sőt, inkább úgy fogalmaznék: az első esemény?

– Tervek szerint 2014 év végén már a megnyitót is megtartjuk de ez függ az időjárástól is miként tudjuk folytatni a munkálatokat a telet követően.

– Milyen eseményekben gondolkoznak?

– Célunk, hogy a pálya rendelkezzen az FIA és az FIM pályalicenccel is, tervezés során már figyelembe vesszük az aktuális szabályozásokat. Versenyeken kívül fesztiválokat és klubtalálkozók helyszínéül szolgál a pálya. Széles spektrumban gondolkodunk, de fő célunk Európa összes motoros klubját elhozni Magyarországra.

– Nyilván a megtérülésre törekszenek, de terveznek-e világbajnoki futamokat? A MotoGP például a sávolyi horrortörténet óta benne van a levegőben...



A Siófokhoz és az autópályához is közel fekvő területen így fog kanyarogni az aszfaltcsík

– A kamionversenyek kivételével mindenre nyitottak vagyunk. A vb-naptárak általában két évvel korábban készülnek. Mi a bevételt a folyamatos fejlesztésre akarjuk fordítani. A pálya kihasználtságát évi 250 napra tervezzük. A végső cél egy szórakoztatócentrummal egybekötött komplexum.

– Hányan találják meg Önt „eszement” ötletekkel?

– Nem szűkölködünk a javaslatokban... Mi azonban csak az előre eltervezett ütemben akarunk haladni, és haladunk is. Nincsenek, mert nem lehetnek hátráltató tényezők. A magunk urai vagyunk!

– Titokban tartották a projektet. Miért?

– Ne titkoltuk, egyáltalán nem! Csak nem beszéltünk róla feleslegesen. Magyarországon az a divat, hogy már az első kapavágás előtt bejelentik az átadást is. Nem akartunk ebbe a hibába esni...

– Elsőre kicsit távol esik egymástól a két dolog, de a magyar labdarúgóedzők egyik kiválósága – akit méltatlanul mellőznek – Sisa Tibor mindig az édesapját idézi, nevezetesen: „Mondj egy kicsit, tegyél egy sokkal nagyobbat!”

– Így, így... Valahogy így... Ezt nem ismertem, de nagyon jó!



A Balaton Park Circuit izraeli befektetők által finanszírozott projekt, amely 2014-ben készül megnyitni kapuit

Pilóta és befektető

Chanoch Nissany későn érő típus… Vagy ha úgy tetszik: kegyetlenül tudja, hogy mely dolgok fontosak az életben és ezt a sorrendet be is tartja. Tudniillik először megteremtette az erkölcsi és a pénzügyi alapokat ahhoz, hogy költséges hobbiknak hódolhasson.

Már érett fejjel tanult meg zongorázni, és ha nem is törhet világhírű honfitársa, Yehudi Menuhin babérjaira, a zene mindig többé, tisztábbá teszi az embert.

Lett légyen szó azonban bármilyen kitűnő zenetanárról vagy páncéltőkés Bösendorfer zongoráról, az csak aprópénz lehet ahhoz képest, hogy valaki Formula-1-es pilóta legyen. Chanoch Nissany 38 éves korában – mintegy három évtizeddel az ideális kor után – szeretett bele a gokartozásba. Az autósport aranykönyve szerint az igazán gyors kartosokból formaautós pilóták lesznek.

A nagykönyv ezúttal sem tévedett…

Az üzleti élet ezer szálával kötődött Magyarországhoz Chanoch Nissany, így a magyar bajnokságban kezdett el autózni és ötszörös bajnok. (Fia, Roy, aki ígéretes versenyzőpalánta és jelenleg a Formula-3-as Európa-bajnokságban indul, ugyancsak magyar licenccel versenyzett éveken át.)

Chanoch Nissany rajthoz állt a Formula 3000-es világsorozatban is, majd gondolt egy merészet és bejelentkezett a Minardi csapathoz. Így ő lett az első izraeli állampolgár, aki Formula-1-es autót vezetett. Magyarország persze nem lenne Magyarország, ha az egyik portál nem azt írta volna: „Nissany, az első magyarországi Formula-1-es turista.”

Mondhatni: savanyú a szőlő…

Chanoch Nissany ezek után gondolt egy merészet és miután volt/van rálátása az ingatlanüzletre, elhatározta, épít egy nemzetközi szintű, az FIA és az FIM szabályainak egyaránt megfelelő pályát.

Állami és EU-s pénz nélkül.

Ha ez is sikerülni fog neki (miért ne lenne így, ha ez idáig minden ötletét sikerre vitte), már nehezebb lesz fogást találni rajta.



Spanomenális szezon

Hispán dominancia a kétkerekűek világbajnokságain

Nincs olyan MotoGP rajongó, aki ne tudná kívülről akaratlanul is a Marcha Realt, azaz a Királyi indulót, hiszen idén a lehetséges 52 alkalomból bizony 47-szer csendült fel Európa egyik legrégebbi nemzeti himnusza. Sokan már unják a spanyol dominanciát, pedig korábban megéltük már ezt más nemzetekkel is. Egy biztos, lehet irigyelni a hispánokat, de leginkább példaként érdemes tekinteni rájuk.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: CSAPATOK



Hogy mennyire fontossá vált a gyorsasági motorsport Spanyolországban, azt jól jelzi, hogy nemcsak Katalónia elnöke, de a spanyol miniszterelnök is fogadta az idei bajnokokat, míg Carmelo Ezpeleta, a Dorna elnök-vezérigazgatója magától Fülöp spanyol koronahercegtől vehetett át díjat a sportért végzett aktivitásáért.

Igen, könnyű nekik, hiszen szinte egész évben motorosidő van, mégis ennél sokkal több kellett ahhoz, hogy Spanyolország az utóbbi tíz évben szépen csendben átvegye az uralmat a gyorsaságimotoros-világbajnokság felett.

Ki gondolta volna mindezt Ángel Nieto 1970-es győzelme előtt Spa-Francorchampsban? Huszonkét évnek kellett eltelnie ugyanis a világbajnokság megszületése után, hogy spanyol állhasson a dobogó legfelső fokára a 125 cm^3-es kategóriában. Egy évvel később Nieto világbajnok is lett az említett géposztályban, amit még hat másik cím követett, 62 futamgyőzelmével pedig a mai napig a „kiskategória" (125 cm^3/Moto3) legeredményesebb versenyzője.

A középső géposztályban 1988-ig kellett várni az első spanyol bajnoki címre. Alfonso (ismertebb nevén, Sito) Pons egy évvel később is a 250-esek legjobbja lett, majd egy hosszú, tízéves csend következett. Pedig ekkorra már a spanyolok által állított fal is ledőlt, ami akadályozta a japán motorok forgalmazását, és így a versenyzők támogatását is, de ez is kevés volt a '90-es évek olasz (Capirossi, Cadalora, Biaggi), japán (Sakata, Aoki, Harada) és Rainey, Schwantz, Doohan armada ellen. Az első királykategóriás bajnokra egészen 1999-ig kellett várniuk, ráadásul amíg Álex Crivillé az 500-asok között ért fel a csúcsra, addig Emilio Alzamora a 125-ösök között lett világbajnok.



Miután 1992-ben a Dorna lett a világbajnokság jogtulajdonosa, hatalmas háttérmunka kezdődött a nemzeti bajnokságban, ami mára Európa legerősebbje lett. Nem véletlen, hogy a mai vb-pilóták kétharmada onnan kerül ki, és a tehetségesnek tartott fiatalok nem Nagy-Britanniában próbálnak szerencsét – ahogy anno Casey Stoner is –, hanem a spanyoloknál.

Nem mozgat meg akkora tömegeket, mint a futball, de önmagáért beszél, hogy a 18 versenyből álló sorozat három leglátogatottabb helyszíne közül kettő spanyol: Jerez a maga 219 ezres és Valencia a közel 209 ezres látogatószámával a három nap alatt. (Az első helyen Brno végzett 222 710 fővel.)

Az aragóniai pálya 2010-es bemutatkozása óta négy spanyol helyszín szerepel a naptárban, ami azt is eredményezi, hogy minden eddig létező géposztályt figyelembe véve, a világbajnokság története során eddig hispán földön futották a legtöbb futamot, szám szerint 337-et, míg Olaszországban 314-et.

Talán ez az egyetlen olyan tény, amiért rossz szemmel lehet nézni a Dornára és a spanyolokra, de az eredményeket senki sem vitathatja el tőlük, márpedig abban idén nem volt hiány.

2010 után idén másodszor lett mindhárom világbajnok spanyol. Ez korábban csak az olaszoknak sikerült 1950-ben és 1975-ben (a 125/250/500-as kategóriákat figyelembe véve). A 156 megszerezhető dobogós helyből 113-at a spanyolok vittek el.

Az első alkalom, hogy egy kategóriában mindhárom dobogós feje fölé a piros-arany zászlót húzták fel, a 2006-os Török Nagydíj 125-ös versenye volt. 2010-ben ez 9-szer sikerült a legkisebbek között, míg idén 12-szer a Moto3-asoknál.

A királykategóriában először a 2012-es japán versenyen volt teljes spanyol dobogó, idén a Marc Márquezzel kiegészült Jorge Lorenzo és Dani Pedrosa páros 10 alkalommal állhatott fel egyszerre a pódiumra. Hatalmas fejlődés, aminek ki tudja, hol a vége.

A 125/Moto3, 250/Moto2 és 500/MotoGP géposztályokat figyelembe véve 29 bajnoki címnél tartanak, így minden esély megvan, hogy már jövőre megelőzzék a 30 címmel büszkélkedő briteket, míg az olaszoknak ezt a rekordot egy ideig még nem kell félteniük, hiszen 65 aranyat tudhatnak magukénak.

Hogy utóbbiak ezt mikor tudják tovább növelni, az egyelőre kérdés, de a Team Italia és a jövőre debütáló Team Sky VR46 megkezdte az utánpótlás felkarolását...







Ángel Nieto nyitotta a sort, és kisebb-nagyobb kihagyások után a spanyol motorosok lassan egyeduralkodók lettek a világbajnokságon





Egy kilencszeres világbajnok emlékei

Loeb felejthetetlen versenyei

A 168 világbajnoki futamot teljesített Sebastien Loeb egészen félelmetes statisztikákkal rendelkezik: 78 győzelem, 116 dobogó, 896 szakaszgyőzelem, 1619 világbajnoki pont és 21 kiesés – sorozatban 9 világbajnoki címet szerezve Daniel Elenával. Ennyi nagyszerű versenyből nagyon nehéz mindössze néhányat kiválasztani, Loeb mindenesetre megpróbálta...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: CITROEN

2001, Sanremo



A Francia Ralibajnokságban és a J-WRC-ben kitűzött céljaim elérését követően Guy Fréquelintől lehetőséget kaptam, hogy első ízben egy Xsara WRC-t vezessek. Hogy őszinte legyek, bíztam a jó eredményben, hiszen a teszteken többé-kevésbé elértem Bug (Philippe Bugalski) köridőit. Az első szakasz után négy másodperccel maradtam le az elsőtől, annak ellenére, hogy nem nyomtam igazán. Ez, a magabiztosságom ellenére is nagy meglepetés volt! Fantasztikusan zárult a verseny, épphogy csak kikaptam Panizzitől. A rali előtt még faxokat küldtem a gyártóknak, hogy emlékeztessem őket, elérhető vagyok. Sanremo után viszont mindenki felhívott, hogy megpróbáljon egy teljes idényre megszerezni. Noha csak egy fél szezont versenyezhettem 2002-ben a Citroennél, náluk akartam maradni. Azt hiszem, helyes döntést hoztam!

2003, Monte-Carlo



Ez talán az egész csapat legszebb emléke. Első teljes WRC-szezonunk nyitányán kisajátítottuk a dobogót a világ leghíresebb raliversenyén! Akkoriban Carlos Sainzhoz és Colin McRae-hez mérhettem magam. Két világbajnok csapattárs kissé ijesztő volt. Mindig jó volt a viszony köztünk, még akkor is, amikor elkezdtem felülmúlni őket eredmények tekintetében. Sokat jelentettek nekem és a Citroennek is.

2004, Korzika

Mindig azért versenyeztem, hogy a legjobb legyek, hogy világbajnok legyek. De mielőtt sikerült volna, néha elgondolkodtam, képes vagyok-e rá. Azon a napon elértük a célunkat, már a második teljes szezonunkban! Az első cím nagyon különleges volt, mivel Franciaországban biztosítottuk be. Mindenki ott volt, a családom, a barátaim... Örültem, hogy képes voltam győzni édesapámért. Nem mondott sokat, amikor együtt voltunk, de újságírók elmesélték nekem, hogy arról beszélt nekik, mit jelent ez számára. Nagyon büszke voltam arra, amit elértem.

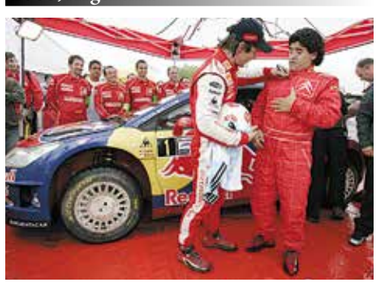


2007, Új-Zéland



Nem szeretek a vereségről beszélni, de itt másodikként végezni nagyon különleges volt. Ez a verseny hozta az egyik legjobb csatámat Marcus Grönholmmal. Fantasztikus ezeken a csodálatos murvás utakon vezetni, és a feszültség is hatalmas. Az utolsó körig az élen álltam, de az előnyöm sosem lett több három másodpercnél. A Whaanga Coaston, a rali utolsó előtti szakaszán aztán Marcus megszerezte a vezetést hét tizeddel, így minden a szuperspeciálon dőlt el. Noha megnyertem a szakaszt, összességében veszítettem, mindössze három tizeddel...

2008, Argentína



Argentínában mindig jól szerepeltünk, de leginkább a hihetetlen atmoszféra, a lenyűgöző környezet és a híres barbecue miatt szeretjük, amit Daniel is nagyon kedvel! A helyi Citroen-részleg nagyon aktív, és minden évben változatos promóciós eseményeket szerveznek. Abban az évben Diego Maradona ült a navigátori székben. Amikor elindultunk, nagyon izgatott lett, mivel azt hitte, a hatalmas tömeg miatta gyűlt össze, ám az ülés elhelyezkedése és a tükröződő, sötétített ablak miatt senki nem látta őt. Mivel nem beszélek spanyolul, ő pedig alig tud angolul, nem tudtam ezt neki megmagyarázni... Ám amikor visszatértünk, és kiszállt a C4-ből, kitört az őrület – ezúttal már miatta!



2008, Finnország

Finnország sokáig Marcus Grönholm területe volt. 2008-ban már visszavonult, de így sem lett egyszerűbb a dolgom, hiszen Mikko Hirvonennel találtam szembe magam, aki elszántan küzdött, hogy megnyerje hazai versenyét. Mindketten padlógázzal hajtottunk, egyikünk sem követett el hibát, és végül kevesebb, mint tíz másodperccel győzni tudtam. Utána azt mondtam, többet nem próbálom megnyerni, mivel túl nagy kockázatot jelent száznyolcvannal menni közvetlenül a fák mellett. Ám végül elég magabiztos lettem, hogy még kétszer nyerjek ott... Ezek a sikerek a karrierem legfontosabb győzelmei közé tartoznak.

2008, Japán



Miután már két bajnoki címet is nyertünk Japánban, tudtuk, hogy Sapporo nem a legjobb hely a verseny utáni ünneplésre. Ezért vasárnap este Tokióba repültünk. A két reptér közti transzfer közben arra kértük a busz vezetőjét, hogy álljon meg a városközpontban. Szegény sofőrnek három órán át kellett állnia Roppongiban, Tokió azon körzetében, ahol a legélénkebb az éjszakai élet. Sokat ittunk aznap éjjel, páran rosszul is lettek, persze ez biztosan azért történt, mert a mojitóban nem volt friss a menta! Néhány újságíró ezt meg is erősíthetné, feltéve, ha nem lettek volna a „legfáradtabbak és legérzelgősebbek" közt... Elég annyit mondani, hogy a hazaút Párizsba igen csendes volt!

2009, Norvégia



Noha 2004-ben a Svéd Ralit már megnyertem, ezt a téli győzelmet nagyobb eredménynek érzem. Tökéletes körülmények voltak, tömör hó fedte a jégréteget, a hótorlaszok pedig elég szilárdak voltak ahhoz, hogy rájuk futhassunk a kanyarokban. Mikkóval ismét remek csatát vívtunk a rajttól a célig. Egyikünk sem követett el hibát, s végül tíz másodpercnél is kevesebb volt köztünk.

2009, Görögország



Kétségtelenül ez volt a legnagyobb bukásunk! Ahogy az lenni szokott, egy pillanatnyi kihagyás elég volt, s az autó jó néhányszor megpördült. A baleset után a telefonomat kerestem, mely benne maradt az ajtón lévő kis tartóban, ahová mindig tenni szoktam. A trükkös része a dolognak az volt, hogy

ezt a bizonyos ajtót megtaláljam, az autótól távolabb kellett kutatnom... Az esetnek komoly következményei lettek, hiszen ezt jó pár gyengébb eredmény követte. Végül egyetlen ponttal szereztük meg a címet Walesben.

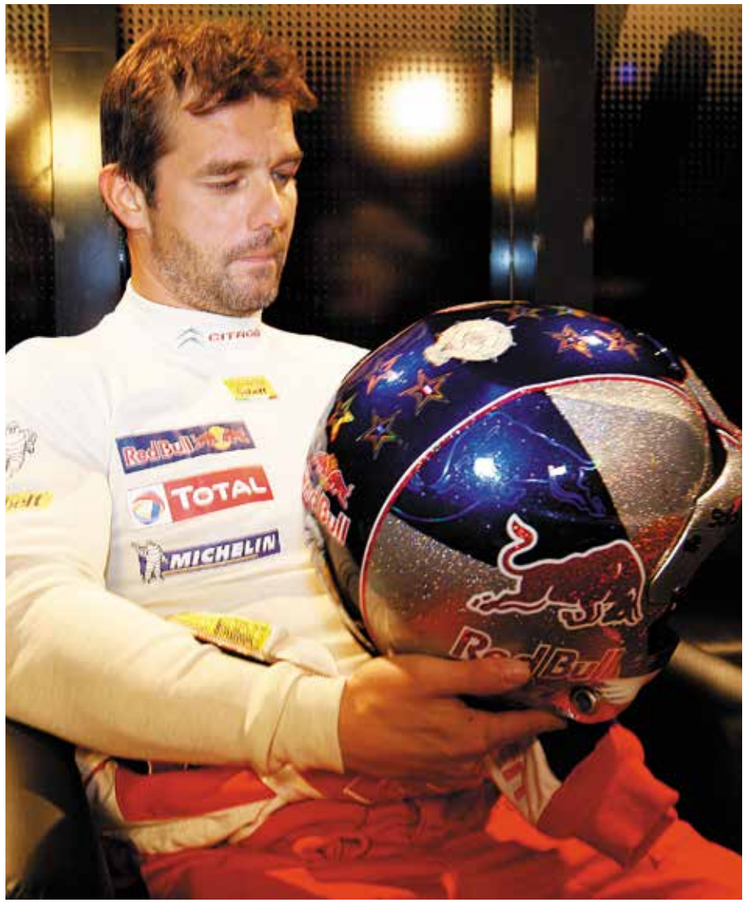
2010, Elzász



Bizonyos, hogy a 2004-es korzikai verseny után ez volt a legintenzívebb élményem. Nagy feszültség övezte az első elzászi francia versenyt, hiszen megvolt az esélyünk, hogy mindkét címet megszerezzük. Nagy volt a nyomás rajtam, de mindent megtettem, hogy ezt ne mutassam ki, visszahúzódó voltam és mindent kizártam. Megkönnyebbültem, amikor elértük a célt. Az, hogy otthon, Haguenauban lettem bajnok, olyasmi volt, amit sosem tudtam volna elképzelni. Amikor találkoztam Severine-nel és a barátaimmal a Strasbourgba visszavezető szakaszon, nem tudtam megállni, hogy el ne morzsoljak pár könnycseppet. Elmondhatom, ez nem minden nap történik meg!

2012, Elzász

És mi más lehetne az utolsó választásom, mint ez a különleges pillanat?! Ez volt az utolsó világbajnoki címem – legalábbis a raliban! Tele voltam érzelmekkel, de mindenekelőtt büszke voltam, hogy ezt a nagyszerű utat végigjártuk Daniellel és a Citroennel. A rajongóink, a családjaink, a csapatunk, minden fontos ember ott volt, és nyernünk kellett értük. Sosem voltam szomorú, és nem bántam meg semmit, mivel tudtam, hogy ennek az útnak a vége egy új kaland kezdetét jelenti...



2012, Németország

A kilencedik németországi sikerem különösen emlékezetes, hiszen megdöntöttem saját rekordomat az egy adott helyszínen aratott győzelmek tekintetében. Persze emellett nyolcszor nyertem Argentínában és Spanyolországban, Monte-Carlóban pedig hétszer, szóval volt pár impresszív sorozatom. Mindig szerettem ezt a ralit, mivel úgy éreztem, a közönség támogat engem. És így tiszteleghettem a legszebben Bug (Philippe Bugalski) emléke előtt, aki nem sokkal korábban hunyt el. 2001-ben ő nyerte ezt a ralit.

Folytatás következik



Jövőre egyszerre két fronton, két FIA világbajnoki sorozatban igyekszik majd párhuzamosan helytállni a Citroen Racing. Sebastien Loeb vezérletével 2004 és 2012 között agyonnyerték magukat a rali-világbajnokságon, de itt 2014-ben is szeretnének korábbi hírnevükhöz méltó módon szerepelni. Emellett a másik, egyenlő súlyt képviselő projekt a WTCC lesz 2014-től a Citroën számára. Amíg a WRC-ben továbbra is a DS-modelleket futtatják, addig a WTCC-ben a klasszikus modellválaszték egyik stratégiai szempontból legjelentősebb képviselőjét, a C-Elysee-t helyezik főszerepbe, ami abszolút megfelel globális marketingkoncepciójuknak, amelyben szintén ezt a két csoportot, illetve irányt különítik el.

Keletről érkezett

Porondra lépett a Hyundai Shell World Rally Team

Bemutatta teljes pilótafelállását és 2014-es autóját, az i20 WRC-t a Hyundai Motorsport. A koreai márka versenyzői portfoliója meglehetősen különleges, mint ahogyan az is, hogy a Shell is a nevét adta a projekthez.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HYUNDAI, SHELL



A jövő évi autó leleplezésére a Hyundai Motor Europe otthonában, Offenbachban került sor, nem messze a Hyundai Motorsport alzenaui gyárától, ahol a januári debütálás előtti utolsó simítások zajlanak.

„Kevesebb mint egy év alatt hoztuk létre WRC specifikus Hyundai i20 WRC-t és állítottunk fel egy professzionális csapatot, valamint egy modern motorsport főhadiszállást. Ez óriási teljesítmény, de tudjuk, hogy sokat kell még tanulnunk az első szezonunk során. A 2014-re kitűzött céljaink reálisak: szeretnénk az összes futamon célba érni mindkét autóval, és a lehető legtöbb adatot begyűjteni, hogy a jövőben futamgyőztesekké válhassunk. Ha minden jól megy, reményeink szerint a szezon vége felé már a dobogós helyekért harcolhatunk" – mondta az eseményen a csapatfőnök, Michel Nandan.

A Hyundai Motorsport azt is bejelentette, hogy elnyerte a Shell támogatását, és többéves szerződést írt alá az olajtársasággal, így hivatalosan Hyundai Shell World Rally Teamként állnak majd rajthoz a 2014-es bajnokságban.

A csapat 4 versenyzőpárossal vág neki a jövő évi szezonnak. A már korábban bejelentett belga Thierry Neuville és navigátortársa, Nicolas Gilsoul a csapat első számú, és egyben állandó pilótája lesz majd, a második autón pedig Juho Hanninen, Dani Sordo és Chris Atkinson osztozkodik majd. A Monte Carlo Ralin a korábbi citroenes Dani Sordo vezetheti a Hyundait, Svédországban pedig Hanninen veszi át a kormányt. A további versenyek felosztása egyelőre még kérdéses, annyi azonban biztos, hogy Chris Patterson Ausztráliában, hazai versenyén rajthoz állhat majd.

„Megtiszteltetés, hogy egy ilyen gyártót képviselhetek, mint a Hyundai Motor Company, de emellett óriási felelősség is lesz vezetni a csapatot a debütáló évében. Nagyon várom már a Monte-Carlo Ralit. Érzem a csapat profizmusát, motivációját és szenvedélyét, így bár hosszú tanulási folyamat előtt állunk, úgy érzem pozitív lesz a végeredmény" – mondta Thierry Neuville.





A Hyundai alakulata lehet az a csapat, amely az elkövetkezendő két évben megtörheti a Volkswagen dominanciáját, elsősorban Neuville (fent) vezérletével

Európa bajnoka



Bessenyey Zoltán meghódította a kontinenst

Magyarországon kezdte, majd külföldi bajnokságokat nyert, jelenlegi navigátorával pedig egész Európát uralma alá vonta Bessenyey Zoltán, aki szerint megvédeni sokkal nehezebb a bajnoki címet, mint megszerezni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: ERC

Bessenyey Zoltán és Nyirfás Julianna idén megnyerte a Rali Európa-bajnokságot (ERC) 2WD kupáját, mégpedig úgy, hogy ha a második helyezett kétszer annyi pontot szerzett volna, mint amennyit, akkor is alul marad.

Mielőtt kielemeznénk az idei szezonodat, mesélnél egy keveset a karrieredről?

Tíz éve versenyzem, még a gyorsasági szakágban kezdtem a pályafutásomat Zengő Zolikának köszönhetően, amikor is elindulhattam az Astra Kupa média versenyén. Két évvel később már a Clio Kupán vettem részt és sikerült az összetett ötödik helyén végezni. Mindezt ugródeszkaként fogtam fel, hiszen mindig is a raliról álmodtam. Annak 2005-ben jött el az ideje, 2006-ban pedig már a futamgyőzelem is összejött az N3-ban. 2009-ben megnyertem a szlovák bajnokságot, egy évvel később pedig megvédtem címem, és mellé itthon is győzni tudtam. 2011-ben az A/6 kategóriát úgy nyertem meg, hogy minden futamon engem intettek le elsőként. A következő évben külföldön próbáltam szerencsét és áttértem a négykerék-meghajtásra. Megnyertük a Közép-Európa Kupát, majd 2013-ban az Eurosol Racing Team Honda Civic Type R autójával a kétkerék-meghajtásúak Európa-bajnoka lettem párommal, Nyirfás Juliannával, aki egyben navigátorom is.

Ha már itt járunk, Julianna a világ harmadik legjobb női navigátora. Mit kell erről tudni?

Nem akármilyen múltja van a ralisportban. Magyar és szlovén bajnok, aki navigált már osztrák pilótának angolul is. Nemzetközi szinten kétszer is az év autóversenyző-nőjének választották, ilyenre még nem volt példa korábban. Ő a világ 3. legértékesebb női navigátora, és Jevgeniy Novikov, valamint Craig Breen társa csak azért előzik meg őt, mert ők a világbajnokságon indulnak, és szereplésük más súlyozással bír a pontozásukkor, mint Juliannáé az Európa-bajnokságon. Óriási dolognak tartjuk, hogy ilyen szinten elismerik és becsülik őt, együtt pedig nem akármilyen szinten tudunk teljesíteni, a bizonyíték erre az elért eredmény.



Bessenyey Zoltán 2013-ban 150 pontot gyűjtött a rali-Eb versenyein, amellyel fölényesen megnyerték az értékelést

Ilyen eredményt nem értek még el magyar versenyzők Európában, mégsem zengnek itthon ódákat rólatok. Mi ennek az oka, és mit üzennél azoknak, akik nem ismernek el Magyarországon?

Igazából nem szeretnék üzengetni senkinek, főleg nem az ilyen embereknek. Aki nincs benne a sportág nemzetközi forgatagában, annak fogalma sincs az egészről. Pedig konkrétan nem is egy, hanem rögtön három bajnoki címet nyertünk 2013-ban. Hét versenyen indultunk és mindig célba értünk, ötször ráadásul dobogós helyen. Két harmadik és két második hely mellé egy győzelmet is elkönyvelhettünk. Külföldön sokkal inkább értékelik a teljesítményt, mint itthon. Talán ezért is hagytam el a hazai bajnokságot. Itthon mindenkit megvertem, majd ugyanígy tettem Kelet-Európában, végül pedig egész Európa behódolt nekünk. A győzelmet pedig végképp nem kell megmagyarázni.



Nyirfás Júlianna nem csak az Eb-címnek örülhet: ő lett a világ harmadik legjobb női navigátora a szezonban

> „Külföldön sokkal inkább értékelik a teljesítményt, mint itthon.”

Miközben versenyzel, még magazint is szerkesztesz, valamint televíziós berkekben is mozogsz. Hogy tudod mindezt összeegyeztetni?

Valóban, nem egyszerű a dolog, még egy rendezvényszervező céget is működtetek. Vincze Tibor cégtársamnak nagyon sokat köszönhetek, ahogy Vida János munkatársamnak is. Nagyon erős csapat áll mögöttem, mindenki tökéletesen teljesíti feladatát. Konkrétan hét hétig vagyok külföldön egy évben a versenyzés miatt, mégis tökéletesen zajlik az élet a munka terén. Társaim mindent megtesznek azért, hogy én nyugodtan koncentrálhassak a versenyzésre, nagyon hálás vagyok nekik ezért. Mindenki tudja, mi a feladata, tökéletes szimbiózisban élünk. Ha ők nem lennének, nem is menne.

Milyen terveid vannak a következő szezonra?

Pár hete sikerült megegyeznünk a Honda Racing Team csapatával, így továbbra is mögöttünk áll a Honda magyar gyári részlege. Valójában, importőri háttér nélkül nem tudnánk ilyen eredményeket elérni, ez csak így megy. A JAS Motorsport is velünk marad, valamint a csapatunk is változatlan lesz 2014-ben, így pedig joggal tűzhetünk ki célul ismét szép eredményeket. Persze én már azzal is boldog lennék, ha a dobogóra felérnénk az év végén, de azért egyértelműen célunk a bajnoki címvédés. Sokkal nehezebb megvédeni a címet, mint megnyerni, de a tervünk ez, és mindent meg fogunk tenni ennek érdekében.

4WD: Kopecky és a Skoda

A kontinentális bajnoki címet hozó 2013-as szezon aligha alakulhatott volna jobban a Skoda számára, hiszen a Jan Kopecky – Pavel Dresler duó mindent vitt az Eb abszolút versenyében. Nyolc ERC-futamán aratott összesen hat szezonbeli győzelmével a cseh kettős már jó előre, a horvátországi versenyen bebiztosította címét. Kopecky számára az ERC-bajnoki cím eddigi legnagyobb nemzetközi sikere, bár a cseh pilóta az Intercontinental Rally Challenge (IRC) összesen hét futamát nyerte meg 2009 és 2012 között, sorozatban négyszer végezve a bajnoki pontverseny második helyén. „Az idei szezonunk kiválóan sikerült, egyszerűen minden összejött” – nyilatkozta Kopecky. „Csodálatos munkát végzett a csapat. Nagy büszkeséggel tölt el, hogy már a kezdetektől részt vehettem a Fabia Super 2000 fejlesztésében, most pedig pályafutásom legnagyobb sikerét arathattam vele. Külön köszönet navigátoromnak, Pavel Dreslernek, akivel immár két éve dolgozunk együtt mindkettőnk megelégedésére.”

Az Európa-bajnok sikerduó 2014-ben az APRC trófeájáért indul majd harcba, de a Skoda gyári pilótái az ERC bajnokságában is ismét rajthoz állnak majd. „A nagy sikerű 2013-as év alapján igazán optimistán tekinthetünk a jövőbe” – vélte Hrabánek, a Skoda versenysport-igazgatója. Mladá Boleslavban a Skoda Fabia R5 fejlesztésének megkezdésével jövőre új utódot kap a Skoda Fabia Super 2000 sikeres versenyprojektje. Az új R5 raliversenyautót az FIA szabályzatának megfelelően 1,6 literes turbófeltöltésű motor hajtja majd. „A belépés az R5-kategóriába logikus lépés a Skoda számára. Jelen állás szerint az új versenyautót 2015 közepéig tervezzük homologizálni” – tette hozzá a szakember.



Bőségputtony

Turán Frigyest a Mikulás Ralin sem tudták megállítani

Bár az első szakaszon még csak a második helyet szerezték meg Elekék mögött, a maradék öt gyorsaságit csont nélkül húzta be a Turán–Nemvara-páros, így végül negyvenöt másodperces előnnyel zárták a 2013-as Mikulás Ralit.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA, BENCZE, FARKAS









Az idei Mikulás Rali verseny december 7-én, szombaton vette kezdetét Veszprémben, mégpedig a pályabejárással, majd 8-án reggel már jöhetett a versenytempó, és egészen délutánig élvezhették a benzingőz szerelmesei a ralisok küzdelmét. Összesen 73 kilométer, nagyrészt murvás gyorsasági össztáv várt az indulókra.

„Köszönettel vettük a támogatóinktól a lehetőséget, hogy indulhatunk ezen a hagyománynak számító versenyen. Zsiros Gabi egy Skoda Octavia WRC-vel versenyez majd, én pedig idén is Nemrava Ferivel vágok neki a futamnak” – nyilatkozott a későbbi győztes, Turán a verseny előtt, aki egy S2000-es Peugeot 207 volánja mögött tette magát próbára. Az első vasárnapi szakaszt aztán az Elek–Földi–páros zárta az élen, 1,2 másodperces előnnyel. A második gyorson azonban már belehúztak Turánék és megnyerték azt, amivel a vezetést is átvették. Az igazi robbantásra azonban a harmadik etapon került sor. Az addigi három másodperces előnyt 23-ra növelte a duó. A verseny felénél Turán és Nemvara mögött a második helyre a Matics–Zejda, a harmadikra pedig az első szakaszon rontó, de utána remekül teljesítő Ifjabb Ranga–Mihalik-páros jött fel. A negyedik gyorsaságit ismét az





„Fantasztikusan éreztük magunkat, de nagyon nehezek voltak a körülmények.”
(Turán Frigyes)







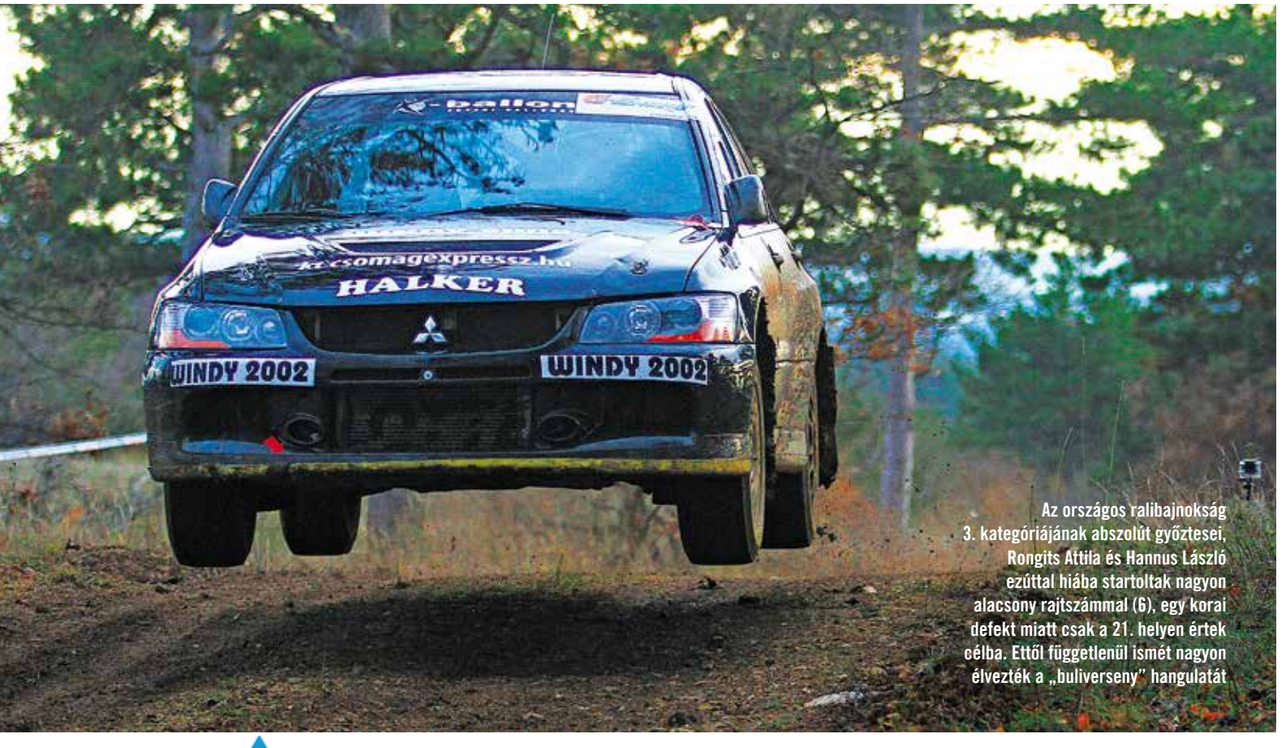
1-es rajtszámot viselő Peugeot zárta az élen Maticsék és Rangáék Mitsubishijei előtt. Az utolsó előtti, ötödik szakasz nem sikerült jól Ifjabb Rangáéknak, így az első két pozíció sorsa eldőlni látszott, míg a harmadik helyért a Botka–Mihalik és az Ollé–Kerék-párosok támadták Rangáékat. Az utolsó szakaszon végül nem született meglepetés, hiszen Turánék azt is behúzták, előnyük pedig 45 másodpercesre dagadt.

A második helyet egy végső hatodik pozícióval biztosította Matics Mihály és Zejda Viktória. „Jól sikerült a rendezés, a sok induló ellenére is időben végeztünk, nem volt csúszás, pörgősen zajlott a verseny. Tetszettek a pályák, kedvencünk a Lőtéren zajló szakasz volt. Szívesen mentünk volna még, nagyon élveztük. Külön örömet okozott számunkra, hogy sok néző követte az eseményeket a pálya széléről, hiszen volt kinek autózni, nem csak magunkat szórakoztattuk. Nem túlzás, hogy váratlanul ért minket az eredmény, mert még sosem volt rá példa, hogy abszolútban dobogós helyen érjünk célba, illetve az autó felkészítésével sem törődtünk annyit, mint egy bajnoki futam előtt. A komolyabb ugratókkal meggyűlt ugyan a bajunk, megviseltek kicsit a dobálós részek, a verseny után szinte mozdulni nem bírtunk, de megérte, hiszen olyan eredményt értünk el, amit eddig sosem sikerült: az abszolút második helyet szerezték meg Turánék mögött.”

A harmadik helyért bár nagy küzdelem alakult ki, végül minden támadást visszavert az ifjabb Ranga–Benkő-kettős és egy második hellyel megvédték a dobogó legalsó fokát. „Jó autóval vágtunk neki a versenynek, és számítottunk a jó eredményre, bár sokat nem sikerült előtte tréningeznünk. Ennek tudható be a megforgásunk is, ami egyben 16-17 másodpercnyi hátrányt jelentett. Talán azon ment el az összetett második



Bujdos Miklós – oldalán Milcsevics Lóránttal – ismét a Skoda Fabia S2000-essel szállt csatába, és ha nem hátráltatja őket több probléma, a 11. pozíciónál szebb eredménnyel térhettek volna haza



Az országos ralibajnokság 3. kategóriájának abszolút győztesei, Rongits Attila és Hannus László ezúttal hiába startoltak nagyon alacsony rajtszámmal (6), egy korai defekt miatt csak a 21. helyen értek célba. Ettől függetlenül ismét nagyon élvezték a „buliverseny” hangulatát



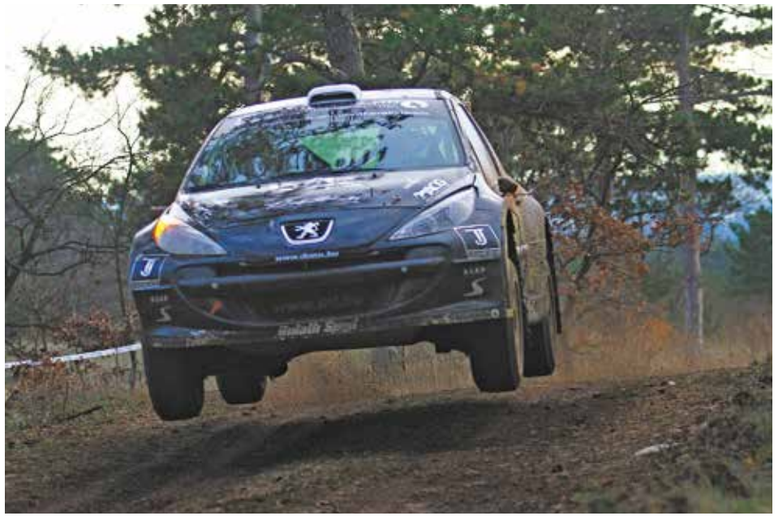
Végre sikerült teljesítenie a Mikulást Ollé Sasának és egykori navigátorának, Kerék Balázsnak. Öt esztendő után, az abszolút ötödik helyen zárt a régi páros a Ford Fiesta S2000-rel







GARMIN
Europartner Slovakia
AdBlue® Stay green
Dealership & transport
www.europartnersk.net
special event®
UNILUB
Castrol
COLOR TOURS
IDEGENFORGALMI ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÓ KFT.
EUROSENSE
Spice COMMUNICATION
TAX4
Tel.: 4-444-444
AQUA GENERAL
www.aquageneral.hu
G-ENERGY
GREPTON INFORMATIKAI ZRT
COLOR TOURS
IDEGENFORGALMI ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÓ KFT.
SUZUKI
PANNÓNIA AUTÓCENTRUM
HEAVY TOOLS
www.heavytools.hu
Leveller
MAGYAR MÉLYÉPÍTŐ KFT.
ORIGO AUTÓALKATRÉSZ
SCALE



helyünk is, de nagyon örültünk a dobogó harmadik fokának is. Műszaki problémánk nem akadt, a Hankook abroncsok pedig elképesztően jól szerepeltek" – fogalmazott Ifjabb Ranga László, akinek testvére, Péter is rajthoz állt a Mikulás Ralin. „Év végi kikapcsolódásnak szántuk ezt az eseményt és már hagyománynak is tekinthető. Idén is az abszolút tízbe vártuk magunkat, bár egy homolog N-es versenygéppel indultunk. A turbósoktól ki is kaptunk, bár volt, akiket megfogtunk. Szép kaland volt, és szerencsére hibamentes is. A karácsonyi készülődés mellett pedig már a Szilveszter Ralira is gondolunk..."

A negyedik helyen a Botka–Mihalik-, az ötödiken pedig az Ollé–Kerék-duó végzett, akik ráadásul még egy büntetést is begyűjtöttek az utolsó szakaszon. Külön érdekesség, hogy előzetesen Turánék egy Skoda Fabia WRC-vel akartak nekivágni az idei Mikulás Ralinak, de az a pénteki tesztelésen megadta magát, így került a képbe a Tagai Racing Team Peugeot-ja. „Fantasztikusan jól éreztük magunkat! Nagyon nehezek voltak a körülmények, mert az első körben lefagyott, csúszós pályákon mentük, a második körben pedig váltakoztak az olvadt és jeges részek. A második gyorstól átvettük a vezetést, és végig tartottuk, sőt aztán nagy fölénnyel nyertünk, annak ellenére, hogy az autóval előtte csak pár kilométert tudtunk menni. Ma reggel próbáltam ki, hogy mégis hogy megy. Köszönöm a szerelőknek, hogy egy nap alatt ilyen klasszul összerakták az autót! Jól választottunk gumit, és nagyon örülök, hogy mindenki, aki Hankook abroncsokkal ment, pozitív visszajelzéseket adott. Zsiros Gabinak is gratulálok, aki nagyon szépen versenyzett, és megnyerte az amatőr kategóriát" – újságolta a boldog győztes.

A Mikulás Rali végeredménye

1.	**Turán Frigyes–Nemvara Ferenc**	Peugeot 207 S2000	41:20,1
2.	**Matics Mihály–Zejda Viktória**	Mitsubishi Lancer Evo IX	42:05,3
3.	**Ifj. Ranga László–Benkő András**	Mitsubishi Lancer Evo IX	42:13,5
4.	**Botka Dávid–Mihalik Péter**	Peugeot 207 S2000	42:16,9
5.	**Ollé Sasa–Kerék Balázs**	Ford Fiesta S2000	42:19,8
6.	**Szabó Gergő–Köhler Zoltán**	Mitsubishi Lancer Evo X	42:39,1
7.	**Ranga Péter–Baumhaki Kornél**	Mitsubishi Lancer Evo X	43:31,5
8.	**Ifj. Cseh Vilmos–Németh Gergely**	Mitsubishi Lancer Evo X	43:37,2
9.	**Zsiros Gábor–Csibi Tibi**	Skoda Octavia WRC	43:38,7
10.	**Kovács Antal–Istovics Gergely**	Mitsubishi Lancer Evo VI	43:42,9



Matics Misi alaposan kitett magáért, amikor a nehéz mezőnyben másodikként vitte célba a kölcsönautót



Hat éve nem ment Ladával murván és Endrész Pistivel is régen versenyzett, így inkább nosztalgiázott ifjabb Kanyik Antal. Persze emellett nagyon jól érezte magát, ráadásként az autó is tökéletesen működött. A kategória 4. és a Lada Kupa 6. helyezéssel így tökéletesen elégedettek voltak

GIGI
QUADRO GÉP
GIGI kozmetika az ország minden pontján
Arcfiatalítás műtét nélkül!
GIGI TIME MACHINE™
QUADRO
Már az első kezelés megállítja az időt…
GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
■ 1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963
■ E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu

Köszönjük az éves együttműködést partnereinknek!

LÁSZLÓ Racing











KORLOY Inc. · Csanda-Szer Kft. · Ház plussz 2006 Kft. · KARADI · FA-FORG-TECH HUNGÁRIA KFT. · Targo Trans Kft. · AnimaX 2006 Bt. · Pacziga Kft. · mediPOST · ipg Infopress Group · Classic Truck & Bus Kft. · Omega Transz Kft. · Visszi-Watt Kft. · BMP Profi Kft. · CLEANTECH SERVICE · Olajszer-Tech Kft. · K Z Invest Kft. · BMP Profi Kft. · Archeocomplex Kft. · CORWOOL Kft. · Agria Szerszám Kft.



Dobogós helyet rejtett a puttony

Mikulás Rali: Maticsék másodikak

Megtartva régi jó szokásukat, a tavalyi kihagyás után ismét rajthoz állt az év végi „buliversenyen”, a tizenhetedik alkalommal megrendezett Mikulás Ralin Matics Mihály, a jobbján a jól bevált navigátorral, Zejda Vikivel. A csapat beszámolója.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KBK, BENCZE

Régi-új pályákon vágtunk neki az erőpróbának, három szakaszt (Öskü, Gyártelep és Kislőtér) kellett teljesíteni kétszer, hetvenhárom kilométeres össztávval. A versenyt feszültséglevezetőnek szántuk az igencsak mozgalmas éves bajnokság után. Mivel ennek a versenynek nem volt tétje, sokkal felszabadultabban autóztunk, mint az év alatt bármikor.

Jól sikerült a rendezés, a sok induló ellenére is időben végeztünk, nem volt csúszás, pörgősen zajlott a verseny. Tetszettek a pályák, kedvencünk a Lőtéren zajló szakasz volt, de nagyon jó volt az öskü gyorsasági is, abban volt minden. Szívesen mentünk volna még, nagyon élveztük. Külön örömet okozott számunkra, hogy sok néző követte az eseményeket a pálya széléről, hiszen volt kinek autózni, nem csak magunkat szórakoztattuk.

Elégedettek voltunk, jó volt, hogy nem kellett görcsölnünk, nem kellett semmire figyelnünk, az időkkel sem foglalkoztunk egy pillanatig sem, csak mentünk, ahogy jólesett – tét nélkül, idegeskedés nélkül –, látványosan, mégis eredményesen!

> „Csak mentünk, ahogy jólesett – tét nélkül, idegeskedés nélkül –, látványosan, mégis eredményesen!”



Nem túlzás, hogy váratlanul ért minket az eredmény, mert még sosem volt rá példa, hogy abszolútban dobogós helyen érjünk célba, illetve az autó felkészítésével sem törődtünk annyit, mint egy bajnoki futam előtt. Bár volt programozás, nem foglalkoztunk sokat a hajtással, a beállítása mégis nagyon jól sikerült.

A komolyabb ugratókkal meggyűlt ugyan a bajunk, megviseltek kicsit a dobálós részek, a verseny után szinte mozdulni nem bírtunk, de megérte, hiszen olyan eredményt értünk el, amit eddig sosem sikerült: az abszolút második helyet szereztük meg Turánék mögött.

A kölcsönautót már visszaadtuk Pethő Tyutyunak, akinek ezúton is nagyon köszönjük a lehetőséget. Jó hír, hogy már készül a saját, szép új kocsink, amivel jövőre állunk majd rajthoz, így a Szilveszter Rali kimarad – versenyzőként mindenképpen.

Zárásul szeretném megköszönni az egész csapatnak az éves kitartást: a szerelőknek az egész éves munkát, a családomnak és partnereinknek a támogatást, a nézőknek pedig a szurkolást.

Mert adni jó

Bakóék nem csak a kilométereket gyűjtik

Az idén sem volt kérdés a Bakó Rally Team számára, hogy folytatódik az immár harmadik éve tartó adománygyűjtés. Hogyan jött ez az egész a csapat életében? Miért is segítenek, miért érzik magukénak ezt a nemes feladatot? Erről Bakó László autóversenyzőt és párját, Tiba Anitát kérdeztük.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: BRT



Laci, mint autóversenyzőt már ismernek sokan, de mint egy alapítvány állandó támogatóját, talán még nem mindenki. Honnan jött az ötlet?

A válasz egyszerű. Anita, az én drágám egyik nap ült a számítógép előtt és egyszer csak azt mondta: „Segíteni szeretnék valakinek." Nem értettem mire gondol, de túl sokat nem kellett azon agyalnom, hogy mi sül ki ebből, ugyanis azonnal ecsetelni kezdte, ami megfogalmazódott a fejében. Elmondta, hogy órák óta olyan alapítványok oldalait nézegeti, ahol beteg gyermekeknek segítenek. Még mindig nem értettem, mit szeretne. Majd megmutatta egy debreceni alapítvány honlapját, a sok-sok gyerekkel és betegségeik történeteivel. Akkor hirtelen mindent megértettem. Tudtam, hogy ez most komoly. Nagyon komoly. Mégis kíváncsian vártam, reggelre elmúlik-e ez a hirtelen jött fellángolása. Nem múlt el. Szóval ezek voltak a kezdetek.

Anita, Te miért érezted azt, hogy bárkinek is segítened kell?

Nem tudom. Igazából szinte minden előzmény nélkül jött ez nálam. De ha mégis jobban visszagondolok, akkor történt azért abban az időben egy és más. Rokonok, közeli és távoli ismerősök betegségei, melyek hamar sorsokat, életeket és családokat tettek tönkre. Ezzel szemben az emberek érdektelensége, közönye volt az, ami arra késztetett, hogy legyek más. Hamar rátaláltam a debreceni Remény a Leukémiás Gyermekekért Alapítványra, és kikerekedett szemmel böngésztem az oldalt. Cseppet sem volt kellemes, amit láttam. Az apró csemetéktől kezdve a serdülőkorig mindenféle korú gyereket találtam a honlapon. Csak egy dolog volt közös bennük, hogy súlyos betegségben szenvednek egytől egyig. Még nincsen gyerekünk, mégis szörnyű volt látni. Másnap reggel megkerestem az alapítvány elnökét, és személyes találkozót kértem. Innen már minden simán ment. Mi örültünk, hogy segíthetünk, ők pedig örültek, hogy segíteni akartunk.

A versenyautón is rajta van az alapítvány logója, a szervizbuszon is, és ezen kívül még adományokat is szoktatok gyűjteni minden évben. Mi a tapasztalat az adományozókkal kapcsolatban?

Kezdetben csak az alapítványt próbáltuk népszerűsíteni, illetve szinte minden rendezvényükön részt vettünk, ahol mi magunk ajándékoztunk, támogattunk. A célunk az volt, hogy minél több ember megismerhesse az alapítványt és a gyerekek sorsát. Három éve gyűjtünk, és növekvő tendenciát mutat az emberek segítőkészsége. Talán az idei év volt a legsikeresebb.

Nemrégen a Debreceni Malompark Bevásárlóközpontban gyűjtöttetek majdnem két héten keresztül. Milyen adományok érkeztek, és mikor fogjátok átadni a beteg gyermekeknek és családjaiknak?

Először is megragadnám az alkalmat, hogy megköszönjem azoknak a családoknak, szülőknek, gyerekeknek a segítségét és az adományát, akik mellénk álltak e nemes cél érdekében. Ugyanis azok az emberek, akik segítettek, kíváncsian követik azóta is az alapítvány és a csapatunk sorsát. Bíztunk benne, hogy minél többen segíteni fognak, és hamar megtelik a Citroen C2R2 versenyautó. A várakozásunkat hamar felülmúlta a gyűjtés. Tele lett az autó játékokkal, sőt még egy másik is, de az már tartós élelmiszerekkel és ajándékokkal. Az összegyűlt adományokat hétvégén a DE-OEC Gyermekklinika Gyermek-Hematológián a Karácsonyi Ünnepség alkalmával fogjuk átadni a beteg gyermekeknek és családjaiknak. Reméljük, ezzel mi is kicsit hozzájárulhatunk az ünnepi hangulathoz.

Ha fontos Önnek, hogy céges weblapja, weboldala folyamatosan és élvezhető sebességgel működjön, használja az SLMbox®-ot !

www.slmbox.hu

SLMbox

Nyugalom elérhető áron.



Parádés zárás

Bajnok lett a Molnár–Szecsődi páros

Nagyszerűen teljesített Molnár Ferenc és Szecsődi Norbert idén. Első Rali2-es győzelmük mellé az év végén zsebre tehették az A/6 kategória bajnoki címét, valamint az abszolút bajnoki második pozícióját.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK



Hogyan indultatok neki az idei szezonnak és mit teljesítettetek a célokból?

Nálunk mindig elsődleges a versenyzés szeretete. Szeretjük a másodosztályt, otthon érezzük magunkat benne. Hobbiversenyzőknek tartjuk magunkat, de két-három éve nagyon kiegyensúlyozottan és precízen tudunk teljesíteni. Az A/6-os kategória bajnoki címét egyértelműen szerettük volna megvédeni, de célt konkrétan nem állítottunk fel magunk előtt, csak szerettünk volna jókat versenyezni. A szezon során persze akadtak mélypontjaink is, az egyik ilyen a veszprémi kizárásunk volt. A versenybizottság szabálytalannak ítélte meg a fékeinket. Sajnos már annyi kritériumnak kell megfelelni, hogy az ember önszántán kívül is hibázik, és ennek kemény következményei lehetnek. Ezenkívül az éjszakai versenynek is megvan a maga hangulata, bár ha őszinte akarok lenni, nem az én világom, annak ellenére, hogy idén pedig több is volt ilyen. Szintén mélypont volt a Budapest Rali, ahol bár a pályák fantasztikusak voltak, a szervezés már kevésbé. Az időhúzás, amit ott tapasztaltunk, kikészíti az olyan embereket, akik versenyezni akarnak.

Melyek voltak a csúcspillanatok?

A Mecsek Rali volt az egyik. Vezettük az A/6-os géposztályt, de még nem nyertük meg, ezért fontos volt a jó eredmény. Ugyan akadtak nehezítő körülmények, hiszen pont nélküli párosok kerültek elénk rajtszámosztáskor, ami több másodperces hátrányt jelentett számunkra. Ettől függetlenül nagyszerűen mentünk, és a végén az abszolút értékelés élén is zártunk, amire nem nagyon számítottunk előzetesen. Abszolútban így a bajnokság második helyén végeztünk, az A/6-os kategóriát pedig megnyertük. A kizárásunk után mondanom sem kell, hogy nem reménykedtünk ilyen végkifejletben.



Mit terveztek a következő szezonra?

Felkészítjük az autót, és ismét jól szeretnénk érezni magunkat versenyzés közben. Maradunk a másodosztályban, bár a szabályváltoztatásokról, amiket az MNASZ tervez még semmi nem hallottunk, mondhatni toporgunk egy helyben, mert nem tudjuk, mihez kezdjünk. Mindig is itt versenyeztünk, de ha ez mégsem jön össze, indulunk egy másik sorozatban.

Álmaik autójával

Gazda József jövőre teljes szezont futna

A ralisprintes pilótának idén sikerült álmai autójába, egy Subaru versenygépbe ülnie, amellyel 2014-ben teljes szezont futna. A tervek megvalósításához azonban jól jönne egy kis segítség…

SZÖVEG, FOTÓ: FARKAS TAMÁS





A pilótának a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei ralisprinten indult a pályafutása. 2011-ben és 2012-ben – bukócsöves autó hiányában – csak előfutóként tudott indulni a versenyeken. Idén szerencsére megváltozott minden, hiszen sikerült megszereznie álmai autóját, egy igazi, FIA homológ, N csoportos Subaru Impreza WRX STI N12-t.

Gazda József az új szerzemény volánja mögött 2013-ban már a Hadik AES színeiben indult. Hogy szokja az autót, az Eger, majd a Miskolc Ralira előfutóként nevezett, első éles bevetésén, a novemberi Miskolc Ralin viszont már keményen küzdött, végül az 5. géposztály második helyezését érte el.

Miután a kocsiból a hazai versenyeken csak ez az egy példány szerepel, így a pilóta bízik benne, hogy a különlegesség komoly reklámerőt képvisel. A pilóta ígéri: 2014-ben már versenyzőként, a teljes évet teljesítve látványos autózással és jó eredményekkel hálálja meg az esetleges szponzorok támogatását, közben arról sem feledkezik meg, hogy produkciójával szórakoztassa a rali szerelmeseit.

További információk: 20/539-1774

Sikerekben gazdag új évet kívánok,
és köszönöm a 2013-évben nyújtott támogatásokat!

ASONÁJ 2003 KFT.
MUNKA-, TŰZ-, KÖRNYEZETVÉDELEM

GLOBAL ROLL KFT.
LFP, PLOTTER PAPÍROK, MÉDIÁK TEKERCSBEN

KAMIKER KFT.
NYOMTATVÁNY













• HB PACK Kft.
• Tisza Pack 2001 Kft.
• Öko Racing Média Kft.
• BB PACK Kft.
• Ratizol Kft.
• Triál-Tech Kft.
• ASCO Recycling Kft.
• Dominvest Debrecen Kft.

Köszönjük az egész évi támogatást!

Versenyről kiállításra

Marozsi Zsolt és Szeles Péter: Szezonhosszabbítás

Ugyan a bajnokság befejeződött az RTE-sorozatban, azonban az év még korántsem ért véget a CARTeam számára. Az alakulat előbb egy román futamon vett részt, majd megmutatta magát egy motorsport-kiállításon.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: RALLYPHOTO.RO

Október utolsó hétvégéjén Romániában, pontosabban Székelyudvarhelyen, a Harghita Ralin állt rajthoz Marozsi Zsolt és Szeles Péter. Az egész csapat számára hatalmas élmény volt a román szurkolók és rendezők vendégszeretete, ami nem csak a magyar szereplőknek szólt, hanem minden résztvevőnek. Fantasztikus (bár nehéz) pályákon, 3 felírásból, hibátlan szervezéssel bonyolították le ezt az utoljára nyolc éve megrendezett futamot. A páros egy patakon történő átkelés során szerzett sérülés miatt ugyan feladni kényszerült a versenyt, de miután rettentően élvezték a körülményeket, jövőre tervezik a visszatérést – akár több futamra is.

November közepén az Autó Motor Sport Expo 2013 című rendezvényen is képviselette magát a CARTeam csapata. Az eseményen az alakulat – a közönség legnagyobb örömére – a Mitsubishi EVO IX-es versenygépét állította ki, amelyet testközelből is megcsodálhattak a látogatók.

További információk: www.carteam.hu







A 3-as kategória 2013-as bajnokai



FOTÓ: KOVÁCS ZOLTÁN (ZMM.HU)

RONGITS ATTILA ÉS HANNUS LÁSZLÓ



Köszönjük partnereink egész éves támogatását!



Két autóval mikulásoztak

Varga Racing Team: Vidám verseny Veszprémben

Hű maradt saját hagyományaihoz a Varga Racing Team: a Tereprali Bajnokságot ezüstérmesként záró páros, Varga Imre és Szegedi Ferenc az alakulat mindkét versenygépét csatasorba állította a 17. Mikulás Ralin, ahol egy új támogató partnert is köszöntöttek.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: SÁRI PÉTER



Varga Imre az előző évi eseményhez, valamint az ORB idei futamaihoz hasonlóan előfutóként szerepelt a csapat Subaru Imprezájával. Beugró navigátorával, Rigó Gergővel számos kalandot éltek át a viadal hat gyorsasági szakaszán. Mivel a pilóta a ralis versenygépet nyúzta, a Nissan King Cab volánja mögött a navigátor, Szegedi Ferenc mutathatta meg ismét a vezetői tudását. Másodpilótájával, Szkupi Gáborral eredményesen szerepeltek, és a tereprali kategóriában a 3. helyet szerezték meg.

A fennállása eddigi legjobb idényét produkáló, bajnoki ezüstérmes alakulat támogatói köréhez ezúttal csatlakozott a G-ENERGY is. A Varga Racing Team szervizcsapata a GAZPROMNEFT által gyártott és forgalmazott motorolajokat töltötte mindkét versenygépbe, amelyeken feltűntek a márka logói is.

„Nagy öröm, hogy a G-ENERGY is csatlakozott csapatunk támogatói köréhez” – mondta Varga Imre. „Termékeik a motorsport számos műfajában, így a tereprali világában vagy épp a Formula-Renault 3.5-ben is bizonyítottak már, így igazán komoly megtiszteltetés számunkra, hogy a Varga Racing Team versenyjárműveiben is használhatjuk ezeket a motorolajokat. A Mikulás Rali minden évben egy jó hangulatú esemény, ezúttal is az volt. A csúszós pályán átéltünk néhány vérfagyasztó pillanatot. Az egyik feljegesedett kanyarban úgy csúsztunk meg, hogy az ott szolgálatot teljesítő sportbíró valószínűleg megdöntötte a távolugrás világcsúcsát is, de szerencsére sem ott, sem máshol nem történt komolyabb baj. Feri elismerésre méltó teljesítményt nyújtott a Nissannal, büszkék vagyunk rá!”

A szezon során a „jobbegyben” jeleskedő Szegedi Ferenc élvezte az új szerepkört, amelytől egyáltalán nem idegenkedik: „Tavaly is én vezettem a Nissant a Mikulás Ralin, és ezúttal is nagyon élveztem. Jó érzés ilyenkor átruccanni a navigátori ülésből. Úgy gondolom, hogy sikerült kitennünk magunkért. Annak fényében különösen elégedett vagyok a kategóriában elért 3. helyezéssel, hogy az utolsó gyorsasági szakaszon már műszaki gondokkal is bajlódtunk.”

A Varga Racing Teamre még egy bevetés vár a 2013-as idényben: a különítmény a tervek szerint a mostanihoz hasonló felállással vág neki a december 28–29-én, Mogyoródon megrendezésre kerülő Szilveszter Ralinak.

Middle COURSE
3412 Bogács,
Viola utca 18.
Tel.: 30/303-5484
Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató
Korlátolt Felelősségű Társaság
Szóródó anyagok közúti szállítása
Gépi földmunka
Építési terület előkészítése
Út-, térkő- és járdaépítés
www.middlecourse.hu





Győzelmet hozott a Mikulás

LPRacing: A legjobb terepralisok

Újabb sikeres hétvégén van túl az LP Racing versenyzőpárosa, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán a célul kitűzött önfeledt szórakozás mellett a legjobb terepralis párosként teljesítette az idei Mikulás Ralit.

SZÖVEG, FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES

Ezúttal sem könnyítette meg a december eleji időjárás a Mikulás Rali mezőnyének dolgát, hiszen a három gyorsasági közül az egyik alaposan lejegesedett a versenynap reggelére, így gyakorlatilag lehetetlen volt megtalálni a helyes gumiválasztást. Bár a pálya az LP Racing versenyzőinek sem volt kihívásoktól mentes, azonban ez sem szeghette kedvét a fiúknak, mert Veszprém mellett a szórakozásé volt a főszerep.

„Ezek a ralis gyerekek azért nem viccelnek, minden elismerésem! Meg az is kiderült, hogy a jégen nem nagyon lehet vezetni tereprali autót!” – elevenítette fel emlékeit Lónyai Pali a verseny céljában, aki több WRC és S2000-es raliautó ellen szállt harcba a tereprali pályákra készült X5-ös BMW-vel. „Sosem vezettem még havas-jeges pályákon terep… rali autót, ugyanakkor a veszprémi környezet alapvetően a kedvencünk egész Magyarországon, és nagyon jó volt újra itt lenni. Legyőztem egy mumust is, 2009-ben itt kezdtem a pályafutásom és borultam fel mindjárt a verseny elején, és most visszatértünk az ominózus kanyarba, ahol visszaköszöntek az emlékek. Szerettem volna bekerülni az első 20-ba, ez végül nem sikerült, de nem vagyunk szomorúak.



A tereprali értékelést behúztuk, de hozzá kell tennem, hogy sajnos nem volt itt a teljes mezőny. Amiért jöttünk, azt megkaptuk, egy jót hülyéskedtünk, jól éreztük magunkat, az autó és a csapat is nagyon jól működött, jó játék ez a Mikulás Rali! Ja, és mentünk 217-et!!!”

Az iménti számadat természetesen a BMW végsebességére utal, ami a Mikulásnak volt köszönhető, aki az LP Racing szervizcsapatával szövetkezve egy apró meglepetéssel is kedveskedett a versenyzőknek. „A srácok kivették a szűkítőt az autóból és egy kicsit feltekerték erre az alkalomra” – tette hozzá Garamvölgyi Zoltán, a csapat navigátora. „Talán a mezőny egyik legerősebb autójával mentünk, de mondjuk a jégen ez nem sokat segített, sőt! Helyenként viszont óriási élmény volt vele menni. Nekem egyébként ez volt az első olyan Mikulás Ralim, amit élveztem, ráadásul ez volt az első, hogy végig tudtam menni rajta. Nagyon jó volt újra a veszprémi nagy lőtéren száguldozni, nagyon szeretném, ha nemsokára mi, terepralisok is vissza térhetnénk ide a HunGarian Bajával.”

Az LP Racing kiemelt partnere: Bioextra ZRt.; **Utazásban partner:** Sun&Fun; **Együttműködő partnerek:** GarZone Racing, Morino Rent Kft., Fedima Tyres, Sparco, Music FM, Nemzeti Sport, rallysport.hu, tereprali.com, todoterreno.pt

Repül a moszkitó

Hangodi Zoltán és a Klement Mosquito Yamaha

Egy különleges, egyedi építésű járművel indult az idei tereprali-bajnokságban Hangodi Zoltán, aki az idei szezont nem titkoltan tanulóévnek szánta, hiszen jövőre már a világkupára szeretne koncentrálni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY





A különleges jármű látványosan közlekedik, és a közönségen kívül az ellenfeleket is képes meglepni



Mesélnél egy keveset erről a technikáról, mely egyedülálló a mezőnyben?

Ez a moszkitó tulajdonképpen Klement Norbert álma volt, és vele együtt sikerült létrehoznunk egy közös projekt részeként. Ő gyártotta a vázat és a futóművet, a többit pedig mi intéztük. Egy nagyon eredményesnek mondható közös munka végeredménye a versenygépünk. Év elején akadtak ugyan technikai problémák, de melyik új technikával nem fordul ez elő. Később ezek a betegségek fokozatosan megszűntek és egyre megbízhatóbb lett az autó, sőt kiderült az is, hogy a Mosquito meglepően gyors.

Milyen eredményeket sikerült idén elérni a járművel?

Egyértelműen tesztévnek szántuk az ideit, elsőre nem a futamgyőzelem volt a cél. Ettől függetlenül akár össze is jöhetett volna, az én hibámnak tudható be, hogy nem sikerült a bravúr. A legjobb eredményem egy abszolút második hely volt, amikor tíz gyorsaságiból hatot is sikerült megnyernem. Ezenkívül is voltak szép eredmények, több szakaszgyőzelem, de még nekem is össze kellett szoknom az autóval. Mindenesetre, amit terveztünk, azaz, hogy felkészülünk a jövő évre, maradéktalanul teljesítettük.

Mik a konkrétumok a következő szezont illetően? Milyen tervekkel várod az új évet?

Szeretnék részt venni a világkupa sorozaton. Ez hat nemzetközi versenyt jelent, öt európait és egy afrikait Marokkóban. Idén nem tudtam indulni az összes hazai bajnoki futamon és ez 2014-ben sem lesz másként, maximum pár futamon állok rajthoz, ahogy az időm engedi a világkupafutamok között. Az biztos, hogy márciusban kezdünk az Italian Bajával.

Idén indultál a Mikulás Ralin is, ahol egészen másféle technikák ellen vetted fel a kesztyűt. Röviden mesélnél erről a kalandról?

Igen, elindultunk, hogy ralis versenygépek ellen is teszteljük a moszkitót, és nem vallottunk kudarcot. 105 nevező közül a 28. helyen zártuk a viadalt, és szinte csak a komoly WRC-technikák tudtak előttünk végezni. Azt hiszem, készen állunk a következő szezonra.

Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy köszönetet mondjak Klement Norbinak, Bokor Attilának, Johny-nak, Gyöngyinek, műanyagos Lackónak, és tudnék még legalább húsz nevet felsorolni. Hálás vagyok a támogatóimnak is, nélkülük ez az egész nem működne.

„A legjobb eredményem egy abszolút 2. hely volt, amikor tíz gyorsaságiból hatot megnyertem.”





Vissza a jövőbe!

Marton Gergely a jelen és a jövő bajnoka

„Tervek nélkül nincsenek eredmények” – vallja Fodor György, az M-F Motorsport csapatfőnöke. Egy 15 éves szupertehetséggel a volánnál pedig lehet hosszútávra tervezni. Ő Marton Gergely, aki idén, első felnőtt autóversenyző évében a ralikrossz ob Super National kategóriájának abszolút és 1600 köbcentiméter alatti géposztály bajnoka lett.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Kicsit zavarba ejtő a két bajnoki cím ténye, mert hát nem ez volt a terv. Pontosabban ez már a 2014-es terv volt. Egy évvel maguk előtt járnak.

2013-nak úgy vágott neki a csapat, hogy ez egy tanulóév lesz. Gergő 2012-ben teljesítette legelső évét autóversenyzőként, és nagy csatában, egy pont hátránnyal a 3. helyen végzett a Junior Kupájában, ahol a fiatalok széria Suzukikkal nyüstölték egymást. Tehát egy év junior tapasztalattal a háta mögött vágott neki az idei szezonnak, egy jóval erősebb autóval, egy a Super1600-as szabályok szerint konstruált Skoda Fabia Mk1-essel, ami első igazi épített versenyautója lett.

Az autó megépítéséért és felkészítéséért Fodor György felelt. 2012-ben ő volt Gergő mentora a Junior Kupában, így ismerték meg egymást. És a rutinos versenyző egyből meglátta a tehetséget és a lehetőséget az akkor még csak 14 éves pilótában. Onnantól már együtt álmodták a jövőt. György több mint 25 éve része a hazai és a nemzetközi ralikrossz vérkeringésének, és a kezdetektől fogva magának építi a versenyautóit. Ő adja a rutint, a tapasztalatot és a műszaki szakértelmet, Gergő pedig úgy nyomja a gázt félelem és gátlások nélkül az autóban, ahogy csak egy ilyen szemtelenül fiatal és szemtelenül tehetséges pilóta tudja.

Megvásárolták egy frissen visszavonult lengyel versenyző levetett Skoda Fabia Mk1-esét, és György a tél folyamán egy tipp-topp versenyautót varázsolt belőle. Ugyanakkor szándékosan nem tette bele egyből mindenből a legjobbat. Szekvencionális váltó helyett például sima H-s versenyváltó került az autóba, és a motor sem volt teljesen felhúzva – fő a fokozatosság. Egy olyan megbízható gépet próbált Gergő rendelkezésére bocsátani, amivel a fiatal pilóta fokról fokra, lépésről lépésre tanulhatja meg egy erős versenyautó vezetésének fortélyait.

Aztán jött Gergő, és Máriapócson megnyerte élete első felnőtt autóversenyét, a bajnokság 2013-as szezonnyitó futamát. Üstökösként robbant be a mezőnybe, és olyan pilótákat autózott körbe, illetve lepett meg egy-egy féktávon, akik ehhez egyáltalán nincsenek, nem voltak hozzászokva. Nemcsak magyar,



> „15 évesen lett abszolút magyar bajnok, egy nemzetközi mezőnyben.”



de osztrák, cseh és lengyel versenyzőknél is jobbnak bizonyult egyből első próbálkozásra, és 4000 köbcentis turbós BMW-ket, 2000-es turbós Golfot győzött le egy 1600-as Mk1-essel, ami ráadásul már a Super1600 szabályai szerint lett megépítve, azaz jó 100 kilogramm plusszal futott egész évben.

Aztán jött sorban a többi verseny, és egyik dobogós helyezés követte a másikat. Gergő és a csapat időközben azon kapta magát, hogy a géposztályelsőség már teljesen természetessé vált, és szépen lassan elkezdték a nagyobb autókhoz mérni saját teljesítményüket. A többi 1600 alatti autó többnyire a C-döntőben szerénykedett, míg Gergő szinte mindig A-döntőbe jutott, és a szezon utolsó előtti, kakucsi futamának leintésekor abszolút és géposztály magyar bajnoki címet ünnepelhetett. 15 évesen lett abszolút magyar bajnok, egy erősebb autókat és tapasztalt, jó kezű pilótákat felvonultató nemzetközi mezőnyben. Sőt, géposztályában az FIA Közép-európai zónabajnokságban, továbbá a cseh és az osztrák nyílt bajnokságban is a legjobbnak bizonyult, igaz, fiatal kora végett ezekben a bajnokságokban nem értékelték az év végi összesítésben. A szabályok szerint túl fiatal még, de ettől még ő volt idén a legjobb...

Itt van előttem a papír, azzal a többéves tervvel, amit Fodor György még az idei szezon előtt írt fel magának és Gergőnek. Ez áll rajta: „2013: tanulóév, géposztály dobogó. 2014: Super National abszolút magyar bajnoki cím”. Tovább nem mondom, ez maradjon egyelőre a csapat titka. A lényeg, hogy Gergő pokolian gyors fejlődésének köszönhetően jelenleg egy évvel maguk előtt járnak, és jövőre már a Super1600-ban támadnak a magyar bajnoki címért. 2017-ben a tervek szerint már a kategória Európa-bajnoki címéért harcolnak majd. Hogy merész célkitűzés? Talán. De ha megnézzük az idei terveket, és hogy mi lett belőlük, akkor azt mondom, nagyon is reális. Az M-F Motorsport egy nemzetközi szinten is eredményes magyar ralikrossz csapatot akar felépíteni, melynek első alapköveit az idei teljesítménnyel letették. A célok megvalósításához rengeteg munka vár még rájuk, de a munka is jó kedvben telik, ha az ember tudja, hogy hova tart, és látja, hogy van értelme, van miért.

Jövőre náluk már 2015-öt írnak!



Berobbant

Nyitray Béla: Elsőre bajnokesélyes

Csak az év elején döntötte el Nyitray Béla, hogy kipróbálja magát a ralikrosszosok között. Ehhez képest rögtön az első versenyét sikerült megnyernie, majd egészen a szezon végéig harcolt a bajnoki címért, és nem csak rajta múlott, hogy ezt végül nem szerezhette meg.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Milyen tervekkel vágtál neki az idei szezonnak?

Év elején még egyértelműen úgy gondoltam, hogy ez egy tanulóév lesz számomra. Az első verseny azonban átírta a számításaimat. A B-döntőből sikerült az A-döntőbe jutnom Máriapócson, és végül győztem is. Innentől a bajnoki cím begyűjtése lett az elsődleges cél. A szezont egy 306-os 2000-es Peugeot volánja mögött kezdtem, amit Ausztriából szereztünk meg. Ismerős technika volt és bár nem a legerősebb, de nagyon könnyen kezelhető.



A rendkívül sikeres bemutatkozást követően hogyan alakult az idény további része?

A második hétvégére, Nyirádra már a kategóriám teljes mezőnye megérkezett. Peitler Zsoltival hatalmasat küzdöttünk, de megverni nem sikerült őt, így a második helyen értem célba. Mivel először versenyeztem azon a pályán, az eredményt természetesen megfelelőnek tartottam. A harmadik futam alkalmával visszatértünk Máriapócsra, ahol a dobogó legalsó fokára állhattam fel, de a bajnokságot továbbra is én vezettem. Ezt követően utaztunk el Ausztriába, Greinbachba. A helyszínt már ismertem a gokartos időkből, de a pályát még egyáltalán nem. Sajnos csak a hétvége legvégére éreztem rá a pálya ritmusára és titkaira. Vétettem egy kis hibát is, eltaláltam egy bóját, ami talán annak volt köszönhető, hogy túlságosan is erőltettem a vezetést, hajtottam a jó eredményre. Végül a szezon során először nem sikerült dobogóra állnom. Az ötödik helyen értem célba, és ez bizony már intő jel volt.



Ezt követően visszatértetek a hazai pályákra és ismét dobogóra állhattál. Mi változott?

Valójában semmi. Az, hogy ismét a dobogóra állhattam, Peitler Zsolti műszaki hibájának is köszönhető volt. Folyamatosan fogyott az előnyöm a bajnokságban, ezért változtatásra volt szükség. Végül a jövőre gondoltunk és úgy döntöttünk, hogy egy 1600 köbcentis versenygép volánja mögött vágunk neki az utolsó két futamnak. Azt éreztük, hogy az autó jó és ütőképes, csak még idegen volt számomra kicsit. Vétettem is egy nagy vezetői hibát, rosszul váltottam és szét is ment a motor az autóban. A második kakucsi futamon így nulláztunk, és visszaestem az összetettben is a negyedik helyre. A szezonzáró nyirádi versenyre új motort tettünk az autóba és a hétvége eleje elég tapogatózóra sikeredett. Az első előfutamon aztán lefulladtam és természetesen megnőtt a nyomás rajtam, hiszen a maradék két előfutamon kellett elérnem az A-döntőt. Ez végül sikerült, de a szervezés megfosztott attól, hogy küzdhessek egy jobb év végi helyezésért. A rendezők úgy döntöttek, hogy nem tartják meg a döntő futamokat, hanem az A-döntőbe történő besorolás adta a végeredményt. Nem volt rossz ez az összetett negyedik hely sem, de kicsit úgy érzem, mintha kiénekelték volna a sajtot a számból. Harcolhattam volna a feljebb kerülésért. A kategóriámban végül megszereztem a második helyet. Örülök, hogy egy ilyen családias légkörű, színvonalas bajnokságban szerepelhettem nagyszerű ellenfelekkel és technikákkal.

Mik a tervek a következő szezonra?

Szerettem volna kipróbálni magam nemzetközi szinten is Nyirádon a következő szezonban, de sajnos 2014-ben a magyar helyszín kimaradt az Eb-naptárból. Így marad a hazai front és a SuperCars kategória, ahol a legjobbak ellen kell majd felvennem a versenyt. Remélhetőleg az új technikával nem lesz probléma, és tökéletesen sikerül összehangolódni. Talán sikerül néhány nemzetközi futamra is eljutni, de ez még a jövő zenéje. Győzni szeretnék a magyar bajnokságban, de minimum dobogós helyezéseket gyűjtenék.

FORCH
HR RENT
trsportiroda
Rikvest
SPORTBUSZ
ENDURANCE CLUB HUNGARY
FÉNYHOZÓ Kft.
Andragora

UGYE ISMERŐS?



ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?

Hitachi Data Systems

HumanoIT
IT Tuning

www.humanoit.hu/hitachi



Az év ralikrossz versenyzője

Bánkuti: Ezt a címet támogatóinknak, szerelőinknek, segítőinknek ajánlom…

A szezon végén Siófokon rendezték az MNASZ Off-Road szakág 2013-as év végi díjkiosztóját. Az eseményen a Bánkuti MotorSport csapatának valamennyi tagja részt vett, így a versenyzők mellett a szerelők, partnerek, támogatók és barátok is szemtanúi lehettek, amint Bánkuti Gábor átveszi a pályafutása kilencedik magyar bajnoki címéért járó serleget, majd néhány perc múltán újból a pódiumra szólítják, és „Az év ralikrossz versenyzője” díjjal is kitüntetik.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

A különleges címet immár másodszor nyerte el Bánkuti Gábor, az első hasonló díjat még 2006-ban érdemelte ki, elsősorban kimagasló nemzetközi szereplése jutalmaként, hiszen az első nyirádi Eb-futamon a bravúros 4. helyen végzett az akkori Divízió2-es géposztályban, épphogy csak lemaradva a dobogóról. Ezt az eredményt Eb-futamok tekintetében azóta sem tudta senki túlszárnyalni a magyar versenyzők közül, és 2013-tól Gábor immár egy másik rekordot is tart: kilenc magyar bajnoki címével ő a sportág ob-s történetének legeredményesebb versenyzője.

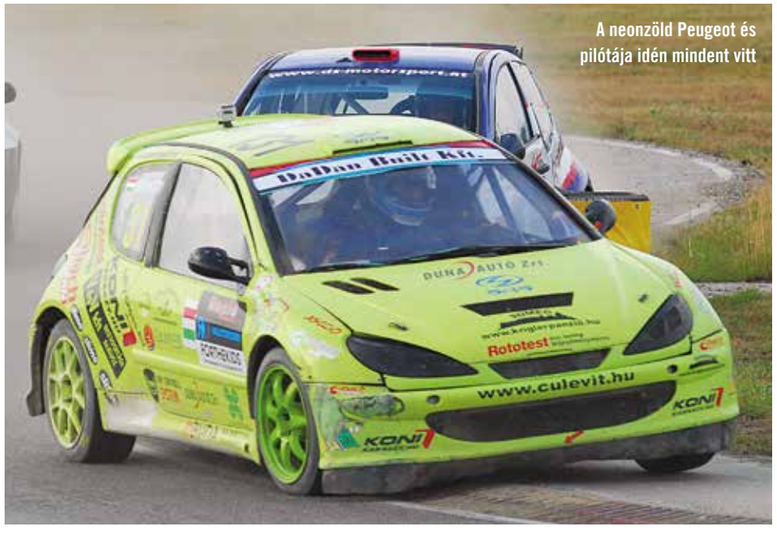
A pilóta idén tökéletes évet zárt csapatával a hazai bajnokságban, hiszen a nemzetközi nyílt ob minden futamát legjobb magyarként fejezte be a Super1600-ban, és lényegében egy percig nem lehetett kérdés év végi elsősége, dacára az erős ellenfelek minden igyekezetének. Egy tökéletes évre egy tökéletes díjkiosztó tette fel a koronát, megérdemelt elismerésekkel.

„Nagyon megtisztelő számomra és az egész csapat számára ez a díj, köszönöm a szakágnak, a szövetségnek, hogy rám gondoltak. Úgy gondolom, hogy a kilencedik bajnoki cím megszerzésével sok éves munkánk gyümölcse érett be, és ezt a sikert abszolút nem az én egyéni érdememnek, hanem a csapat érdemének tekintem, ezért „Az év ralikrossz versenyzője” címet is nekik, illetve támogatóinknak, szerelőinknek, segítőinknek ajánlom” – mondta el Bánkuti Gábor, aki már a jövő évre is előretekintett.

„Mindenképp az egyik cél az, hogy jövőre megvédjük a bajnoki címet. Úgy gondolom, hogy nagyon komoly kihívóim érkeznek a Super1600-ba, úgyhogy ennek megfelelő komolysággal és technikai fejlesztésekkel készülünk a 2014-es évad kihívásaira. E mellett a nemzetközi porondon továbbra is meg kívánjuk méretni magunkat, ami főleg FIA Közép-európai zónabajnoki futamokat jelenti, de néhány Eb-futamot is tervezünk annak ellenére, hogy a magyar futamot sajnos elvették Nyirádtól, ami versenyzői szemmel teljesen érthetetlen. De a magyar ralikrossz ennek ellenére él, virul és fejlődik, úgyhogy biztos vagyok benne, hogy 2014-ben egy izgalmakban még gazdagabb és még színvonalasabb bajnokságot drukkolhatnak végig a magyar szurkolók.”

Természetesen a csapat másik két idei pilótája, Vaskó Dominik és Zsipi Róbert is részt vett a díjkiosztón, ahol Dominik átvette a 2013-as Junior Kupa összetettbeli





A neonzöld Peugeot és pilótája idén mindent vitt

BUDA MOZGÁSBAN A VÁROS
KONI KARASZY.HU
FER-VILL
GUMI KELEMEN
INTENT
CANDOR Charter
PROMONTORSPED
KÁRÁSZY
culevit
SRT www.srteam.eu
LA-FER-CAR PEUGEOT & CITROEN ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ
SÜMEG
www.kriglerpanzio.hu
Eibach SPRINGS
Rototest teljesítménymérés
VIP CONTROLL SYSTEM
Gelbert ecoprint
STbutor.hu
koteltechnika.hu
Kagylókaniassa
www.koronaszallo.hu
HODULA & SVÉDA ÜGYVÉDI IRODA
hodula@andrassy49.t-online.hu
Skpower
SAS
DUNA AUTÓ Zrt.





2. helyéért járó serleget. A 11 éves pilóta a jövő évi tervekről elmondta: „2014-ben egy Peugeot 206-ossal fogok indulni a Magyar Kupában, és autókrosszban, a TAX F kategóriában. Az autót már teszteltük, három amatőr rallysprint versenyen indultam vele, és ezek közül kettőt sikerült megnyernem. Nagyon tetszik a 206-os, jó érzés vezetni, úgyhogy már alig várom a jövő évet. Az ünnepek után – ha az időjárás engedi – minél előbb elkezdjük Gáborral a további teszteléseket, aminek eredményeképpen remélem sokat fogok javulni. Nagyon kíváncsi vagyok, hogy azonos körülmények között mennyivel leszek gyorsabb, mint voltam idén a Swifttel, mert ez egy mérőszám lehet a csapat számára is” – mondta el az ifjú pilóta.

A csapat harmadik versenyzőjét, az idén a Bánkuti MotorSport jóvoltából mindenféle korábbi versenytapasztalat nélkül debütáló Zsipi Róbertet 2013-ban alaposan megfertőzte a ralikrossz világa, úgyhogy ő fejben már most 2014-ben jár, a versenypályán.

„Nagyon várom már, hogy elinduljon a 2014-es szezon! Amíg a többiek még az előző év jól megérdemelt sikereit ünnepelték, nekem már titkon az kattogott a fejemben, hogy milyen jó lenne jövőre nekem is elérnem néhány jó eredményt ebben a sportban. A kakucsi versenynek ugye teljesen szűz kézzel ugrottam neki, bármilyen előzetes versenytapasztalat nélkül, úgyhogy az a versenyem még a gyakorlásról és a tanulásról szólt. A második, nyiradi versenyen – ami előtt már tudtam a pályán tesztelni – pedig pont akkor adta meg magát a technika, amikor úgy éreztem, kezdtem volna igazán belelendülni, úgyhogy maradt hiányérzetem az idei évről, ami erősen dolgozik most bennem a jövő évre való felkészülés során. Alig várom, hogy induljanak a további tesztek, és ott legyek az első futam rajtjánál!” – adta meg a végszót a pilóta.



> „Az év ralikrossz versenyzője díj az elmúlt majd húsz év eredményeinek is elismerés.”



A csapatfőnök, id. Bánkuti Gábor a következő szavakkal kommentálta a megtisztelő kitüntetést: „Az év ralikrossz versenyzője díj – feltételezem – Gábor bajnoki címén túl az elmúlt majd húsz év eredményeinek elismerése is. Kilencszeres bajnoka eddig még nem volt a sportágnak, úgyhogy ez egy komoly mérföldkő csapatunk életében. Sokat próbálunk tenni a ralikrossz népszerűsítése érdekében, és mindig jó érzés, amikor ezt a szövetség részéről is elismeréssel díjazzák. Köszönjük. Jövőre a három felnőtt versenyzőnk – ugyanis egy év kihagyás után ismét indulni fog a Peugeot-val Varga Viktor, aki tavaly a Magyar Kupában már dobogón állt – valamennyien a bajnoki dobogót, illetve a bajnoki címet célozzák meg. De tovább kívánjuk bővíteni csapatunkat tehetséges fiatalokkal is, hiszen jelen állás szerint Peugeot-inkkal Dominik mellett még további két 17 év alatti pilótának van lehetősége a Bánkuti Junior Team színeiben versenyezni. Az ő személyük jelenleg még kérdéses, de januárban mindenképpen döntés fog születni.”



BÁNKUTI MotorSport
EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

Style ST STYLE TREND
www.stbutor.hu
Bútorgyártás, kis és nagyker értékesítés

PROMONTORSPED
SZÁLLÍTMÁNYOZÓ KFT.
H-1115 Budapest, Tétényi út. 32/B.VI., 21 ajtó
tel.: + 36 1 236-50-20
fax.: + 36 1 238-09-18
+ 36 1 238-09-19

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

LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROEN
ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ
06-27-390-228
06-20-430-1099
06-70-566-0229
06-70-411-9035
H.-Cs.: 09.00-17.00
P.: 09.00-15.00
Sz.-V. Zárva
2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.
• Bontott, új és utángyártott alkatrészek francia tipusokhoz
• Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
• Gumijavítás, szerelés akár 21" méretben is, téli és nyári gumik raktárról
• Hátsóhíd felújítás
15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!

VIP CONTROLL SYSTEM
-Könyvelési szolgáltatás
-Adó- és gazdasági tanácsadás
-Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet
1062 Budapest, Bajza u. 45.
Tel./fax: 06 1 301 0883
301 0884
Mobil: +36-70-9400-771
Email: vipcontrollsystem@gmail.com
Web: vipcontrollsystem.hu

dunaauto.hu/suzuki
Megérkezett az új
Suzuki SX4 S-Cross
SUZUKI Way of Life!
Próbálja ki a Duna Autó Zrt.-nél!
Tel.: +36 1 801 4095 • +36 20 324 9973 • 1037 Budapest, Zay u. 24.
A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 6,1-6,7 l/100 km. CO_2-kibocsátás: 110-136 g/km.
DUNA AUTÓ Zrt.



Kategóriabajnokok

Gender Racing Team: Első és második hely

Nem is zárhatta volna jobban a Gender Racing Team a 2013-as szezont. Királykuti Márk, Eszenyi László és Rátkai Ferenc, illetve a csapat keményen dolgozott, aminek meg is lett az eredménye. Tóth Tamás csapatfőnök igazán büszke alakulatára, erről az autó+motor+sport expón nyilatkozott lapunknak.

SZÖVEG: KOCHAN KRISZTINA • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Gratulálunk a szezonban nyújtott teljesítményhez! Ti is úgy gondoljátok, hogy jó évet zárt a csapat 2013-ban?

Így utólag visszagondolva, szerintem egy nagyon jó szezont zártunk. Büszke vagyok a versenyzőimre és az egész csapatra egyaránt. Nagyon nagy a boldogság, hiszen az utolsó versenyhétvége szombati napját leszámítva, minden futamon a dobogón végeztünk.

Idén két új versenyző is került az alakulathoz, Királykuti Márk és Rátkai Ferenc személyében. Milyen volt velük a közös munka?

Márk nagyon ügyes, ezt az eredménye is mutatja, hiszen első évében megnyerte a kategóriát. Nagy jövő áll még előtte. Könnyedén veszi az akadályokat. A szezon közben több olyan pálya is volt, amin még sosem versenyzett, de ez sem tudta megakadályozni, hogy újabb és újabb győzelmeket hozzon a csapatnak. Feri szezonja nem volt ennyire jó. Jó úton haladt, hogy összeszokjon az autójával, de a második, a Slovakia Ringen futott versenyhétvégén a vasárnapi esős időmérőn összetörte magát, aminek műtét lett a vége, így ő nem tudta folytatni a szezont.

A harmadik versenyződre se lehetett panaszod...

Igen. Eszenyi Laci már régi motorosnak számít a csapatnál. Igazán öröm vele együtt dolgozni. Mindig kiegyensúlyozott és jó munkát végez. Keményen dolgozott az egész szezonban. Végül a kategória második helyét sikerült megszereznie, így ebben a szezonban is bebizonyította, hogy mindig lehet rá számítani. A futamok során többször is megmutatta, hogy az esőben nem ismer félelmet és képes a határon autózni akkor is, amikor a természet ezt megakadályozná.



Milyen meghatározó pillanatokat emelnél ki a szezonból?

Nagyon nehéz egy-két mozzanatot kiemelnem, hiszen élményből volt bőven idén is. Márk győzelmei és csatái mindig nagyon szépek és meggyőzőek voltak. Laci Szlovákiában a vizes időmérőn futott abszolút pole pozíciója is a toplistán szerepel nálam. Sajnos negatív élményt is kell említenem, amely természetesen Rátkai Feri ijesztő balesete volt...

A szezonnak már vége. Most éppen egy kiállításon ülünk. Gondolom nem csak a pihenésről szólt az elmúlt egy hónap...

Egy hónapja lett vége a magyar bajnoki szezonunknak. Volt pár nap pihenőnk, amire nagy szükségünk volt, hisz az utolsó versenyhétvégénk nagyon zűrösre sikerült. Két nap alatt három versenyt is teljesítettünk. Aztán elkezdtünk készülni a kiállításra, ami elsősorban az autók fényezésének javítását jelentette. A háromnapos expó nagyon fontos mind a szponzorainknak, mind a szurkolóinknak. Itt közelebbről láthatják az autókat, trófeákat és koszorúkat, amiket idén szereztünk. Találkozhatnak a csapattal, a szerelőkkel. Itt minden kicsit nyugodtabb, és akár még kérdésekre is tudunk válaszolni. A partnereinkkel is találkozhatunk, akiknek ezúton is köszönetet szeretnék mondani, hiszen a támogatóink és reklámozóink egész évben kitartottak mellettünk.

> „Az utolsó versenyhétvége szombati napját leszámítva minden futamon a dobogón végeztünk."

Mi történik a kiállítás után? Esetleg egy nagyobb pihenő következik?

Pihenésre nem igazán marad időnk. Szétszedjük az autókat, kijavítjuk a hibákat. Egyszóval elkezdjük a felkészülést a következő szezonra. A versenyzőink pedig lassan újra elkezdenek edzeni, hogy a következő szezonban ismét fittek legyenek és készen álljanak a harcra.



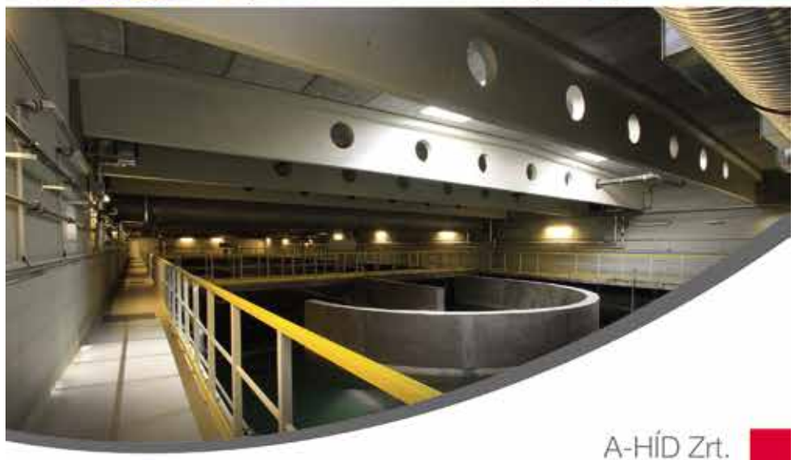
BenczeBusz-Galgahéviz
www.i-haz.com

A-HÍD
ÉPÍTŐ ZRT.



A jövőt építjük.





A-HÍD Zrt.
H-1138 Budapest,
Karikás Frigyes utca 20.

www.ahid.hu

Köszönet és előretekintés

Nagy Norbert hálás a támogatásért

„Szeretném megköszönni mindenkinek, hogy végig mellettem voltatok, szurkoltatok és támogattatok, hogy sikeresen záruljon a szezonom” – írta év végi üdvözletében Nagy Norbert, az ETCC fiatal magyar pilótája.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

„Nagyon fontos év volt ez számomra és a menedzsmentem számára is. Ebben az évben indultam először Európa-bajnokságban. Folyamatosan tanultam, fejlődtem, úgy technikában, mint lélekben, egyaránt.

Jövőre még többet akarok kihozni magamból. Nemzetközi versenyen és mezőnyben ez volt az első évem ezen a szinten, és nagyon boldog vagyok, hogy hoztam a tőlem elvárt teljesítményt. Az alap elvárást, hogy az autó egész évben a legeredményesebben célba érjen, teljesítettem.

Köszönöm a szurkolóknak, támogatóimnak, a csapatnak, a szerelőknek és a menedzsmentemnek, hogy egész évben mellettem voltak és sikeres évet zárhattam. 2014-ben az Európa-bajnokságban folytatom tovább, a cél természetesen egy dobogós helyezés a bajnokságban.

Addig is még évzáróként, és hogy együtt ünnepeljük az évet, mindenkit szeretettel várok a 2013. december 27–28–29-én rendezendő Szilveszter Ralira, hogy egy „örömversenyzéssel” búcsúztassuk az évet!

Kellemes karácsonyi ünnepeket, azoknak pedig, akikkel nem találkozom, sikerekben gazdag boldog újévet kívánok!” – üzente a fiatal magyar tehetség.



Így folytatja

A kétszeres magyar bajnok, ETCC pilóta autóversenyző a 2014-es évben már nem a Zengő Junior Team versenyzője lesz – jelentette be a napokban a pilóta menedzsmentje. „Köszönjük a 2013-as évben a Norbi autójával és felkészítésével elvégzett munkáját a csapatnak. Mivel a Zengő Junior Team nem kíván a 2014-es évben az Európa-bajnokságban részt venni, így Norbi elköszönt az idei év záró versenye után. Versenyzőnk terve a jövő évben is az ETCC-sorozat, és a tőle elvárt legjobb teljesítményt hozni a futamokon. A továbbiakról, miszerint milyen csapattal folytatja tovább a versenyzést 2014. februárjában, minden autósport rajongó értesülni fog” – volt olvasható a rövid közleményben.



Cseh bajnok

Az Easykart 60 legjobbja Czintula Zalán

A mindössze kilenc esztendős Zalán második szezonját versenyezte végig az igen erős cseh Easykart 60 bajnokságban, mely sorozatban 8–12 éves fiatalok indulhatnak 105 kg-os minimális súllyal.
A magyar tehetség kitett magáért a külföldi szériában: megszerezte korosztálya bajnoki címét.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A hat versenyből álló izgalmas versenysorozatot csehországi – Cheb, Vysoke Myto, Sosnova, Pisek – pályákon rendezték. Zalán a futamokon fiatal kora ellenére idén folyamatosan az első csoportban küzdött idősebb, 12 éves ellenfeleivel. Az év végi összesítés során aztán külön értékelték a fiatal versenyzőket 9 évesig, mely kategóriát Zalán biztosan, nagy pontelőnnyel nyerte meg és vehette át teljesítményéért a decemberi díjátadón a cseh kupát. (1. Czintula Zalán 224 pont, 2. Filip Skorpik 188 pont, 3. Ishenko Maxim 186 pont). Összesítésben 32 cseh versenyzőből az előkelő 10. helyet szerezte meg, mely eredménnyel kvalifikálta magát az októberben megrendezett olaszországi Easykart világbajnokságra.

Castelletto di Branduzzóban 16 országból több mint 80 versenyző indult a kategóriájában. Szerdától vasárnap estig zajlottak a gyakorlások, időmérők, versenyek. A kezdeti jó edzéseredmények után az időmérőre nem sikerült a beállítás, az egyre romló köridőket a szerelők nem értették, végül a gumi minőségét hibáztatták. Így sajnos csak B döntő 19 helyére sikerült a kvalifikáció. A vasárnapi ködös, esős idő Zalánnak kedvezett, aki jó „esőmenőnek” számít. Jó start után az első kör felénél a középmezőny végén 5-6 versenyző egymásba csúszott, így Zalán az első körben a 27. helyre esett vissza. Az esős pályán folyamatosan az elsőkkel azonos időt futott,









Zalán a cseh bajnokságban megszerzett címe mellett 2013-ban a Morva Kupa Easykart 60 kategóriában az összesített 2. helyezést is begyűjtötte

és tisztán előzte ellenfeleit. Az utolsó, 14. körben már a 9. helyre jött fel. Még egy kör, és sikerült volna a 6-ba kerülés és az A döntős indulás, ám az idő elfogyott, így a világbajnokságon az összetett 37. helyen végzett. Persze nem szabad megfeledkezni a rengeteg élményről és tapasztalatról sem, amit szerzett, és amelyekkel jövőre biztosan újra megpróbál majd helytállni a világ legjobbjai között.

Összességében kijelenthető, hogy a 2013-as év 18 versenyhétvégéje komoly vezetéstechnikai és mentális fejlődést hozott Zalán számára, melyet a jövő évi versenyeken kamatoztathat. A tervek szerint 2014-es évadban marad a cseh Easykart 60 bajnokságban való indulás és edzőversenyekként a Morva Kupa és a Karting Kupa versenyein való részvétel.

Köszönet a csapatnak, szerelőknek, szponzoroknak, szülőknek, testvérnek, hiszen az idei sikeres eredményekhez ők is hozzájárultak pénzükkel, idejükkel és türelmükkel.

Több információ: www.easykart.cz

Magyarok a világdöntőn

2013 Rotax MAX Challenge Grand Finals, New Orleans, USA

A világ legnagyobb gokartversenyét idén november közepén rendezték az Egyesült Államokban. A szakmai körökben az egyik legáhítottabb erőpróbára 2013-as teljesítményével több magyar toppilóta is indulási jogot nyert. A viadalon ugyan végül egyikük sem állhatott a dobogóra, de a nemzeti színeket így is öröm volt viselni a louisianai pályán.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: ROTAX

A Rotax Világdöntő idén részvételi csúcsot döntött: 53 országából 360 versenyző kezdte meg a verseny hetének elején az edzéseket a New Orleans melletti NOLA Motorsport Parkban, hogy szombatra kiderüljön, kik a legjobbak. A pilóták négy kategóriában küzdöttek egymással: a Junior, a Senior, a DD2 és a DD2 Masters képviselőire szabadedzések, időmérők, reményfutamok, elődöntők és döntők vártak. A résztvevők a technikai sportok között szinte egyedülálló módon teljesen egyforma vázakkal, abroncsokkal és motorokkal vágnak neki az erőpróbának, a vadonatúj eszközöket a helyszínen vehették át a szervezőktől.

Országunk színeit hatan képviselték a tengerentúlon: utolsó királyunk dédunokája, a magyar útlevéllel is rendelkező Habsburg Ferdinand (Junior), Ferencz Márk (Senior), Madár Róbert és Fodor Géza (DD2 Masters), illetve Kancsár Ferenc és Birizdó Imre (DD2).

Fodor Géza, akit a magyar ralibajnokságban is gyakran láthatunk mint Krózser Menyhért navigátora, előzetesen így nyilatkozott amerikai esélyeiről: „Ez az első világdöntőm, de a cél természetesen az, hogy a lehető legtöbbet kihozzam magamból, és úgy térhessünk haza Amerikából, hogy megtettünk mindent. Idén ez lesz az utolsó nagy kihívás, aminek meg kell felelnem, egy jó szereplés a magyar Rotax Max Masters bajnoki címem után csak hab lenne a tortán."

Birizdó Imre, akinek már van egy hatodik helye DD2-ben egy korábbi viadalról, sőt elmondhatja magáról, hogy 2007-ben Kiss Pál Tamást is megverte a világdöntőn, és akkor csak egy szerencsétlen ütközés miatt maradt le a Junior győzelemről (végül 4. lett), szintén optimistán állt a 2013-as futamok elé. „Bízom önmagamban, a tudásomban és a rutinomban, így nem tartom lehetetlennek, hogy a legjobbak közé beverekedjem magam. A döntőben pedig már bármi megtörténhet" – mondta a pályautózásban is járatos, a korábban a Seat Leon EuroCupban is harcoló pilóta.

A legnagyobb esélyekkel induló versenyzők között akadt még egy magyar csúcspilóta. Kancsár Ferenc az egyetlen hazai gokartos, aki már állt a Rotax Világdöntő pódiumán, ő 2010-ben Olaszországban harmadik lett. „Egy PanAmerican Challenge nevű verseny alkalmával pár hete már jártam New Orleansban, és kipróbáltam a helyszínt. Az egyetlen és megismételhetetlen esély volt az év legfontosabb eseménye előtt tesztelni, végül a tuningolt gépek ellen is 4. lettem, amellyel elégedett voltam. A világdöntőn azonban nyerni akarok, bár egy dobogóval sem kellene szomorkodnom. Ez persze rengeteg tényezőtől függ, így a saját formámtól, az időjárási körülményektől, és attól is, milyen gokartot húzok, illetve a szerencsétől és az ellenfelek felkészültségétől is" – ecsetelte előzetesen az esélyeket a dabasi fiatalember, aki nem tudhatta, végül mennyire igaza lesz...



Kancsár Ferencen idén kifogott a technika: a tehetséges fiatal gokartja sok problémát okozott, ám így is ő lett a legjobb magyar versenyző a Rotax világdöntőn



Birizdó Imre is kitett magáért: egyenes ágon gokartozott a döntőbe, de a finálében kiesett

A szombati döntők előtti napra aztán letisztult a kép. A viadal edzésein és az előfutamain óriási csatáknak lehettek szemtanúi a nézők, ráadásul még az időjárás sem bánt kesztyűs kézzel a mezőnnyel, hiszen egyszer hűvös idő, máskor leszakadó zivatar, harmadszor párás meleg tette próbára a versenyzőket.

A DD2 Masters kategória két magyarja, Fodor Géza és Madár Róbert sajnos az utolsó előtti napon búcsúzni kényszerült. Igaz előbbinek a reményfutamban még volt esélye a döntőbe verekedni magát, ám egy megpördülés megakadályozta a pilótát a meglepetéseredmény elérésében. „Nagyon boldog vagyok, hogy itt lehettem, rengeteget tanultam a világdöntőn. Hihetetlen élmény volt egy futamon belül 35 ellenféllel harcolni, és azt hiszem, hogy a reményfutamra már egészen jól is mentem. Ahhoz képest, hogy a DD2, a Braga váz és a helyszín is szinte teljesen ismeretlen volt számomra, elégedettséget érzek, és biztos vagyok benne, hogy jövőre jobb eredményre leszek képes" – értékelt Fodor.

A Junior kategóriában indult Habsburg Ferdinand a reményfutamon elért harmadik helyével kvalifikálta magát a fináléra, míg a Senior osztályban Ferencz Márk igazi hősies hajrát bemutatva csípte meg a döntőbe jutást jelentő hatodik pozíciót.

A DD2 mezőnyének egyik legnagyobb esélyeseként Amerikába érkező Kancsár Ferenc az előfutamok alatt technikai problémák miatt sajnos végig szenvedett, az egyik versenyen műszaki gondok mi-



A hat muskétás: Madár, Birizdó, Fodor, Habsburg, Ferencz és Kancsár. Ők képviselték Magyarországot New Orleans-ban











Fodor Géza nagyon igyekezett, de élete első világdöntőjén lemaradt a fináléról. A hangulat azonban így is magával ragadta, így jövőre is tervezi a visszatérést

att ki is kellett állnia, ám a reményfutamon nem kegyelmezett az ellenfeleinek, és nagy fölénnyel nyerte a versenyét. (Végül ez lett az egyetlen magyar futamgyőzelem, amely így is komoly dicsőségnek számít.) Kategóriatársa, Birizdó Imre volt az egyetlen magyar, aki egyenes ágon jutott a fináléba. Rossz hír volt azonban, hogy sem ő, sem honfitársai nem startolhattak a mezőny éléről, a New Orleans-i magyar szurkolók így tulajdonképpen csak abban bízhattak, hogy a technikai sportokban bármi megtörténhet...

A viadal utolsó versenynapján a bemelegítő köröket követően a magyar színekben induló Habsburg Ferdinandnak kellett elsőnek bizonyítania. Az osztrák és magyar állampolgársággal is rendelkező fiatal nem is hozott szégyent a piros-fehér-zöld lobogóra, hiszen a Junior elődöntőben a 29. helyről előbb a 16.-ra, majd a fináléban a 10. pozícióba küzdötte fel magát. A győzelmet itt a hazai pályán versenyző Juan Correa szerezte meg, akit két fiatal brit pilóta követett.

A DD2 Masters fináléjában a kategóriát évek óta uraló dél-afrikai Cristiano Morgado nyert – egy kanadai és egy portugál pilótát maga mögé utasítva.

A Senior kategóriában Ferencz Márknak az elődöntőben az utolsó rajtkockáról kellett nekivágnia a 14 körös távnak. A fiatal versenyző nagy lendülettel küzdötte fel magát a 22. pozícióba, ami nyolchelyes javulást jelentett, de a fináléban sajnos nem jött ki a lépés neki: a 26. helyre esett vissza, ám a harcos versenyzésért így is dicséret illeti a tehetséget. A kategóriát itt a brit Oliver Hodgson nyerte, aki egy észt és egy amerikai ellenfelét győzte le a döntőben.

A DD2 mezőnyének egyik legnagyobb esélyeseként Amerikába érkező, és a reményfutamból toronymagasan a legjobbként fináléba kerülő Kancsár Ferencnek nem volt könnyű dolga, de végül ő lett a legjobb magyar. A dabasi pilóta előbb az elődöntőben a 29.-ről a 15. helyre küzdötte fel magát, majd a mindent eldöntő futamon egészen a 8. pozícióig jutott. „Egy technikai hibás pilóta miatt a rajtnál nem tudtam előzni, sőt, vissza is csúsztam pár pozíciót, de nem adtam fel. Hosszú és küzdelmes volt a futam, de ez egy világdöntő, ahol mindenki nyerni szeretett volna, és erre többeknek is megvolt az esélye – tehát nem szabad a nehézségeken csodálkozni. Az előzményeket tekintve ugyan végezhettem volna akár három hellyel is előbb, de a kisorsolt gokarttal ezúttal nem voltam többre képes, mint a 8. pozíció megszerzése. Köszönöm, hogy erősíthettem a magyar csapatot!” – nyilatkozta a futam végén Kancsár.



Hargitai Sándor, a hazai szövetség elnöke a helyszínen szurkol a magyaroknak. Fotónkon Kancsár Ferenccel figyelik a többi pilóta produkcióját

A szintén dabasi Birizdó Imre a 28. helyről négy helyet javított az elődöntőben, de a fináléban kiesett, így a 29. helyen fejezte be a csatát. A győzelmet itt a litván Simas Juodvirsis gyűjtötte be, ő egy amerikai és egy spanyol ellenfelet tartott maga mögött, ám feltehetően másképpen alakultak volna az eredmények, ha a kategória idei két nagy esélyese, a magyar csapatfőnökkel (Kálmán Péterrel) versenyző kanadai Ben Cooper és a litván Kazimieras Vasiliauskas nem akad össze és esik ki már az első körben.

A magyar „válogatott” végül a nemzetek versenyében a 16. helyet szerezte meg, amely eredmény bizakodásra adhat okot abban a tekintetben, hogy jövőre egy kis szerencsével sokkal jobb eredményekre is képes lehet az alakulat.

Fa MEN
AZ XTREME INVISIBLE EREJÉVEL - A FOLTOK ELKERÜLÉSÉÉRT
NEW ULTRA PROTECTION ANTI STAINS
Fa MEN High Performance Anti-Perspirant
XTREME INVISIBLE POWER AGAINST STAINS
XTREME PROTECTION AGAINST SWEAT, ODOR & STAINS
anti-white anti-yellow anti-oily stains
72h PROTECTION
Fa Men Xtreme Invisible Power: megbízható védelem izzadtság és testszag ellen, innovatív formulával.
A Fa Men Xtreme Invisible Power hosszantartó védelmet nyújt izzadtság és testszag ellen és a három leggyakoribb deofolt elkerüléséért lett kifejlesztve:
fehér sárga olajos



A Mustang mestere

Vaughn Gittin Jr. és különös vágyai

Az ember, aki már az autóit sem számolja, aki megzabolázta az irányíthatatlan Mustangokat, és aki szeretné kinevelni a motorsportok rajongóinak új generációját. A Gymkhana Grid madridi döntőjén az Egyesült Államok egyik legsikeresebb driftversenyzőjével beszélgettünk.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ, BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MONSTER

A gymkhana egyelőre nem a legismertebb autós szakág Magyarországon. Hogy mutatnád be az olvasóinknak?
Két autó egyszerre megy végig két párhuzamos, akadályokkal teli pályán, és természetesen a gyorsabb nyer. Vezetőként ez nagy kihívást jelent, meg kell találnod a tökéletes ívet, nagyon finoman, de egyúttal gyorsan is kell vezetned, a nézők számára pedig nagyon izgalmasak a fej fej melletti párharcok, szóval versenyezni és nézni is szórakoztató.

Driftversenyzőként ismerünk, de a karriered krosszmotorral kezdted...
Ez inkább csak egy kedves hobbi volt, mielőtt rátaláltam a driftre, mely egyfajta önkifejezési mód lett számomra, s a motorral szerzett képességeimet is jól tudtam hasznosítani. Egyfajta természetes fejlődési út volt, hogy a driftre váltottam – a motokrosszt is nagyon élveztem, de a drift lett az igazi szerelmem. Tíz év elteltével itt vagyok, és még mindig ezt csinálom...

Kipróbáltad magad más kategóriákban is?
Az elmúlt években a móka kedvéért kipróbáltam a pályaversenyzést, hamarosan pedig például egy off-road futamra is megyek. Egyszerűen szeretek vezetni, egész életemben ezt akarom csinálni. Egy keveset még raliztam is, de semmi komoly, profi szinten csak a driftre koncentrálok. Persze a világ számos lehetőséget tartogat, de nagyon sokba kerül, hogy magas szinten csinálj valamit. Nagy kihívást jelentene elhagyni mindazt, amit felépítettem, de mindig nyitva tartom a szemem, így elképzelhető, hogy pár év múlva más műfajban láttok majd viszont.

Követsz valamilyen versenysorozatot?
Nagyon tisztelem más szériák versenyzőit, de számomra ez olyan, hogy ha nézem, akkor csinálni is akarom, így elég nehéz leülni, hogy végigkövessek valamit. Otthon néha ralikrosszt nézek, s az F1-be is bele-belepillantok, hogy tudjam, mi történik. Nem vagyok egy rajongótípus, inkább vezetni szeretek.

Saját sorozatodban, a Formula D-ben ötödik lettél idén. Hogyan értékeled a szezont?
Tíz éve versenyzek a sorozatban, de idén kaptam meg a legnagyobb elismerést: én lettem az évtized legjobb versenyzője, miután több győzelmet arattam, mint bárki más a széria történetében. Észbontó érzés volt. Az idei év egyébként nem volt a legjobb, több kisebb problémánk akadt, több hibát is elkövettem. Emellett a kínai World Drift Seriesben is versenyzek, jelenleg vezetem a bajnokságot, remélhetőleg a decemberi idényzárón meg is szerzem a bajnoki címet.

Tudjuk, hogy az autód, a Mustang RTR a saját terveid alapján készült. Honnan jött az ötlet, és miben különbözik ez a kocsi a többi autótól?
Amikor bekerültem a Mustangok világába, a saját agresszív stílusomnak megfelelő autót kerestem, de hamar rájöttem, hogy a kínálatban csak hagyományosabb modellek találhatók. Szerettem volna valami újat létrehozni a márka számára. Így saját kezembe vettem a dolgokat, és megálmodtam az RTR-t, ami először csak kinézetre ütött el a többitől, például a szélesebb kerekek révén, de később a teljesítményre is rámentünk. Ezek az autók csak az óriási lóerőkről szólnak, a fékekre, felfüggesztésre jóval kisebb figyelmet fordítanak. A célom az volt, hogy olyan modellt fejlesszek, amely minél több szakágban megállja a helyét. Ami pályaversenyeken, gyorsulási és driftversenyeken is használható, és az utcán is kényelmesen mozog.



„A vágyam az, hogy legyen egy saját driftvilágbajnokságom."

Hány autód van otthon?
Huh, nagyon sokra igényt tartok! Furcsa érzés, amikor ezt mondom, de talán úgy... tizenöt autóm lehet. A kedvencem egy 69-es Mustang, amit pár éve magam építettem.

Mik a terveid a jövőre? El tudnál még képzelni tíz évet a Formula D-ben?
Szeretném segíteni a drift fejlődését. Jelenleg is egyfajta változáson megy keresztül a motorsport olyan szériák megjelenésével, mint a gymkhana, a ralikrossz és a drift. Az új generáció ezt élvezi igazán, és örülök, hogy mindennek a részese lehetek. A következő tíz évben csak szeretném tovább járni a világot, és minél több helyen autóba ülni.

Mi a legnagyobb álmod?
Szeretem azt mondani, hogy jelenleg is az álmomat élem. De a vágyam az, hogy legyen egy saját driftvilágbajnokságom, amelyben a világ minden tájáról érkező versenyzők összemérhetnék erejüket. Azt hiszem, ez lenne a legnagyobb dolog, amit elérhetnék.



Egyedi építésű, gusztusos kinézetű Mustang: az amerikai drifter jelenleg ezzel a kocsival versenyez

Az osztrák tél tesztje

Salzburg, Zell am See, Kaprun: Álomutazás egy álomautóval

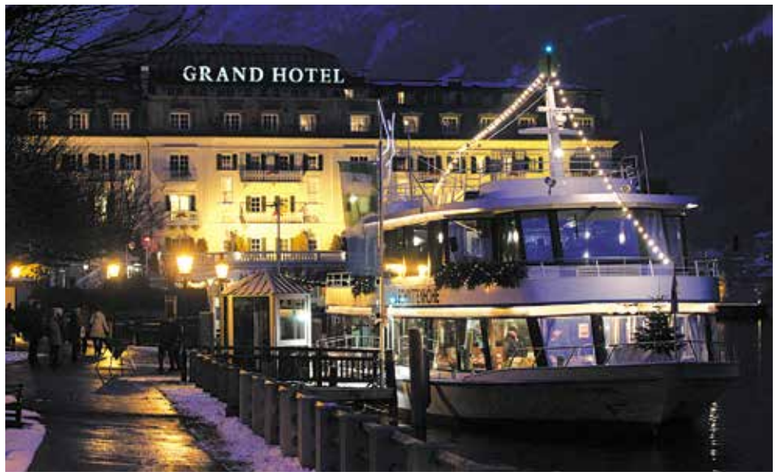
Lehet-e tökéletesebben levezetni egy nehéz esztendőt, mint december elején beülni egy Jeep Grand Cherokee-ba, és beutazni vele a havas Ausztria legszebb szegletét, a salzburgi és a Zell am See-i/kapruni régióit? Kollégánknak megadatott, hogy így búcsúztassa 2013-at…

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS • FOTÓ: PAPPAS AUTO MAGYARORSZÁG

A luxusterepjáró háromliteres motorja barátságosan duruzsol a Pappas budapesti központja előtt, szinte hívogat, hogy a csípős hidegből mielőbb telepedjünk a meleg belső térbe, és a fotelszerű ülésben kényelmesen elhelyezkedve mihamarabb adjuk ki a parancsot a navigációnak: indulás Salzburgba, a cég ausztriai bázisára. A Jeep Grand Cherokee Overland 3,0 CRD kívülről ugyan tekintélyt parancsoló külsővel bír, de belülről maga a megtestesült nyugalom, a volán mögött az öt órás út már-már pihenésnek tűnik. Ebben persze komoly szerep jut a 250 lóerős, V6-os dízel erőforrásnak, amely szükség esetén 570 Nm nyomatékot képes mozgósítani, ráadásul ehhez a képességhez egy ZF nyolcsebességes automata váltó is asszisztál.

Ötszáz kilométer után a hómentes magyar utak helyett már fehérbe öltözött tájon gurulunk, ez alapjaiban megváltoztatja az ember hangulatát, és az élményhez illik utunk első állomásának, a Pappas ultramodern salzburgi bázisának a hangulata is. A több mint 60 esztendős családi vállalkozás elsősorban Mercedeseket kínál, de az autószalon itt nem üzlethelyiség, hanem óriási méretei mellett is barátságos, családi tér, ahol jól megfér egymás mellett a nálunk még nem kapható, abszolút újdonság GLA, a „sirályszárnyú” szupersportkocsi, az AMG SLS, vagy a tekintélyt parancsoló veterán 540K modell – nomeg a csillagos márka teljes kínálata. Ahogyan Magyarországon, Ausztriában sem csak a stuttgarti autókat kínálja a vállalat, a vevők a döntés előtt nyugodtan szemügyre vehetik a smart, a Lancia, a Chrysler, a Kia, Fiat, a Jeep négykerekűit is – nem véletlenül érkeztünk mi is az utóbbi gyártó zászlóshajójával.

A következő salzburgi élmény sem hétköznapi: Pappaséktól átsétálunk a szomszédos reptérre, ahol liftbe szállva az airport ultramodern, vadonatúj irányítótornyában találjuk magunkat. A havas hegyek övezte leszállópálya, a hangárok mellett pihenő kisebb-nagyobb gépek látványa, a város lassan felgyulladó esti fényei varázslatos látványnak bizonyulnak. Nekem, mint F1-es újságírónak csak hab a tortán, hogy a magasból a híres Hangar-7 komplexumot is szemügyre vehetem, amely a Red Bull tulajdonosának, Dietrich Mateschitznek a hobbiját szolgálja. A repülés és a sebesség élő múzeuma, tele különleges légi járművekkel, F1-es versenyautókkal, de látható itt Felix Baumgartner híres ugrásának kapszulamásolata, nem mellesleg a világ egyik leghíresebb étterme, az Ikarus. Ez az a hely, ahová az újabb és újabb világbajnoki címek begyűjtése után visszarepül a cég F1-es csapata, hogy megünnepelje a világsikert, amely többek között a már 25 esztendős energiaital hihetetlen népszerűségének köszönhető.







A szomszédos Fuschl am See mellett felépült Red Bull központ sokszoros milliárdos első embere szerencsére egy osztályon felüli meglepetést is okoz nekünk: van szerencsénk közelről szemügyre venni repülőgép-flottájának egyik ékkövét, az egykori jugoszláv elnök, Tito marsall gyönyörűen felújított magángépét, egy DC-6-ost. A sokat látott, tengerentúli távokat is legyűrni képes szépséget 1958-ban gyártották, de ma talán szebb, mint új korában, a belső tere pedig egyenesen mesés: óriási bőrfotelekkel, nemes fabetétekkel, süppedős szőnyeggel, méretes bárszekrénnyel, mosolygós stewardessekkel és nyitott pilótafülkével. Attól pedig szinte eláll a szavunk, hogy működés közben is láthatjuk ezt a különlegességet, hiszen a tulajdonos engedélyével egy órás sétarepülésre vagyunk a vendégei…

Az este a varázslatos karácsonyi vásárban, a díszkivilágított óváros régi piacterén szintén semmivel össze nem hasonlítható hangulatot jelent. Akár a szemünket



„Salzburg városképe – különösen télen, a behavazott hegyekről rátekintve – lenyűgöző.”



Érkezés autóval

Salzburg az európai autópálya-hálózat útvonalainak metszéspontjában található: itt keresztezi egymást az A1-es Bécs-Salzburg, az A8-as München-Salzburg és az A10-es Villach-Salzburg autópálya. Magyarország felől a Bécsből Salzburgba tartó A1-es nyugati autópályán közelíthetjük meg Salzburg városát, innen a Villach felé tartó A10-es Tauern-autópályán juthatunk tovább Salzburg tartomány déli régióinak (Tennengau, Pongau, Lungau) üdülőhelyeire. A pinzgaui üdülőhelyekre tartva rövid ideig Németország területén autózunk az A8-ason, melyről a Bad Reichenhall/Lofer kijárónál kell letérnünk. Ne feledjük, hogy az ausztriai autópályákon kötelező a matricaváltás, a vignetta a határátkelőhelyeken és a benzinkutaknál kapható.



szeretnénk jóllakatni a temérdek dísszel, csecsebecsével, ajándéknak valóval, akár az ízlelőbimbóinkat kényeztetnénk a forraltboros-puncsos-mézeskalácsos finomságokkal, nem csalódhatunk a forgatagban, aztán az átfagyott orrok, kezek és lábak „kiengedése” folytatódhat valamelyik közeli tradicionális étteremben.

Ha már Európa és az Alpok kulturális központjába vetette az embert a jó sorsa, egy kisebb vagy nagyobb városnézést is kötelező megejtenie. A számokban kifejezett tények meglepőek és lenyűgözőek: Salzburg 150 ezer lakost számlál mindössze, ám rendezvényeinek száma a négyezret is meghaladja évente, barokk templomépületeinek száma pedig húsz. Városképe Hohensalzburg várával, a Mönchsberg előterében emelkedő barokk Dómmal, a Franciskánusok templomával és az Egyetemi templommal, távolban a mondák övezte, hatalmas Untersberggel páratlan és összetéveszthetetlen. Kihagyhatatlan program, hogy a város leghíresebb fiának, Wolfgang Amadeus Mozartnak a szülőháza előtt fényképet készítsünk, majd megkóstoljuk a zseniális komponistáról elnevezett eredeti Mozartkugelt. Ha valaki este egy újabb karácsonyi vásárt is megnézne, a szomszédos hellbrunni kastély kertjében és környékén berendezett „Christkindlmarkt” a legjobb választás.

Egy téli osztrák kirándulás azonban ne csak a városi sétákról szóljon, hiszen ez az ország, különösen a salzburgi régió az elsőrangú sípályákról, a remek szállásokról és a mennyei kulináris élvezetekről is szól. A tartományba érkezőket több mint 2000 kilométer elsőrangúan előkészített sípálya, 2000 kilométer sífutópálya és több mint 560 legmodernebb színvonalú felvonó várja. A 22 sírégió 100 téli üdülőhelyén évről évre nagy összegű beruházásokkal fejlesztik az infrastruktúrát. Sötétedés után is síelhetünk a megvilágított pályákon (ezek leghosszabbika Bad Hofgasteinben található, nyolc kilométer hosszú, magasságkülönbsége 1440 méter), fantáziával és hozzáértéssel kialakított hóparkoknak, új freerider útvonalaknak örülhetünk. Salzburg tartományban kb. 1750 kilométernyi pálya hóágyúzható, vagyis a pályák 87 százaléka. A sípályák szomszédságában 400 alpesi menedékkunyhó és hegyi étterem kényeztet valódi salzburgi vendégszeretettel és jó konyhával.

Szinte ugyanezt kínálja a Zell am See környéki terület, egy kicsit patinásabb, elegánsabb környezetben. Ha valaki át akarja élni,







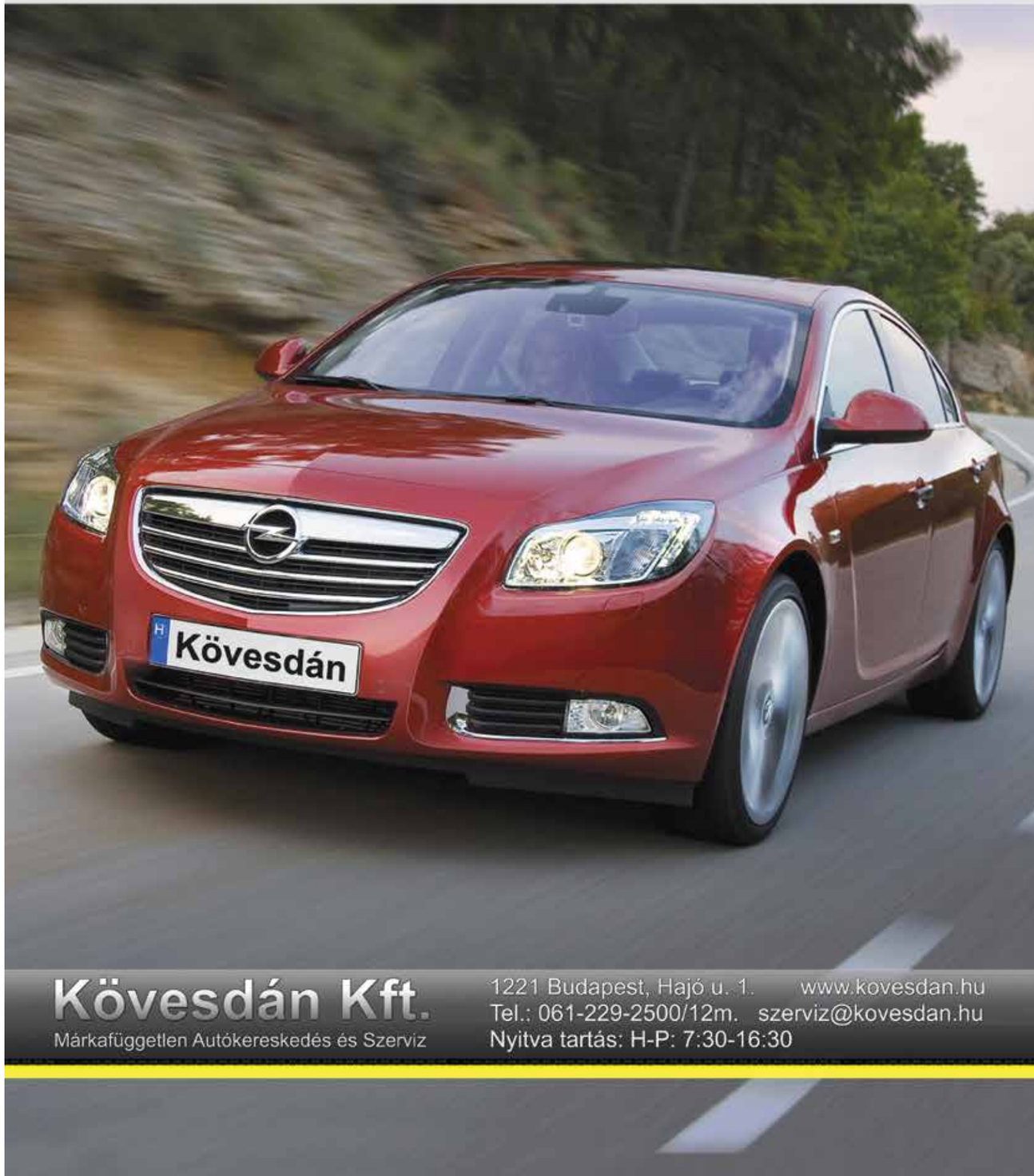
milyen varázslatos látvány egy égbe szökő, fehér hegycsúcs tövében elterülő mesés tópart és a partján álló kisváros, költözzön be például a Grand Hotelbe és reggeli közben az üvegteraszról vegye szemügyre a látnivalókat. Arra is lehetőség nyílik, hogy a szálloda üvegfalu szaunájából csodálja meg a környezetet, ha pedig a vendég kimozdulna, a pár lépésre található belváros vagy egy hajókirándulás is alternatívát jelenthet. A többség persze nem ezért jön ide, hanem hogy feljusson a több mint 3000 méter magas Kitzsteinhornra, hogy onnan tekintsen körbe, majd ahányszor csak tudja, kiélvezhesse a gleccserpálya nyújtotta sí-örömöket. A megfáradt végtagokat aztán vagy valamelyik hotel fürdőjében, vagy a hipermodern, frissen átadott kapruni Tauern Spában lehet kiáztatni, utóbbi óriási előnye, hogy a legnagyobb hidegben és hóban is működik forró vizes, szabadtéri részlege, ahonnan még egy utolsó pillantást vethet a vendég a szomszédban magasodó csúcsra...

Ízelítő a téli programokból

2014 . I. 5.	Ausztriai Síjöring Kupa Mauterndorfban
2014. I. 12.	Hőlégballonok éjszakája Filzmoosban
2014. I. 10–13.	Historic Ice Trophy Altenmarkt-Zauchensee-ben
2014. I. 17–19.	Nosztalgia Sí VB Leogangban
2014. I. 18–19.	1. Téli Triatlon Faistenau sífutófaluban
2014. I. 18–25.	Hőlégballonok hete Mauterndorfban
2014. I. 24.	Urban Ice – jégmászás vízesésen Bad Gasteinben
2014. I. 25–26.	FIS Sí Szabadstílusú Buckapályás Európa Kupa Gaissau Hintersee-ben
2014. I. 25–26.	9. Símaraton Saalfeldenben
2014. II. 1.	Hochkönig Slopestyle Championship – a mühlbachi Livingroomban
2014. III. 5–8.	Vicces hét a Lammer-völgyben – Dachstein West sírégió
2014. III. 8.	8. Nemzetközi Maiskogel-Fanlauf síverseny
2014. III. 11–15.	Quiksilver Spring Battle Flachauwinkl – Kleinarl Absolut Parkjában

Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
1221 Budapest, Hajó u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 061-229-2500/12m. szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30





Merre tovább, Honda?

FCEV Concept

Míg egyre többen húzzák ki a saját „jövőlistájukról" a tüzelőanyag-cellás és hidrogénhajtású autókat, a Honda nem adta fel a fejlesztést. Bár valódi sériagyártásról egyelőre szó sem lehet, a gyáriak szerint az FCEV Concept műszaki szempontból jelentős előrelépésnek tekinthető.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HONDA

A japán elitmárka már évekkel ezelőtt azzal dicsekedett, hogy tüzelőanyag-cellás FCX Clarity típusuk lényegében sériamodell. Ez persze nem egészen igaz – a Honda kereskedésekben nem kapni ilyen járművet, csak néhány száz példány készült, amelyet tesztelésre kapott bérbe néhány felhasználó –, de már ez is a japán gyártó elszántságát mutatta.

A most bemutatott FCEV Concept – a név egyszerűen annyit jelent, tüzelőanyag-cellás elektromos tanulmányautó – pedig szinte minden téren előrelépés az FCX-hez képest.

Az autó külsején csak annyi látszik, hogy a formatervezőknek minimális beleszólásuk volt a kialakításába, nagyrészt ugyanis a szuper-áramvonalas, szélcsatornában agyontesztelt prototípusok formai jegyeit viseli magán. A hátul elvágott csepp forma és a burkolt hátsó kerekek ugyanúgy ezt az érzést erősítik, mint az autó formáját maximális mértékben követő hűtőmaszk forma, amely csupán díszítés, valódi légbeömlő nincs mögötte.

A Honda azonban a hajtásláncra a legbüszkébb: sikerült a tüzelőanyag-cellák energiatermelését 3 kW/L fölé emelni, így maga a cellacsomag 33%-kal kisebb lehet, mint az FCX-ben használt változat, a teljesítményt pedig 100 kW-ra, azaz 136 lóerőre növelhették. A változtatások eredményeképpen az FCEV hatótávolsága egy feltöltéssel 380-ról 480 km-re nőtt, és mivel a jármű hidrogénnel működik, az utántöltés sem hosszadalmas, mint egy szokvány villanyautónál: a megfelelő kútnál 3 percen belül végrehajtható.

Az amerikai Honda elnöke azt mondja, bár az FCEV Concept egyelőre nem érett a gyártásra, kétségkívül a Honda jövőjét mutatja, és az a fejlődés, amit a tüzelőanyag-cellás hajtásukkal az elmúlt években elértek, igen jelentős és valóságos. Ebben nem is érdemes kételkedni, abban viszont igen, hogy a hidrogénhajtás valaha is elterjed, hisz a megfelelő kúthálózat világméretű kiépítésére még hosszabb távon sincsen statisztikailag kimutatható esély.



A japán elitmárka nemcsak a WTCC-ben és az F1-ben szeretne bizonyítani, a jövő autójának a megtalálását is komoly célnak tekinti

AQUAPROFIT



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig."

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

Szakterületeink:
KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

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

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatáscsomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

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



Ráncfelvarrás után

Citroen C3 1.2 VTi 82 Exclusive

A négy éve bemutatott C3 életciklusának felénél átesett a megszokott ráncfelvarráson, ennek a látható jelei a ledes nappali menetfény és az átrajzolt hátsó lámpák. Ám szerencsére nem csak a külső változott…

SZÖVEG, FOTÓ: BUDAVÁRI ZOLTÁN



Megérkeztek például a friss fejlesztésű háromhengeres erőforrások, amelyek 1 és 1,2 literes verzióban érhetők el. Az 1,2-es benzinmotor teljesítménye a városi autózásra tökéletesen alkalmas, de alapjáraton azért érezni a páratlan számú hengerek enyhe vibrálását, sőt ezt gyorsítás közben is lehet tapasztalni.

Tesztautónk fogyasztása kombinált használat esetén 6,4 liter volt. Ez igazán pozitív, mert a turbó nélküli, egyszerű szerkezetű motor – minden téren – felveszi a versenyt a jóval bonyolultabb, ma divatos turbós erőművekkel. Tesztmodellünk indigókék színe nem hivalkodó, inkább eleganciát tükröző, a C3 „franciás” vonalvezetésére jó ránézni. Vezetés közben, az első ülések vonaláig elnyúló panoráma-szélvédő különleges élményt nyújt, ezt mindenképpen rendeljék meg az autóhoz… Ha megunja valaki a Zenith névre hallgató extra „fényerejét”, a roló segítségével egy mozdulattal vissza lehet állítani a hagyományos nagyságú szélvédőt. A C3 ízig-vérig városi kiskocsi, felszerelték az aszfaltdzsungelben praktikus és jól használható kényelmi funkciókkal. Ezek közül kiemelendő a parkolásnál gyakran segítséget jelentő tolatóradar, valamint a megállás után behajtódó visszapillantó tükör. A kocsi kinézetéhez képest belülről is igen tágasnak mondható, persze a térérzet növeléséhez a már említett szélvédő is nagyban hozzájárul. Az ülések kényelmesek, a futómű lágynak mondható, a bőrbevonatú, csiszolt fémbetétes kormány pedig kifejezetten szép.



Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	3941/1724/1538 mm
Motor:	1199 cm³, 82 LE/ 5750, 112 Nm/ 2750
Gyorsulás (0–100 km/h):	12,3 mp
Ár:	4 230 000 Ft (Alapár: 2 200 000 Ft)
Tesztautó:	Citroen Hungária Kft.

A realitások talaján

Honda CR-V 1.6 i-DTEC

A Honda némi késéssel, de végre elkészítette az 1,6 literes dízelmotorját, amit megkapott a Civic és persze a CR-V is. Az új erőforrással az egyik legjobb ár/érték arányúvá vált a japánok szabadidő-autója.

SZÖVEG, FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

Az autó eladásain igen sokat fog dobni a friss fejlesztésű dízel, ez nem csak álom, sok adattal alátámasztható állítás. A 2,2 literes, 4×4-es i-DTEC kivitelhez képest 116 kilós súlyelőnnyel indul a csak elsőhajtással párosítható 1,6-os. (A nagyobb dízelmotornál 47 kilóval nyom kevesebbet a mérlegen az újdonság.) Ha ezek nem lennének elég meggyőző érvek, ott vannak az eladási statisztikák. A kompakt szabadidő-autók elsőhajtású kivitelei a jó öreg Európában a kategória eladásainak az ötödét teszik ki. Ebben a ligában indul tesztautónk.

A környezettudatos vásárlók már lelkiismeret-furdalás nélkül választhatják az új CR-V-t, mert az autó kilométerenként mindössze 119 gramm káros anyagot enged a levegőbe. De nem csak ez szól az újdonság mellett: a Honda Earth Dream motorjánál bevetettek minden technikai trükköt a mérnökök, különösen nagy figyelmet fordítottak a belső súrlódások csökkentésére. Az 1,5 bar nyomású levegőt előállító Garrett turbófeltöltő, a kipufogógáz-visszavetés és a Bosch befecskendező rendszer is az Európának szánt motor különlegességei közé tartoznak.



A Honda fejlesztette öngyújtós motorra érdemes volt várni, mert gyorsan pörög fel, a 120 lóerős teljesítmény és a 300 Nm nyomaték igen jó érték az alumíniumblokkal és hengerfejjel készülő négyhengerestől. A felvonultatott csúcstechnika természetesen a fogyasztás terén is megjelenik, a 4,5 literes elméleti átlagot nem tudtuk ellenőrizni a rövid menetpróbánkon, de a valós életben valószínűleg a kategória egyik legtakarékosabb szabadidő-autója lesz az 1,6-os motorú CR-V.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4570/1820/1685 mm
Motor:	1596 cm³, 120 LE/4000, 300 Nm/2000
Gyorsulás (0–100 km/h):	11,2 mp
Ár:	6 899 000 Ft (Alapár: 6 899 000 Ft)
Tesztautó:	Honda Hungary Kft.

Ideális útitárs



Mercedes-Benz E250 CDI 4MATIC

Kell ennél több az utazáshoz? Takarékos dízelmotor, 540 literes csomagtér, pazar felszereltség, automata váltó, négykerék-hajtás és egy csillag az autó elején.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Ebben a menetpróbában az olvasó nem talál részletes technikai leírásokat az autó karosszériájáról, precíz elemzéseket a hajtásrendszerről, hosszas összehasonlításokat az erőforrás karakterisztikájáról. A célkeresztet ehelyett most másra irányítottuk: azt az életérzést próbáljuk meg visszaadni, amelyet egy Mercedes-Benz E250 CDI 4MATIC autó vezetése okoz.

Az üzenet, amelyet nekünk sugárzott az autó, az volt: „ugyan elegáns vagyok, de mindig számíthatsz rám”. Ha hirtelen, mondjuk télen kell „átszaladni” Ausztriába, Bajorországba vagy Erdélybe ügyet intézni, nincs pánik. Az autó négykerék-hajtású, a 2,2-es, 204 lóerős motor könnyedén repíti előre a majd ötméteres karosszériát. A 7,9-es százra gyorsulás nem nyaktörő, de jól lehet vele haladni, a sebességkorlátozások nélküli német autópályákon pedig ki lehet használni a 238 km/órás végsebességet is. Ha helyzet van, akkor ugyan nem helyettesíti a téli gumikat, a jó reflexeket és józan ítélőképességet a 709 ezer forintba kerülő vezetői segédrendszer, de életet menthet. A porcelán és fekete színű első ülések fűthetők és hűthetők, így a kényelem is kipipálva.

A négyhengeres, duplaturbós dízel az egyik legjobb ajánlat az E-osztály kínálatában, mert a fogyasztása kisebb, mint a háromliteres dízelé, de erősebb a belépőmodellnél. Az ereje alig marad el a nagy motortól, mert a félezer Nm nyomaték jól végzi a dolgát. Ezzel az összeállítással ideális utazóautóvá vált a Mercedes, amely minden időjárási körülmény között, kényelmesen, takarékosan és biztonságosan juttatja el utasait a célba – emellett soha el nem múló, irigylésre méltó stílust is ajándékoz szerencsés tulajdonosainak.





Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4879/1854/1474 mm
Motor:	2143 cm³, 204 LE/3800, 500 Nm/1600-1800
Gyorsulás (0–100 km/h):	7,9 mp
Ár:	19 982 180 Ft (Alapár: 11 450 000 Ft)
Tesztautó:	Pappas Auto Magyarország Kft.

Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
1221 Budapest, Hajó u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 061-229-2500/12m. szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30

MEGELŐZHETI A BAJT,
hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

MŰSZAKI VIZSGA
minden típusra
akár 1 órán belül!

Opel • Ford • Volkswagen • Suzuki • Skoda • Toyota • BMW • Mercedes • Porsche • Audi

Amerikai Ferrari

Corvette: Jobb az olasz sportkocsiknál?

Két vörös és egy sárga parkolt a placcon. Voltunk rájuk tizenöten, ami csak látszólag ijesztő, mert két napon át álltak a szolgálatunkra.

SZÖVEG: BOROS JENŐ • FOTÓ: SAT MEDIA, GM, SZERZŐ



A helyszín a Navak tesztpálya, a csapat az AutoBest zsűri, melynek egyetlen magyar tagjaként kipróbálhattam a teljes európai Corvette Stingray flottát. A két vöröset és a sárgát.

Nincs jobb annál, amikor sportkocsit lehet vezetni versenypályán. Pontosabban tesztpályán, ami a régióban a legjobb, de lehet, hogy nyugatabbra is befutó, ráadásul nincs messze: Budapestről háromórányi autózással elérhető. Szerencsés esetben tíz perc a határátlépés, utána már csak a magánnyal, a hepehupás útfelülettel és a 800 forintnyi autópálya-használati díjjal kell megküzdeni. Az újvidéki csúcsforgalom után következett a szerpentines Fruska Gora, ami még csak a prológ az igazi élvezethez.

Subotiste a település neve, melynek határában egy szerb médiacsászár és autóimádó fia megvalósította álmát: a korábbi repülőgép-felszállópályát felhasználva vezetési tréningközpontot épített. A vállalkozás bejött, napjainkban a legtöbb térségbeli intézmény és sok világmárka használja a pályát, melynek hasznát évről évre újabb fejlesztésekbe forgatja Mirko Alvirovic és fia, Mladen, aki Szerbiát képviseli a tizenöt nemzetiségű zsűriben. Az AutoBest nagyjából háromszázmillió lakost és hárommilliós autópiacot jelent, ráadásul olyat, ami még nem telített.

Többek között ennek is köszönhető a gyártók kiemelt figyelme, ezért is szerveztek rá a döntős népautók mezőnyének összehasonlító tesztjére más programokat, például a Corvette-tesztet.

Az első nap verőfényes volt, kiváló lehetőség vezetésre, fotózásra, de másnap leesett a hó, ám ez sem jelentett akadályt, mert takarítás után szabad volt a pálya.

Nem dobálózott jelzőkkel az eligazításon az egykori versenypilóta és a Chevrolet Europe műszaki kommunikációs menedzsere, Patrick Hermann, aki csak a lényeget ismertette. Nincs agyonzsúfolva a Corvette műszerfala, ám a viszonylag kevés kapcsolóval a startprogram mellett ötféle vezetési módból lehet választani. A fejlett hajtóműtechnika egyik eleme a menetválasztó (Drive Mode Selector), mely a jármű paramétereit hangolja a vezető stílusához. Van téli időjárásnak megfelelő Weather-, Eco-, Túra-, Sport- és Verseny-állás a forgó-nyomókapcsolón, mellyel többek között a kormányzás, a fojtószelepállás, a sebességváltás, a lengéscsillapítás, a menetstabilizáló program igazodik a kiválasztott üzemmódhoz, ami nagyjából ötször tizenkét paraméter összehangolását jelenti. Az új, hétfokozatú és kormányról is vezérelhető kézi sebességváltó aktív fordulatszám-illesztése (Active Rev Matching) előre felkészül a váltásokra, mert úgy állítja be a motort, hogy mindig tökéletes legyen a kapcsolás.

Jutott műszer az abroncs melegedésének jelzésére is, mert kisebb teljesítményű autónál is fontos a tapadás: a hideg gumis beállításnál 1,5 méterrel rövidebb a fékút, mint például slide módban, ami jelentős különbség még a nem túl gyorsnak számító 90 km/órás tempónál is. Ez pedig messze nem a vége a Corvette-nek, mely 6,2 literes, V8 hengeres, 466 lóerős teljesítményű motorjával álló helyzetből 3,9 másodperc alatt éri el a százas tempót, és 320 km/órás sebességre képes. A 2680 mm-es tengelytávú autó hossza 4493 mm, szélessége 1871 mm, magassága 1239 mm.

Az új Corvette Stingray a GM Bowling Green (Ky.) összeszerelő üzemében készül, amelyet 131 millió dollárért korszerűsítettek, ebből 52 millió jutott a karosszériaüzemre. Ugyanott készül az alumíniumváz, mely 45 kilogrammal könnyebb és 57 százalékkal merevebb, mint az elődmodell acélváza, a karbon kompozit kabin- és motorháztető, valamint ajtók és sárvédő elemek további 17 kilogrammos diétát eredményeztek, ezzel 1499 kilogrammra sikerült csökkenteni az autó menetkész tömegét.

A beszállítók között van a Brembo, melynek féknyergét olyan színnel szállítják, ahogy a vevő rendeli, a tárcsákat a hűtőrácson beáramló, majd a szélvédő kereten és hátul távozó menetszél hűti.

Az európai fényszóró a Valeo, a motorvezérlés a Bosch, a sebességváltó a Tremac gyártmánya, a magnéziumvázas ülés Recaro márkájú.

Az eltérő szabályok miatt az európai változatokon nagyobb a külső visszapillantó tükör, más a világítás és a motorvezérlés, hogy teljesítse az Euro6-os normát, bár a kilométerenkénti CO_2-kibocsátás így is 320 gramm. A németországi sebességkorlátozás nélküli autópályák miatt eltérő a futómű hangolása is az európai modellnek, melyet az év elejétől 96 999 euró áron forgalmaznak.

A japánok egyelőre csak álmodozhatnak a jobbkormányos változatról, bár a távol-keleti szigetországban állítólag sikk az európai meg amerikai, vagyis balkormányos modell.

Patrick közben elmondja, hogy mire kell vigyázni a programválasztáskor, mert a 2014-es modellév Corvette-jéből 37 500 gyártását tervezik ugyan, de egyelőre csak ez a három darab jutott az öreg kontinensre. Európában az elődmodellből 2012-ben 800 kelt el, az idei terv 1500-2000 darab. 1961 óta 1,5 millió Corvette készült, 98 százalékuk az USA-ban maradt, Kína még fehér



Centar NAVAK

Vezetési tréningre készítették a NAVAK pályát, melynek neve a szerb Nacionalna Vozacka Akademija szavak rövidítéséből született. A Belgrádtól 40 kilométerre 33,5 hektáros területen fekvő, 15–40 méter széles pálya 2011-ben készült el. A technikás részek után 1200 méteres egyenesen lehet kigyorsulni az egykori leszállópályán: a teljes kör vonalvezetése és kopórétege is megfelelő a tesztekhez, mert más reptéri pályákkal ellentétben nem érdes felületű, így kíméletesebb a gumiabroncsokkal. A gyorsasági ring mellett van tereprész 60-100 cm vízmélységű gázlóval és kemény emelkedőkkel, a csúszós szőnyegen pedig kamionokkal vagy buszokkal is lehet gyakorolni.



Sokat látott kollégánk sem tagadta, hogy ez az élményautózás különleges élményt jelentett a számára







„Kit érdekel a tíz hangszórós Bose, ha nyolc henger zenél?”

folt, de nem sokáig, mert ott is hatalmas az érdeklődés a sportkocsik iránt – állítja Vijay Iyer kommunikációs menedzser.

Nem könnyű bekászálódni az ülésbe, ám a beállítás után fejedelmi érzés terelgetni a pályán az autót, melynek képességeit messze nem használtam ki. Rutintalanságom és vezetői képességem is határt szabtak annak, hogy a 466 lóerőnyi ménes közé csapjak. További korlátot jelentett a második nap hajnalán leesett hó, melyet gyorsan eltakarítottak a pályáról, de mégsem volt teljesen száraz az aszfalt, ám így izgalmasabbra sikerült a teszt. Nagy segítséget jelentett a Weather program, mely jobban kitolta a vezetői képesség határait, de nem a fizikáét, amire a dinamikus motor enyhe gázelvételnél is figyelmeztetett. Szóval hiába a sok elektronikai mágia, óvatosan kellett forgatni a 360 milliméteres átmérőjű kormányt, és bizony kevés figyelem jutott a köridőt mérő műszer figyelésére.

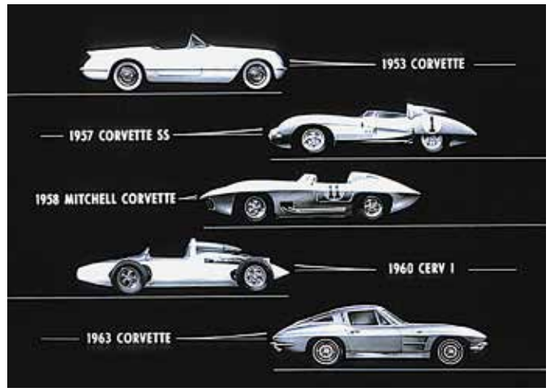
Különösen akkor, amikor még friss a kapcsolat az autó és vezetője között.

Profiknak készült a versenyzésre alkalmas Z51 Performance Package, melynek része az akár 0-100 százalékos nyomatékelosztásra képes elektronikus differenciálzár, a száraz karteres kenés, integrált fék, differenciál- és váltóműhűtés, valamint a stabilitást tovább növelő aerodinamikai csomag. Ebben is széria a 10 hangszórós Bose, ami hosszabb úton hasznos és kellemes, de a V8-as hangjával nem tud versenyezni.

A 2014-es Corvette Stingray minden idők legerősebb standard modellje: 466 lóerővel (343 kW) és 630 Nm nyomatékú motorjával 3,9 másodperc alatt éri el a százas tempót, 320 km/órás sebességre és kanyarban 1 g-nél nagyobb oldalirányú gyorsulásra képes. Ha hinni lehet a gyári ismertetőnek, ez minden idők legtakarékosabb Corvette-je is, mert száz kilométeren 10,5 liter benzinnel beéri, de ezt persze a műszereket figyelve naivitás elhinni...

Az első C7-es példány

Az autós formatervezés amerikai úttörőjének kiemelkedő műve a Corvette, melyet a brit sportkocsikért rajongó General Motors mérnök, Harley Earl álmodott meg. A tanulmánymodellt a New York-i Waldorf Astoria Hotelben rendezett Motorama kiállításon mutatták be, a sorozatgyártás 1953. június 30-án indult Flintben, ahol manufakturális módszerrel rakták össze az első 300 autót. A műanyag karosszériás sportkocsit 150 lóerős motor hajtotta. A teljesítmény folyamatosan nőtt, a hatodik nemzedékhez 512 lóerős motort lehetett rendelni. A Corvette több versenyen szolgált pace carként és népszerű a gyűjtők között. A 2014-es Chevrolet C7-es Corvette 0001-es alvázszámú Stingray példányáért a Barrett-Jackson Scottsdale árverésén 1,1 millió dollárt fizetett Rick Hendrick, a Nascar-csapat tulajdonosa és Corvette-gyűjtő. A befolyt összeg a jövő tervezőit képező detroiti College for Creative Studies költségvetését gyarapította.



A VEZETŐ AUTÓMÁRKÁK VÁLASZTÁSA TÉLEN IS

PIRELLI

MIT ÉR AZ ERŐ HA NEM URALOD™

WINTER SNOWCONTROL SERIE 3

Auto Bild PÉLDÁS 2013

Auto Bild Magyarország November
PIRELLI W 210 SNOWCONTROL 3
195/65 R15 91H

Leonie

és a tuningverdák

Lány

Név: Leonie Hagmeyer-Reyinger
Kor: 21 év
Lakhely: Németország
Foglalkozás: egyetemista

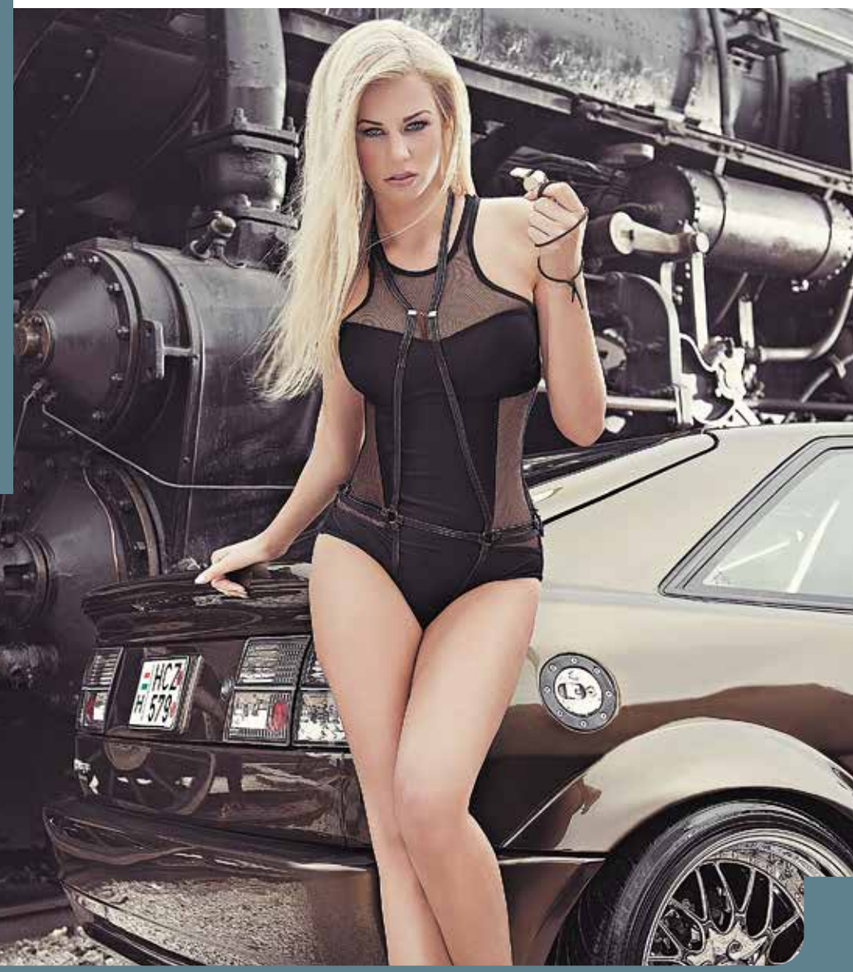
Idén Magyarországon fotózták a szakma egyik legfontosabb kiadványát, a Miss Tuning 2014-es naptárát. Bár a kiadvány érzéki főszereplője, a szőke modell német volt, a szebbnél szebb négykerekűek (Datsun 360Z, R34-es Skyline, Mustang, Skoda Rapid Sport stb.) a hazai autóépítők kifinomult ízlését dicsérik.





Fotó: Max Seam





OLVASÓINKTÓL

Montezemolo mindig visszavárja Massát
Aki egyszer a Ferrarinál versenyez, az mindig ferraris marad, és ez nemcsak duma. Például Phil Hill (gondolom a legtöbb mai fiatalnak fogalma sincs, ki ő) még „nyugdíjas pilóta" korában is rendszeresen visszalátogat Olaszországba. Jacques Villeneuve egyszer meghívást kapott Maranellóba, hogy vezesse apja egykori autóját. Schumi a mercis éveiben is rendszeresen visszajárt enni a Ferrari motorhome-jába. A példákat végtelenül lehetne sorolni, de akinek egyszer köze volt a Ferrarihoz, az tényleg élete végéig az marad...

Pócsföldi Tamás

A költségvetési sapka bevezetése ismét szóba került
Ebbe a nagycsapatok (RBR, Ferrari, McLaren, Mercedes) soha nem fognak belemenni. És emiatt csak még jobban döglődni fog a sportág, hiszen az elit alakulatoknak elemi érdekük, hogy mindig a mezőny elején lássuk őket. Ezt pedig csak több pénzből lehet elérni...

Varga Ákos

Ross Brawn még nem döntött a visszatérésről
Szerintem ő már nem a pénzért és talán nem is az új kihívásért dolgozna, hiszen mindent elért már, amit el lehet. Egyszerűen azért csinálná, mert szereti és ez az élete, az F1. Ebből következik, hogy feltehetően nem fog túl sokáig tétlenül ülni otthon, előbb-utóbb feltűnik a paddockban.

Pócsföldi Tamás

Webber szerint jövőre is Vettel a bajnokság esélyese
Én azért erre már nem mernék fogadni, ugyanis szerintem jövőre a Ferrari házon belüli párharca a világbajnoki címért fog zajlani! És akkor még nem beszéltünk a Mercedesről...

Kis-Baranyi Olivér

Az FIA új csapatok után keresgél
Ahhoz olyan irányba kellene terelni a sportágat, hogy az érdeklődést keltsen. Első lépcsőben az legyen a szempont, hogy a jelenlegieket tartsák meg valahogy, mert ha így megy tovább, tényleg csak 3-4 istálló marad....

Patrik Kovács

TÍZ ÉVE ÍRTUK



– A 73 éves Bernard Ecclestone nemrég az alábbi választ adta a lehetséges visszavonulását firtató kérdésre: „Akkor hagyom abba, ha egy hordágyon holtan visznek majd ki a paddockból."

– Az év végén Paul Stoddart és csapata útra kell kétüléses versenyautóival, hogy ismételten egy felejthetetlen hétvégét nyújtson a Formula-1 szurkolótáborának. Az itáliai versenyistállócska, a Minardi szerte a világon sok szimpatizánssal rendelkezik. A gárda éppen ezért úgy döntött, hogy rajongói lelkes szurkolását egy rendezvény keretein belül köszöni meg. A rendezvény legfőbb célja, hogy a csapat és a rajongók között még szorosabbá váljon a kapcsolat, és hogy közelebb kerülhessenek a dübörgő autócsodákhoz.

– Mint utólag kiderült, furcsa dolgok történtek az évadzáró Japán Nagydíjon, ahol Michael Schumacher megszerezte hatodik világbajnoki címét, míg a Ferrari sorozatban ötödször lett bajnok. A futamot követően hatalmas bulit tartottak. A parti este fél tízkor kezdődött, ahol nem kevés alkohol került elő. Az ünneplés persze részegségbe fulladt, ahol olyan események is megtörténtek, melyeket másnap talán többen meg nem történtté szerettek volna tenni. A buliba a toyotás Olivier Panis mellett Michael öccse, Ralf is hivatalos volt. A mulatozás hevében a Ferrari sztárpilótájára nem sokkal a kezdés után már fel is került a francia pilóta toyotás inge és baseballsapkája. A két jó barát a szálloda emeletéről asztalokat és székeket dobált ki az ablakon, melyeket előzőleg Ralf egy televíziókészülékkel tört darabokra.

– Juan Pablo Montoya már csak egy évet versenyez a Williams színeiben, azt követően a McLaren pilótája lesz – jelentette be a wokingi alakulat. A kolumbiai versenyző állítólag a fizetésemelés elmaradása miatt távozik, de továbblépésében az is közrejátszik, hogy tart attól, a BMW érkezésével majd német csapattársát, Ralf Schumachert favorizálják jelenlegi istállójánál.

– Jacques Villeneuve a 24 órás Le Mans-i versenyen? A sztárpilótát egy régi barátja, Stephane Ortelli azzal az ajánlattal kereste fel, hogy induljon el vele a nevezetes viadalon. „Úgy gondolom, a Formula-1 már nem nyújt Jacques számára olyan izgalmat, mint azelőtt. Ő egy hihetetlenül gyors versenyző, így aztán több mint szívesen látott vendég a sportágunkban" – nyilatkozta Ortelli.

SZÁMTAN

1,4 MÁSODPERCRE van szüksége a Lotus csapatának, hogy versenykörülmények között lecseréljék az autójuk első kerekeit

10 ALKALOMMAL használhatja mindössze saját házának helikopteres leszállóhelyét Sebastian Vettel, mert a Svájcban található otthonának szomszédságát zavarja a zaj

60 ÉVE fordult elő utoljára a Scuderia Ferrarinál, hogy két világbajnok pilóta alkosson egy csapatot. 1953-ban Ascari és Farina is Maranello alkalmazottja volt

312 B volt annak a Ferrarinak a típusjele, amellyel 1970-ben Jacky Ickx majdnem elvette a világbajnoki címet az akkor már halott Jochen Rindttől

330 LÓERŐ lesz azoknak a gyári versenygépeknek a teljesítménye, amelyek a tavasszal induló új Seat Leon Kupában versenyeznek majd, talán három fiatal tehetséggel a volánjuk mögött

777 DARAB készül abból a limitált kiadású TW Steel karórából, amelyet Emmerson Fittipaldi nevével hoz forgalomba a technikai sportokban egyre jobban terjeszkedő márka

HÁZUNK TÁJA



Minden adott ahhoz, hogy Marc Márquez a legek legje legyen. Nemcsak a csodás eredmények – amikkel idén elkápráztatott minket –, de sugárzó, (szinte) mindig mosolygós személyisége is garancia a sikerre. Az ismerős arcokra mindig van néhány perce, például kolleganőnkre, Kovács Nikire, aki évek óta állandó tagja a MotoGP forgatagának. A rövid csevejt egy fotós barát gyorsan meg is örökítette.



A 2013-AS FIA FORMULA-1 VILÁGBAJNOKSÁG ÖSSZES PILÓTÁJA, JÁRMŰVE ÉS VERSENYPÁLYÁJA

„EZ EDDIG A LEGTELJESEBB F1 JÁTÉK."
GAMESTAR

F1 2013

Formula 1®



250GB-os Xbox 360 konzol és Formula 1 2013 játékszoftver. Az akció a készlet erejéig érvényes.

XBOX 360 KONZOL ÉS JÁTÉK 69900.- FT, CSAK AZ EXTREME DIGITALNÁL

3™
www.pegi.info

XBOX 360

FORMULA1-GAME.COM

CODEMASTERS RACENET

CODEMASTERS RACING

© 2013 The Codemasters Software Company Limited ("Codemasters"). All rights reserved. "Codemasters"®, "Ego"® and the Codemasters logo are registered trademarks owned by Codemasters. "Codemasters Racing"™ and "RaceNet"™ are trademarks of Codemasters. An official product of the FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP. A F1 FORMULA 1 logó, az F1 logó, az F1 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP logó, a FORMULA ONE, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX és kapcsolódó védjegyek a Formula One Licensing BV, a Formula One csoport tagjának védjegyei. A Formula One World Championship Limited engedélyével. Minden jog fenntartva. All rights reserved. All other copyrights or trademarks are the property of their respective owners and are being used under license. Developed and published by Codemasters. YouTube and the YouTube logo are trademarks of Google Inc.

www.edigital.hu

extreme digital