Ára: **795 Ft** | Előfizetőknek: **495 Ft**

Autósport és Formula

15

Magyarország 15 éves motorsport magazinja | XVI/8. szám, 2015. augusztus



Minden előfizető ledes karórát kap ajándékba!

www.formula.hu

Az **MNASZ** kiemelt médiapartnere

- Jobbat a legjobbnál
  Az idei Mercedes a tavalyit is felülmúlja
- Büntetések
  Így díjazzák az F1-es vétségeket
- Rendőrjárőr szupersportkocsikkal
  A dubaji álomflotta

Jules Bianchi

1989–2015

9 771785 948009 15008



Autósport és Formula

www.formula.hu
facebook.com/formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Borbás Bálint, Dávid Sándor, Dezső Attila, Érsek Zsolt, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Zoltánt, Méhes Károly, Sánta Nikolett, Surányi Géza, Strommer Benjamin
Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
Kiadó, szerkesztőség: Beta Press Kft.
3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.,
tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491,
e-mail: levelezes@formula.hu
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomdai előállítás: Kvadrát Print
Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599, Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu, www.kvadratprint.hu
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1089 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj:
6 hónapra 3790 Ft
12 hónapra 5990 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:

Lapunkat rendszeresen szemlézi a megújult OBSERVER www.observer.hu

AQUAPROFIT

Amdala.hu

Kövesdán Kft.

Politikusok a porondon

Bár abban a sportágban, amelyet abszolút a technika ural és ezredmásodpercekben mérik a versenyzők eredményeit, a politikának elvileg semmi keresnivalója nincs, a 30. Magyar Nagydíj alatt mégis soha nem látott számban tűntek fel az Országházból ismert arcok a Hungaroring paddockjában.



Szíjjártó Péter és Bernie Ecclestone elégedett volt a megbeszélés után, reméljük, a rajongók is sokat profitálnak a fejlesztési elképzelésekből

És milyen jól tette, aki idén rászánta az idejét a száguldó cirkuszra, hiszen Mogyoródon ezúttal olyan versenyt produkált az F1, amilyet nem lát mindennap az ember. Az időjárással, a váratlan történésekkel is szerencsénk volt, így kiválóan szórakozott a helyszínen a közel 200 ezer rajongó, no meg odahaza a sok százmillió tévénéző. A megjelent vendégek közül kérdezhettünk bárkit, mindannyian elégedettek voltak a látottakkal. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési, Varga Mihály nemzetgazdasági, Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter, Rogán Antal, az Országgyűlés gazdasági és informatikai bizottságának elnöke, Szivek Norbert, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. vezérigazgatója, Németh Lászlóné államtitkár és Bánki Erik, az Európa Parlament képviselője mind-mind azt nyilatkozták, hogy nagyon tetszett nekik a futam.

A politikusok azonban nem csak magánemberekként élvezték a látottakat: a maguk szakterületein mind-mind sikerként könyvelhették el, hogy biztató tárgyalásokat folytattak Bernie Ecclestone-nal a Magyar Nagydíj jelenlegi, 2021-ig tartó szerződésének újabb öt évvel történő meghosszabbításáról. Az F1 urát természetesen nem szép szóval és ígéretekkel, hanem komoly tervekkel próbálták meggyőzni a folytatásról. Ha hihetünk az elképzelésekről kiszivárgott híreknek, a következő esztendőkben nemcsak állagmegóvásra és aszfaltozásra futja majd, hanem egy olyan sportkomplexum megvalósítására, amely autóversenyzésen kívül is számtalan célra hasznosítható. A beruházás összértéke eléri a 25 milliárd forintot, amely összeg hallatán elsőre minden kívülállónak elállt a lélegzete, ám az alaposabb elemzések után könnyű kiszámolni, hogy egy nyereséges, hosszú távú üzletbe ilyen gigantikus összeget is megéri befektetni.

Bár az elképzelések még csak számítógépen és papíron léteznek, és a felek sem csaptak egymás tenyerébe, nincs okunk feltételezni, hogy a legújabb fejlesztés csak álom marad. Ha pedig ez így lesz, akkor már most elkezdhetünk készülni a 40. Magyar Nagydíjra...

Bethlen Tamás
főszerkesztő

> „Könnyű kiszámolni, hogy egy nyereséges, hosszú távú üzletbe ilyen gigantikus összeget is megéri befektetni.”

FORMULA-1

CIAO JULES!.....8
Kilenchavi küzdelem után meghalt Bianchi

BÜNTETÉSEK..... 16
Az F1-ben elkövetett vétségekről

JOBBAT A LEGJOBBNÁL..... 18
Az új Mercedes a tavalyit is felülmúlta

KÜLÖNVÉLEMÉNY 38
Dávid Sándor rovata

ÖRÖK EMLÉKEK..... 40
Button a múltbéli magyar élményeiről

DIGITÁLISAN BEHÁLÓZVA..... 43
Ebben is az élmezőnyhöz tartozunk

MOTORSPORT

UTCAHOSSZNYI ELŐNYBEN..... 53
Kamion-Eb: Kiss Norbi fölényesen vezet

A FORMULA-E BEELŐZ?..... 54
Az F1-ben nem működik, itt bevált

A LEGJOBB NŐ 58
B3 Racing: Bús Edina sikere

VISSZA AZ IDŐBEN..... 60
MotoGP: Tavalyi formáját idézte Marquez

FRANCIA SIKER, ÉSZT REMEKLÉS... 64
A Lengyel Rali és a Volkswagen

ÖTBŐL NÉGY 68
Herczigék fölényes sikere a Veszprém Ralin

TOYOTA-DIADAL..... 86
Tereprali: A Fekete–Tóth páros győzött

MODERN MÍTOSZOK..... 94
Vysoke Mytóban vizitáltak gokartosaink

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY GOKART 92
Alexandra és a HELL kart

EMISSZIÓMENTES VERSENYAUTÓ.. 104
VW Golf GTE Sport

DÍZEL HELYETT..... 107
Toyota Auris Touring Sport Hybrid

EURÓPA MEGHÓDÍTÁSA 108
SsangYong Tivoli DLX 1.6 XGI FWD

IRIGYELT JÁRŐRÖK..... 110
Így reprezentálnak a dubaji rendőrök







Az Invitellel mindenkihez elér a száguldás élménye

A Hungaroring közvetítése idén is az Invitel révén valósul meg

Minden sikeres pilóta mögött kimagasló technológia és felkészült csapat áll. A nyári FORMULA 1 PIRELLI MAGYAR NAGYDÍJ 2015 hírei az Invitel infokommunikációs rendszerein keresztül jutnak el a világ minden pontjára.

HUNGARORING

invitel
Távlatokat nyitunk

Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről

1. Melyik csapatnál versenyzett 1971-ben a Chris Amon, Jean Pierre-Beltoise pilótapáros?
2. Először 1950-ben, utoljára 1985-ben rendeztek itt Forma-1 világbajnoki futamot. Melyik pályáról van szó?
3. Kit akart megütni Nelson Piquet az 1982-es Német Nagydíjon történt karambolja után?
4. Miért nem vett részt a Ferrari csapata az 1959-es Brit Nagydíjon?
5. Hányszor tudta megnyerni Ayrton Senna a Monacói Nagydíjat?
6. Ki volt a Forma-1 történetének egyetlen liechtensteini származású versenyzője?
7. Hány körös volt az első, 1986-os Magyar Nagydíj?
8. Milyen motorral nyert 1984-ben Niki Lauda, 1985-ben és 1986-ban Alain Prost?
9. Melyik csapat aratta egyetlen győzelmét az 1977-es Osztrák Nagydíjon?
10. Ez a mexikói versenyző a 70-es évek végén a saját csapatában versenyzett. Kiről van szó?





1. Matra; **2.** Zandvoort; **3.** Eliseo Salazar; **4.** A gyár munkásai sztrájkoltak; **5.** Hatszor; **6.** Rikki von Opel; **7.** 76; **8.** TAG-Porsche turbo; **9.** Shadow; **10.** Hector Rebaque

Szakítás előtt

A Red Bull nemrég azt nyilatkozta, anyagi veszteséget okoz nekik a gyenge idei szezon, amelyet a Renault nem versenyképes erőforrásának tulajdonítanak.

„Teljesen elfogadhatatlan, amit arról olvastunk, hogy a Red Bull pénzt veszít a Renault-val" – mondta az RMC-nek Cyril Abiteboul, a Renault Sport igazgatója. Néhány ritkán emlegetett részletet is elárult, hogy visszavághasson a Hungaroringen kettős dobogót elérő csapatnak: „Ha összeadjunk a pénzt, melyet közvetlenül fizettek ki nekik, a mennyiséget, amellyel a Total és Infiniti járul hozzá, valamint a pénzdíjat, akkor körülbelül félmilliárd euróról beszélünk."
A francia autógyár jövőre kivonul a saját nevét viselő World Series by Renault-ból, a Magyar Nagydíjon pedig olyan pletykákat lehetett hallani, hogy már eldőlt: Formula-1-es érdekeltségüket is felfüggesztik. „A jelenlegi versenyzők 60%-a a Formula Renault-ban edződött, mégsem ismeri senki. Nem csinálhatunk mindent elszigetelten."
Ami azonban az F1-es programot illeti, Abiteboul állítása szerint döntés csak szeptemberben fog születni, ám elismerte, a Lotus megvásárlása is egy opció. „Ezt a lehetőséget is mérlegeljük. Ugyanakkor a múltbéli hibákat nem akarjuk újból elkövetni. Közel egy éve gondolkodunk a stratégiánkon."



Igazságosabbá tették a licenszrendszert

A kritikákra reagálva az FIA enyhített a Formula-1-es szuperlicensz megszerzésének feltételein: immár a túraautókat is értékelik, és igazságosabbá tették a pontozást.

Az alábbi pontrendszer szerint kell legalább 40 pontot összegyűjteni három év alatt:

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
A majdani F2-es sorozat	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
GP2	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
F3 Európa-bajnokság	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
WEC (csak LMP1)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
IndyCar	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
WSR Formula Renault 3.5	35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
GP3	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japán Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
WTCC	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Nemzeti Formula-4-es szériák	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Nemzeti Formula-3-as szériák	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Renault 2.0 szériák	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
FIA Gokart-világbajnokság	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0

A rendszert elsősorban egyes sorozatok, például a WSR 3.5 alacsony értékelése miatt támadták, másrészt pedig azért, mert több neves kategória, mint a WTCC, a DTM és a Formula-E egyáltalán nem számított bele az értékelésbe. Az új változatban viszont a két túraautós széria mellett szerepel az IndyCar előszobájának számító Indy Lights is, sőt, még az FIA gokart-világbajnokságának senior kategóriáját is értékelik. Emellett több pontot kapnak az eredetileg tervezettnél a Formula Renault-szériák legjobbjai is.
A Formula-E viszont továbbra sem került be a pontozásba, de az aktuális bajnok automatikusan megkapja az F1-es részvételhez szükséges engedélyt. Továbbá arról is határoztak, hogy aki megszerzi a szükséges pontokat, annak számára három éven át megmarad az F1-es bemutatkozás lehetősége, még akkor is, ha pontjai időközben elévülnek. Az FIA ezzel a nevelőszériás sikerek után tesztpilótaként ténykedő tehetségek helyzetén szeretne könnyíteni.

Megvalósított álom

Családi vállalkozásban, időt, energiát és anyagi forrásokat nem kímélve épült meg az első magyar, méretHű, a valóságot tökéletesen tükröző kormánnyal és erő-visszacsatolással felszerelt Formula-1-es szimulátor, melyet Budapesten járva bárki kipróbálhat.

F1 TRT – így hívják a csapatot, akik elkészítették a magyar Formula-1-es szimulátort. A TRT betűk a Tamics Racing Team rövidítést rejtik, a jelenleg a Camponában található autó ugyanis családi vállalkozásban épült meg: az ötletgazda, Tamics Attila szüleivel és öccsével együtt dolgozva alkotta meg a Ferrarit mintázó szimulátort.

Az autó elkészítésének részleteiről a terv megálmodója mesélt nekünk: „Külföldön dolgoztunk, és úgy gondoltuk, alkotni kellene valamit, amit mi is szeretünk, egyedi és fel tudjuk használni saját célra is. Édesapámmal sok időt töltöttünk el azzal, hogy utánajárjunk a dolgoknak, döntsünk a pontos méretről és kinézetről, ezt követően pedig belevágtunk, hogy elkészítsük a saját autónkat.

Ehhez szükségünk volt a műgyantaöntéssel kapcsolatos alapismeretekre is, hiszen korábban még sosem csináltunk ilyesmit. Sokan nevettek is, mikor elmondtuk, mire készülünk, hiszen igazából mindhárman asztalosok vagyunk. A pontos méretek kijelölése után elkészült a sablon, mely tulajdonképpen ugyanez az autó kemény hungarocellből kifaragva. Ez nagyjából két hónapig tartott, majd jött a műgyanta negatívként, s ebbe lehet beleönteni a végleges, pozitív formát. Ez utóbbi viszonylag hamar, két-három hét alatt elkészült.

A pozitív minta elkészülését rengeteg csiszolás, kisebb-nagyobb javítás követte, ami körülbelül négy hónapig tartott, azaz a teljes autó elkészülése mintegy fél évet vett igénybe, s körülbelül két és fél millió forintba került. A felnik kialakítása édesapám érdeme, ahogy az autó festését is egyedül végezte. Az autó külsejét én terveztem meg, a rajta lévő matricákat kézzel vágtam ki.

Egyelőre a Camponában találtunk helyet az autónak, és ha kellő érdeklődő lesz rá, ott is fog maradni. A jövőben szeretnénk még egyet csinálni, s a későbbiekben egy ennél is komolyabb és még egyedibb autót készíteni. Sőt, már a működőképes verzión is gondolkoztunk.



„Az autó elkészítése hat hónap munkát és nagyjából 2,5 millió forint kiadást jelentett."

A kormány egy Thrustmaster Ferrari F1 T500, az igazi pontos mása, méghozzá nagyon komoly erő-visszacsatolással. A gáz és a fék is igazi ellenállást produkál, akárcsak egy eredeti autó. Az ülés pozíciója állítható, azaz mindenki megtalálhatja a legmegfelelőbb beállítást, sőt, van hozzá egy plusz „gyerekülés" is, így már akár 2-3 éves kortól is tudnak játszani a gyerekek benne."



A Tamics család jelenlegi autója a Camponában látható, de a família szeretne egy komolyabb, egyedibb darabot is az érdeklődők elé tárni



Ciao JULES!

Kilenc és fél hónapig tartó küzdelem után meghalt Jules Bianchi

A lehető legszomorúbb hír rázta meg a motorsport nagy családját július 18-án hajnalban: előző este a nizzai egyetemi kórházban elhunyt **Jules Bianchi**, aki kilenc és fél hónapig küzdött az életben maradásért tavaly októberi, suzukai balesetét követően. Egy kiváló versenyzőre s egy nagyszerű egyéniségre emlékezünk.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: MARUSSIA, DPPI



Jules Bianchi a tavaly októberi Japán Nagydíjon szenvedett végzetes balesetet

„Versenyezni annyi, mint élni. Azok pedig, akik meghaltak versenyzés közben, talán tudták, hogyan éljenek még inkább, mint a többiek” – mondta egyszer az ötszörös világbajnok Juan Manuel Fangio, aki 1995. július 17-én távozott az élők sorából. Napra pontosan húsz évvel később, 2015 júliusának tizenhetedik napján adta fel a túlélésért vívott harcot a versenyző, aki igazolta az argentin legenda mondását. Bár csak huszonöt év adatott meg neki, Jules Bianchi a lehető legteljesebb életet élt e rövid idő alatt, kitörölhetetlen nyomot hagyva a Formula-1 történetében és az autósport nagy családjában.

A Formula-1 huszonhat áldozata

A száguldó cirkusz hat és fél évtizedes történetében Jules Bianchi a huszonhatodik versenyző, aki egy F1-es bajnoki hétvégén halálos sérüléseket szenvedett.

Onofre Marimon	1954, Német Nagydíj	**Jochen Rindt**	1970, Olasz Nagydíj
Luigi Musso	1958, Francia Nagydíj	**Roger Williamson**	1973, Holland
Peter Collins	1958, Német Nagydíj	**Francois Cevert**	1973, USA Nagydíj
Stuart Lewis-Evans	1958, Marokkói Nagydíj	**Peter Revson**	1974, Dél-afrikai Nagydíj
Chris Bristow	1960, Belga Nagydíj	**Helmuth Koinigg**	1974, USA Nagydíj
Alan Stacey	1960, Belga Nagydíj	**Mark Donohue**	1975, Osztrák Nagydíj
Wolfgang von Trips	1961, Olasz Nagydíj	**Tom Pryce**	1977, Dél-afrikai Nagydíj
Carel Godin de Beaufort	1964, Német Nagydíj	**Ronnie Peterson**	1978, Olasz Nagydíj
John Taylor	1966, Német Nagydíj	**Gilles Villeneuve**	1982, Belga Nagydíj
Lorenzo Bandini	1967, Monacói Nagydíj	**Riccardo Paletti**	1982, Kanadai Nagydíj
Jo Schlesser	1968, Francia Nagydíj	**Roland Ratzenberger**	1994, San Marinó-i Nagydíj
Gerhard Mitter	1969, Német Nagydíj	**Ayrton Senna**	1994, San Marinó-i Nagydíj
Piers Courage	1970, Holland Nagydíj	**Jules Bianchi**	2014, Japán Nagydíj

Mindörökké 17-es

Bianchi halálát követően a világhálón, a rajongók körében indult útjára a kezdeményezés, melyet az FIA két nappal később meg is valósított: a 17-es szám örökre Jules Bianchié marad, a Formula-1 történetében először vonnak vissza egy rajtszámot. A szövetség közleményében a következő olvasható: „Mivel az F1-es autók rajtszámait immár a versenyzők választják maguknak, az FIA úgy véli, hogy az a megfelelő lépés, ha visszavonja Jules Bianchi 17-es rajtszámát. Ez azt jelenti, hogy a 17-es számot soha többé egyetlen autó sem használhatja a Formula-1-es világbajnokságban."

A sors furcsa játéka, hogy a szám, mely mindörökre összekapcsolódik Jules Bianchi nevével, tulajdonképpen csak kényszerből került hozzá, hiszen a francia versenyző eredetileg a 7-es, a 27-es és a 77-es számokat kérte magának, amikor minden versenyző választhatott magának hármat a 2014-es szezon előtt. A mezőnyből egyedüliként azonban mindhárom választott számát „elvitték előle", így negyedikként jelölte meg a 17-est. Mostanra viszont ez már a múlté, tizenöt verseny is elég volt ahhoz, hogy a 17-es szám elválaszthatatlanul hozzákapcsolódjon a francia pilótához. Abban a kilenc és fél hónapban, míg balesete után kórházban feküdt, neki szóló üzenetek ezreit jelölték meg rajongói a #JB17 hashtaggel. Épp ezért tűnik helyesnek az FIA döntése, melynek értelmében a 17-es rajtszám mindig az övé marad.



A tavaly Suzukában balesetet szenvedő versenyző kilenc és fél hónapon át feküdt kómában, előbb Japánban, majd szülővárosában, Nizzában. Bár családja sokáig igyekezett bizakodást mutatni a nyilvánosság felé, néhány nappal Bianchi halála előtt édesapja már roppant elkeserítő nyilatkozatot adott. Végül július 18-án, szombaton hajnalban érkezett a szomorú hír: a francia Formula-1-es versenyző 25 esztendős korában elhunyt.

Bármennyire is benne volt a levegőben, hogy ez lesz a történet vége, mindenki hinni akart a csodában. Bianchi halálhíre, túlzás nélkül állíthatjuk, az egész világot megrázta, rajongók milliói gyászolták a pilótát, a versenytársak mellett számos híresség, s a francia elnök is részvétét nyilvánította a családnak. A Formula-1-et is nagy veszteség érte, méghozzá kettős: nem csupán egy kitűnő versenyzőtől, hanem egy őszinte, nyíltszívű, szeretnivaló egyéniségtől is búcsúzni kényszerült a sportág és a rajongók.

„Nemcsak egy kitűnő versenyzőtől búcsúzunk, hanem egy nyíltszívű, szeretnivaló egyéniségtől is."



A hír bejelentését követően a megemlékezéseket is ez a kettősség jellemezte: gyászolták a mindenki által szeretett fiatalembert, s tisztelegtek egy nagyszerűen induló, ám soha ki nem teljesedő pályafutás előtt. Utóbbival kapcsolatban a többség valószínűleg elsősorban arra fog emlékezni, hogy a 2014-es Monacói Nagydíjon végrehajtotta a lehetetlent: pontot, sőt pontokat szerzett a Marussiával, első és egyetlen pilótaként, akinek sikerült ez a 2010-ben érkező kiscsapatok valamelyikével.

Persze a monacói pontszerzésig hosszú út vezetett. Formulaautós pályafutása rögtön egy bajnoki címmel kezdődött 2007-ben: újoncként nagy fölénnyel nyerte meg a kétliteres Formula Renault-k francia bajnokságát. Mégsem ebben az irányban folytatta: a következő évben az F3 Euroszériában lett bronzérmes, s Hülkenberget nagy csatában legyőzve nyerte a legendás zandvoorti Masters of F3-at. A következő évben aztán már az Euroszéria bajnoki címe is meglett, fölényesen, egy nagyon erős mezőnyben: többek közt Bottas, Bird, Wittmann, Gutierrez, Merhi, Coletti, Hartley és Vietoris ellenében szerezte meg az elsőséget. Az F3-ban már nem volt mit elérni, így a GP2 felé vette az irányt. A téli Ázsia-sorozat még a betanulásról szólt, ezt követően viszont már jöttek az eredmények: mindkét idényt a harmadik helyen zárta, a következő Ázsia-sorozatban pedig ezüstérmes lett Romain Grosjean mögött.

Ekkor már hosszú évek óta a Ferrari növendéke volt, sőt már 2009-ben szóba került a neve a maranellóiak ülésével kapcsolatban, miután Luca Badoer alkalmatlannak bizonyult a sérült Felipe Massa helyettesítésére. Végül annak az évnek a telén próbálhatta ki először a vörös autót, s annyira meggyőzte az illetékeseket, hogy ő lett a maranellói Akadémia első igazolt versenyzője. Ez a kapcsolat az évek során számos F1-es teszthez segítette őt, sőt ennek köszönhette azt is, hogy ő lett a Force India tesztpilótája 2012-ben. Ezt a szezont „főállásban" a WSR-ben töltötte, s végül nagy csatában lett bajnoki ezüstérmes Robin Frijns mögött. Eljött az idő a továbblépésre, a nagy álom beteljesítésére, mely végül a Marussia csapatával sikerült, bár egy ideig úgy tűnt, hogy a Force Indiánál is esélyes lehet, ám ők végül Adrian Sutilt választották. Kapóra jött viszont az, hogy Luiz Razia nem tudott eleget fizetni, így a Marussia kénytelen volt félreállítani a brazilt, és új versenyző után nézni...

Jules Bianchi végül így került a Formula-1-be, ahol a Marussia hatalmas technikai hátránya ellenére is gyorsan magára tudta irányítani a figyelmet. Az első hétvégétől kezdve rendre erőn felül teljesített a kiscsapat autójával, az újonchibák egyáltalán nem voltak jellemzőek rá, s malajziai 13. helyezésével ő szerezte meg a Marussiának a világbajnokság tizedik pozícióját, mely később még kulcsfontosságúnak bizonyult az istálló számára. Bianchi teljesítménye annyira meggyőző volt, hogy az sem tűnt kizártnak, hogy már a 2014-es szezont







egy nagyobb istállónál kezdheti meg, de végül egy újabb tanulóévre a Ferrari-motoros kiscsapatnál maradt. Ekkor következett a fantasztikus monacói siker, melyet követően igazán magasra szökött a megítélése és a népszerűsége, ám ezután már csupán kilenc alkalommal adatott meg neki, hogy rajthoz állhasson a Formula-1-ben...

A királykategória egy kiemelkedő egyéniség mellett még valamit elveszített azon az esős suzukai délutánon: a biztonság illúzióját. Roland Ratzenberger és Ayrton Senna tragédiáját követően több mint két évtizedig nem hunyt el versenyző a Formula-1-ben, s ennyi idő elég volt ahhoz, hogy elhiggyük: ez többé nem is fordulhat elő. A lehető legsúlyosabb baleseteket is túlélték a versenyzők, sőt még az is kivételes ritkaságnak számított két évtizeden át, hogy valakinek a pályafutása véget érjen egy bukás miatt.

Jules Bianchi halálával ez az illúzió összetört: a nizzai gyászszertartáson összegyűlő pilótatársak keserű emlékeztetőt kaptak arról, hogy a sport, mely az életet jelenti számukra, még mindig halálos lehet. Persze a Formula-1-nek most óvakodnia kell attól is, hogy a másik végletbe essen, hiszen nem szabad mindazt a biztonság terén mutatott előrelépést semmisnek tekinteni a Suzukában történtek miatt, amit az elmúlt két évtized hozott. Erre figyelmeztetett Bernie Ecclestone is, amikor a halálhír másnapján így nyilatkozott:

„Ha választhatnál bármilyen járművet, hogy miben legyen baleseted, a Formula-1-es autót kellene választanod, mely biztonságosabb, mint valaha volt – mondta a 84 éves milliárdos, aki azt is hangsúlyozta, hogy nagyon szeretné, ha elsősorban nem a suzukai tragédia miatt emlékeznénk majd Jules Bianchira: – Hatalmas kár, hogy ilyen fiatalon elveszítettünk egy ennyire tehetséges srácot, egy ennyire kedves embert. Egyszerűen tragikus, ami történt. De remélem, hogy arra emlékeznek majd vele kapcsolatban, milyen ember és milyen versenyző volt, nem pedig a balesetére..."

Persze elkerülhetetlen, hogy Jules Bianchi neve a pályán nyújtott teljesítménye és magával ragadó személyisége mellett a suzukai tragédia miatt kerüljön be a Formula-1 történetébe, versenyzőtársai viszont mindent meg fognak tenni azért, hogy még ebben is megtalálhassuk a pozitívumot, éppúgy, ahogy Bianchi tette minden



Egykori csapatai búcsúznak Bianchitól

Hihetetlenül hálásak vagyunk azért, hogy mi adhattuk meg neki a lehetőséget arra, hogy megmutassa tudását a világnak egy F1-es autóban. Tudtuk, hogy nagyon különleges versenyző van a kezünkben, méghozzá az első pillanattól kezdve, ahogy a 2013-as előszezonban először beült az autóba. Megtiszteltetés volt, hogy a pilótánknak, csapattársunknak, barátunknak tudhattuk őt.

(Marussia Manor)

Ciao Jules, örökre a Ferrari szívében leszel!

(Ferrari)

Egy kivételes fiatalembert, egy óriási tehetséget ismerhettünk meg a személyében, aki arra volt hivatott, hogy nagy dolgokat érjen el az F1-ben. A világ elveszített egy igazi versenyzőt, és mi mindannyian elveszítettünk egy barátot.

(Force India)

Tudtuk, hogy ez a harc hihetetlenül nehéz lesz, de mindannyian vártuk a csodát. Ismerve, milyen erős lelke van, sosem adtuk fel a reményt. Büszkék vagyunk rá, hogy egy ilyen nagyszerű, tehetséges emberrel dolgozhattunk együtt. Jules egy harcos volt. Jó utat, drága barátunk!

(Tech 1 Racing, Bianchi WSR-csapata)

Szavak nincsenek arra, hogy leírjuk, mit érzünk ma. Jules mindig a csapatunk része lesz.

(ART GP, Bianchi GP2-es csapata)

Te voltál az a kistestvér, akiről mindig álmodtam. Hatalmas kiváltság volt számomra, hogy az elmúlt tíz évet megoszthattam veled. Hiányozni fogsz.

(Nicolas Todt, Bianchi menedzsere)



nehéz helyzetben. A pilóták érdekvédelmi szervezete, a GPDA ugyanis ígéretet tett arra, hogy a francia versenyző emlékére a virtuális safety car bevezetése után további biztonsági fejlesztéseket hoznak a sportágba, ez lesz Jules Bianchi öröksége a Formula-1-ben.

Bár szeretnénk azt hinni, hogy a fejlesztések eredményeként megvalósítható a tökéletes biztonság, és 2015. július 21. volt az utolsó nap, amikor a Formula-1-es versenyzőknek egy társuk búcsúztatására kellett összegyűlniük, abban minden egykori és jelenlegi pilóta egyetért, hogy ez csupán egy álom. A halál mindig ott leselkedik majd a Formula-1 körül, s a legtöbb, amit remélhetünk, hogy ezúttal talán 21 évnél is tovább távol lehet majd tartani a királykategóriától. Az autók és a pályák biztonságáért lassan már mindent megtettek, amit lehetett, de a fatális véletleneket soha nem lehet száz százalékig kizárni.

Egy ilyen balszerencsés véletlen szakított félbe egy remekül induló pályafutást, melyről megjósolni sem lehet, hogy milyen magasra ívelhetett volna. Egy a paddockból származó történet szerint Bianchi éppen október 5-én vasárnap délben, azaz mindössze néhány órával végzetesnek bizonyuló balesete előtt írt alá szerződést a Sauberrel, mely minden bizonnyal az utolsó lépcsőfok lett volna az igazán nagy ugrás, a Ferrari ülésének elfoglalása előtt. Ezt Luca di Montezemolo, a korábbi maranellói Presidente a versenyzőtől búcsúzó szavai is megerősítik: „Jules Bianchi egy volt közülünk, a Ferrari családhoz tartozott. Őt választottuk ki magunknak a jövőre, miután véget ér az együttműködésünk Kimi Raikkönennel.”

Fájdalmas belegondolni, mennyire kevésen múlott, hogy most, 2015 júliusában ne arról cikkezzünk Bianchival kapcsolatban, hogy vajon elfoglalhatja-e jövőre Kimi Raikkönen helyét a Ferrarinál. A sors azonban másként döntött, nekünk pedig, akik itt maradtunk, a gyászidő elteltével meg kell fogadnunk Bernie Ecclestone tanácsát, s nem a Formula-1 legutóbbi áldozataként emlékezni Jules Bianchira, hanem úgy, amilyen volt: egy csodálatos, szeretnivaló egyéniségként, egy kivételesen tehetséges versenyzőként. Vigaszt nyújthatnak nekünk Bruce McLaren szavai, melyeket fél évszázaddal ezelőtt barátja és versenyzőtársa, Timmy Mayer gyászbeszédében mondott, de most is épp annyira aktuálisak:

„Ki mondhatná, hogy nem látott, tett és tanult többet a neki megadatott néhány év alatt, mint mások egy egész élet során? Ha valamit jól csinálunk, az annyira értékes, hogy nem lehet ostobaságnak nevezni, ha belehalunk, miközben próbálunk még jobbak lenni. Az élet elpazarlása lenne, ha valaki semmit nem kezdene tehetségével, ezért érzem úgy, hogy az életet az elért eredményekben is kell mérni, nem csupán években.”

Nyugodj békében, Jules! Soha nem felejtünk.

„Őt választottuk a jövőre, miután véget ér az együttműködésünk Raikkönennel.” – *Luca di Montezemolo*

„Köszönjük, hogy fényt hoztál e sportágba!”

Jules Bianchi halálhírét követően rengeteg egykori és jelenlegi versenyző búcsúzott el a francia pilótától a különböző közösségi oldalakon – álljon itt néhány az ő üzeneteik közül:

Szavakkal leírhatatlan a család és a sportág vesztesége. Csak annyit mondhatok, öröm volt számomra téged ismerni, és veled versenyezni.
(Max Chilton)

Viszlát, Jules... Ismét egy „mi lehetett volna belőle” karrier, mint Tom Pryce-é, Francois Cevert-é vagy Gilles Villeneuve-é. A világ szegényebb hely lett ma.
(Karun Chandhok)

A küzdelem és a bátorság nagyszerű példája voltál mindannyiunk számára. Örökké velünk leszel.
(Carlos Sainz)

Azt kívánom, bár jobban ismertem volna. Elviszem Jules-t magammal az imáimban, nem csupán a következő versenyre, hanem mindvégig. Tudom, hogy azt akarná, hogy olyan keményen versenyezzünk, ahogyan ő, ezért így is fogok tenni.
(Lewis Hamilton)

Tegnap elvesztettük az egyik legjobb srácot és versenyzőt, akivel valaha találkoztam. Nagyon fogsz hiányozni, barátom...
(Romain Grosjean)

A motorsport világa köszöni, hogy írtál egy oldalt a történetéhez! Elveszettnek érzem magam. Igaz barát volt, egy olyan ember, akire támaszkodhattál, akivel bármikor elbeszélgethettél.
(Jean-Eric Vergne)

Nyugodj békében, Jules Bianchi! Szeretjük a szenvedélyünket, a versenyzést, de vannak napok, amikor gyűlöljük azt. Most egy igazi versenyzőtől búcsúzunk.
(Tom Coronel)

Nyugodj békében, barátom! Hiányozni fog a kivételes versenyző, és az a lenyűgöző srác, aki mögötte volt.
(Jerome d'Ambrosio)

A versenyzés istenei magukhoz hívták Jules Bianchit. Nyugodj békében, bajnok!
(Max Papis)

Egy születőben lévő csillag távozott túl korán.
(Eddie Jordan)

Barát, társ, tehetség, mosoly. Örökké. Nyugodj békében, Jules! Mindig velünk leszel.
(Fernando Alonso)

Köszönjük, hogy fényt hoztál e sportágba, és az a versenyző voltál, aki mindannyian lenni szerettünk volna. Köszönjük, hogy az a ritka egy százalék voltál a volán mögött!
(Alexander Rossi)





Büntetések

Minden, amit tudni akartál az F1-ben elkövetett vétségekről

Melyik a leggyakoribb szabálysértés? Hogyan leplezik le a versenybírók egy baleset okozóját? És meggazdagszik-e az FIA a csapatokra kirótt pénzbírságokból? A Williams technikai igazgatója, Pat Symonds a Formula-1 egyik népszerű témáját, a büntetések rejtelmeit feszegeti.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: DPPI

Mennyire foglalkoznak a büntetésekkel a csapatok technikai szakemberei?
A versenymérnök felel az autó működtetésének nagyobb részéért a hétvégék során, így nemcsak arra kell ügyelnie, hogy az technikai szempontból legális legyen, hanem a sportszabályzat betartásának egyes pontjait is szem előtt tartja. A leggyakoribb vétségnek például a bokszutcai sebességtúllépés számít. Olykor ezt a pilóta hibája eredményezi, aki elfelejti felkapcsolni a sebességkorlátozót vagy túl nagy lendülettel érkezik a bokszba, de előfordulhat akkor is, ha a mérnökök a határokat feszegetik a limitérték beállításakor, és esetenként kissé túllőnek a célon.

Milyen vétségek eredményezhetnek büntetést?
Számos különféle szabálysértés létezik, de ezeket alapvetően két nagy csoportba sorolhatjuk. Az egyikbe a sportbüntetések tartoznak, amelyeket általában egy versenyző hibája vált ki: például amikor ütközést okoz, vagy ha elhagyja a pályát, és ezzel előnyt szerez egy riválisával szemben.
A mérnökök számára azonban jóval aggasztóbbak az olyan büntetések, amelyeket a technikai előírások megszegése eredményez. Ezek nagyon súlyos következményekkel is járhatnak, különösen akkor, ha a versenybírók úgy ítélik meg, hogy nem csak egy véletlen figyelmetlenség történt. Itt sem szándékos csalásra gondolok, sokkal inkább az olyan esetekre, amikor a csapatok olyan szélesre feszítik a szabályok határait, amit az ítélethozók már nem tartanak elfogadhatónak.
Képzeljünk el egy olyan esetet, amikor a technikai vizsgálat során megállapítják, hogy a karosszéria egy bizonyos része túlságosan rugalmas. Az autó egyes pontjaira rugalmassági limit van előírva, és ha ennél jobban elhajlik a mérés során, akkor az azonnali büntetést von maga után. Más területeken már nem ennyire egyértelműek a szabályok, de ha az FIA véleménye szerint egyes elemek ott is rugalmasnak számítanak, akkor eszerint kell eljárnunk a következő versenyre, ha nem akarunk megkockáztatni egy esetleges szankciót. Ha pedig olyan mechanizmust vagy eszközt fedeznek fel, amellyel szándékosan próbálnánk leplezni egy elem rugalmasságát, akkor teljes joggal esnének nekünk.

Ilyen vastag szabálykönyv mellett hogyan tudja egy csapat elkerülni a technikai jellegű büntetéseket?
Egész egyszerűen úgy, hogy értelmezzük az előírásokat, és tisztában vagyunk vele, hogy meddig feszegethetjük a határokat. Ez akkor a legegyszerűbb, ha számszerűsítve vannak az értékek. Például tudjuk, hogy a hátsó vezetőszárny maximális hossza 750 mm lehet. Erre pedig nem lehetséges különféle értelmezéseket használni – ha ennél hosszabb, akkor szabálytalan, ha nem hosszabb, akkor szabályos. Az ilyen előírások pofonegyszerűek. Sok más pont azonban jóval kevésbé egyértelmű, különösen a sportszabályzatban. Ebben a 16.1-es cikkely például a „balesetekről" szól, és egyebek mellett azt is kimondja, hogy ütközés okozása esetén a versenyző büntethető. Versenyhelyzetben elkerülhetetlenül történnek ütközések, de az azokban részt vevő autók számától függően a vélemények mindig eltérnek azt illetően, hogy ki tehető értük felelőssé. Az ilyen esetekben a mérnök nem tehet sokkal többet annál, mint hogy a rögzített adatokkal igyekszik alátámasztani a versenyzőjének álláspontját.

Kétségtelen, hogy a legtöbb versenyzői vétség megítélése pusztán nézőpont kérdése. A technológia segíthet valahogyan az igazság felderítésében?
Segíthet, és tulajdonképpen napjainkban a versenybírók vizsgálódása már egy törvényszéki nyomozásra hasonlít. A szabályok lehetővé teszik számukra, hogy bármilyen videót és elektronikai eszközt felhasználjanak a döntés meghozatalában, a mérnökök pedig persze előhívják az autójuk által eltárolt adatokat, hogy azokkal a saját érdekeiket védjék.



Napjainkban a versenybírók vizsgálódása már egy törvényszéki nyomozásra hasonlít

és ezek a videók számos alkalommal segítettek már vitás esetek eldöntésében, felfedve, hogy ki volt a vétkes.

Milyen alapelvek mentén járnak el a versenybírók a büntetések kiosztásakor?
A versenybírók megadott irányelveket követnek, de alapszabálynak tekinthető, hogy minden előnnyel járó vétséget olyan büntetéssel kell sújtani, ami nagyobb annál, mint amit a csapat megszerzett volna vele. Ezért van az, hogy az edzések során, amikor nem nyerhető vele versenyelőny, a bokszutcai sebességtúllépéseket csak pénzbírsággal büntetik, ám a versenyen, ahol ez pozícióny eréssel is járhat, időbüntetéssel szankcionálnak. Ez pedig így tényleg nem csak eltűnteti a szerzett előnyt, hanem további hátrányt is okoz.

Sok pénzt keres az FIA a pénzbírságokkal?
Nem igazán. A 2014-es szezon során az összes bevételük 50 700 euró volt, amiből 20 700 származott a bokszutcai gyorshajtásokból. A legnagyobb egyben kiosztott bírságot a hiányzó 30 000 euró jelentette, amit a Toro Rossónak kellett fizetnie egy veszélyes bokszutcai kiengedés után.

Mely szabályokat szegik meg a leggyakrabban?
Ismét a bokszutcai sebességtúllépést kell elővennünk, hiszen ebből tavaly 35 esetet regisztráltak, így pedig ez vált a legtöbbször elkövetett vétséggé. Ezt követik az olyan büntetések, amelyeket a hajtáslánc elemeinek megadott számú használatának/cseréjének túllépéséért, illetve az öt versenyen belüli váltócserékért szabtak ki. Ezekből összesen 24 darab volt, amit pedig a 16.1-es cikkely 20 alkalommal történő áthágása követ, vagyis a vezetés közben elkövetett vétségek.

Ha más versenybírók tényknednek minden hétvége során, akkor mégis hogyan gondoskodik az FIA arról, hogy a büntetések kiosztása következetes legyen?
A csapatok minden verseny után kézhez kapnak egy dokumentumot, amely listázza a szezon során addig kiosztott összes büntetést. Ez irányt ad a versenybíróknak, miközben átláthatóságot biztosít a csapatoknak is.

Hogyan tudják a versenybírók kikiáltani a vétkest egy vezetői szabálysértésben, ha sohasem tapasztalták meg azokat a nehézségeket, amelyekkel a pilóta szembesül?
A nagydíjhétvégék során a négy versenybíró egyike mindig egy korábbi versenyző. Ők pedig nemcsak átlátják a versenyzés összetettségét, de tisztában vannak azon kifogások sokrétűségével is, amelyekkel a pilóták képesek előállni – hiszen valószínűleg ők maguk is használták azokat a saját karrierjük során.



A legnagyobb egyben kiosztott bírságot tavaly az a 30 000 euró jelentette, amit a Toro Rossónak kellett fizetnie egy veszélyes bokszutcai kiengedés után

Jobbat a legjobbnál

Az új Mercedes a világverő W05-öst is felülmúlta

A világbajnoki címvédő Mercedes istálló tavaly nagyon magasra tette a lécet saját maga számára, ám a szezon felénél járva úgy tűnik, hogy 2014-es teljesítményét idén gond nélkül, magasan átugorja. A W06 Hybrid névre hallgató új modellt Lewis Hamilton pályafutása legjobb autójának tartja.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ

FOTÓ: MERCEDES



A Mercedes számára nem akármilyen kihívást jelentett az idei autó tervezése, hiszen a feladat nem volt kevesebb, mint a legjobbat még jobbá tenni. Hogy sikerült, azt Lewis Hamilton már a szezon elején leszögezte, mint mondta: a W06 Hybrid nagyon hasonlít a tavalyi világbajnok versenygépére, csak éppen jobb annál. „Az autó nem változott annyira sokat, inkább csak továbbhaladt előre a tavalyi úton, egyre jobbá és jobbá válva. A mérnökökkel, a szerelőkkel és a gyárban dolgozókkal együtt keményen dolgoztunk azokon a területeken, ahol tavaly gondjaink voltak – idézi az F1 Racing a címvédőt, aki korábban így foglalta össze tömören, mit gondol a két Mercedesről: – A tavalyi volt a legjobb autó, amit valaha vezettem, most már viszont az idei a legjobb autó, amit valaha vezettem."

A Mercedes technikai igazgatója, Paddy Lowe ezt a Formula-1 jellegzetességei közé sorolja: „Az a fantasztikus az F1-es gépekkel végzett munkában, hogy minden évben egy olyan autó kerül ki a kezeid közül, melyről azt gondolod, hogy ennél jobbat nem is tudsz csinálni. És ha ez valóban a mezőny legjobbja lesz, akkor a munkád

➔



beigazolódott és kifizetődött. Ám az is lenyűgöző, hogy ha két évvel később újra megnézed ezt az autót, már teljesen elavultnak fest. A brackley-i gyárunk recepcióján áll egy W05 – egészen fantasztikusan néz ki, de egy újabb év elteltével már kissé olyan lesz, mint valami relikvia."

Pedig a Mercedes legalábbis külsőleg nem változott sokat tavaly óta, leszámítva persze az orr-részt, melyet az átalakított szabályoknak megfelelően újra kellett tervezni. Ezenkívül változott az első felfüggesztés alsó részének kialakítása, a fékcsatorna, valamint kisebb mértékben az oldaldobozok és a bukókeret. A maximumra törekvő csapatnak szüksége is volt a fejlesztésre, hiszen bár fantasztikus teljesítménnyel, fölényesen nyerték meg a világbajnokságot, a W05 nem volt sem sebezhetetlen, sem legyőzhetetlen – több ízben műszaki hiba sújtotta őket, a teljesítményt tekintve pedig nem jártak annyival a mezőny előtt, mint annak idején a McLaren MP4/4 vagy a Williams FW14B.

Az üldözők a tavalyi szezon végére ennek megfelelően közelebb is kerültek a Mercedeshez, bár ez elsősorban a Mercedes-erőforrás által hajtott Williamsre volt igaz. A három másik motorszállító csapatai szinte lehetetlen helyzetben vannak, bár a Ferrari valamelyest erősödött tavalyhoz képest, a maranellóiak turbói így sem vehetik fel a versenyt a Brixworthben gyártott erőforrásokkal. Márpedig a motorok szerepe az összkép szempontjából sokak szerint jóval nagyobb, mint azt az elmúlt időszakban megszokhattuk – a kérdés csak az, hogy ez problémát jelent-e? Miközben az F1 történetének egyik legnagyobb tervezője, Adrian Newey hátat fordított a királykategóriának, ahol minden a motorokról szól, Paddy Lowe teljesen értelmetlennek tartja ezt a panaszt:

„A 2007-től kezdődő időszakban nem volt aktív motorfejlesztés, így az emberek hozzászoktak ahhoz az elképzeléshez, hogy az erőforrás nem tesz különbséget szükségszerűen az autók között, egyszerűen a versenygép egyik összetevője. Én viszont tragikusnak éreztem ezt a sportág szempontjából – mondta Lowe, hozzátéve, hogy nagyot túloznak azok, akik szerint jelenleg a teljesítmény 90 százalékát a motor határozza meg: – Ha mondanom kell egy számot, valószínűleg 30 és 40 százalék közé tehetjük azt, és újabb 30–40 százalékot az aeróra. A többi a maradék közt oszlik szét: fék, súly, üzemanyag és a többi..."

„A tavalyi Mercedesnél soha nem volt jobb autóm, az idei viszont még azt is felülmúlta."
– Lewis Hamilton



Persze a motor, s ezzel együtt annak fejlesztésének szerepe így is hatalmas. A Mercedes AMG erőforrásokért felelős részlegének vezetője, Andy Cowell elárulta, hogy a 2015-ös szezonra mindenekelőtt a megbízhatóság javítását tűzték ki maguk elé, részint azért, mert tavaly nem is egyszer sújtotta váratlan műszaki probléma az Ezüst Nyilakat, részint pedig azért, mert a szezon során felhasználható erőforrások száma ötről négyre csökkent. S bár jóval kevésbé van „szem előtt", nem csupán a motor képezi fejlesztés tárgyát, hanem az üzemanyag is, erről a Petronas üzemanyag-technológiai menedzsere, Chan Ming Yau beszélt.

„A 2014-es évre egy teljesen új üzemanyag-keveréket készítettünk, kimondottan a V6-osok számára, s ez 30 százalékkal megnövelte a hatékonyságot. Pontosan nem is láttuk előre, milyen lesz, a téli tesztelésen több száz jelölt közül választottuk ki a végleges, kiváló energiasűrűségű keveréket. Ezt 2015-re tovább finomítottuk, célunk a jobb égés és a nagynyomású, közvetlen befecskendezést biztosító rendszer nagyobb tisztasága volt, ami összességében a jobb vezethetőséget segíthette elő. Még mindig közel áll a közúti üzemanyaghoz, ugyanazokat az összetevőket tartalmazza, csak épp mások az arányok. Még az utcai autódba is gond nélkül beönthetnéd." Ráadásul, mint azt Cowell kifejtette, az üzemanyag fejlesztése hozzájárult az autó fejlesztéséhez is: „Ha a súrlódási energia csökken, akkor kevesebb hő jut az olajvezetékeken a hűtőkhöz, melyek így kisebbek lehetnek. Ez egy csodálatos körforgás, mely egyre jobb teljesítményt eredményez."

A fejlesztőmunka, melybe Brackley, Brixworth és a Petronas is beletette a magáét, végül eredményesnek bizonyult: a Mercedes teljesítményét tekintve még tavalyi dominanciájához képest is előre tudott lépni, még akkor is, ha – mint Malajziában láthattuk – a Ferrari meleg körülmények közt jobban kezeli az abroncsokat. Összességében viszont az Ezüst Nyilak fölénye lenyűgöző, a szezon első kilenc versenyén egyszer sem maradt le a dobogóról egyik autó sem, ráadásul hatszor kettős győzelmet arattak, így több pontot szereztek, mint a második és a harmadik helyen álló istállók összesen.

A dominancia az időmérő edzéseken még nagyobb, mint vasárnaponként: az új turbókorszak első 28 kvalifikációjából 27-et megnyert a Mercedes. Immár több mint egy éve nem vesztettek el időmérőt, s idén a második rajthely is csak két ízben nem lett az övék. A jobb teljesítmény pedig még magabiztosabbá tette a bajnoki címvédő Hamiltont, elmondása szerint a W06 lehetővé teszi számára, hogy innovatív megoldásokkal kísérletezzen a versenyhétvégéken:

„Általában minden egyes hétvégén ugyanazt teszi az ember...

A Mercedes F1 W06 Hybrid technikai paraméterei

Kerék: Advanti-gyártású magnézium
Gumi: Pirelli
Fék: Brembo
Hossz: 5000 mm
Szélesség: 1800 mm
Magasság: 950 mm
Súly: 702 kg
Motor: Mercedes-Benz PU106B Hybrid
Motor minimumsúlya: 145 kg
Hengerűrtartalom: 1600 cm^3
Hengerek száma: 6
Hengerszög: 90 fok
Szelepek száma: 24
Maximális fordulatszám: 15 000/min
Maximális üzemanyag-áramlás: 100 kg/h
Energiacella: Lítiumionos, 20 és 25 kg közti akkumulátor

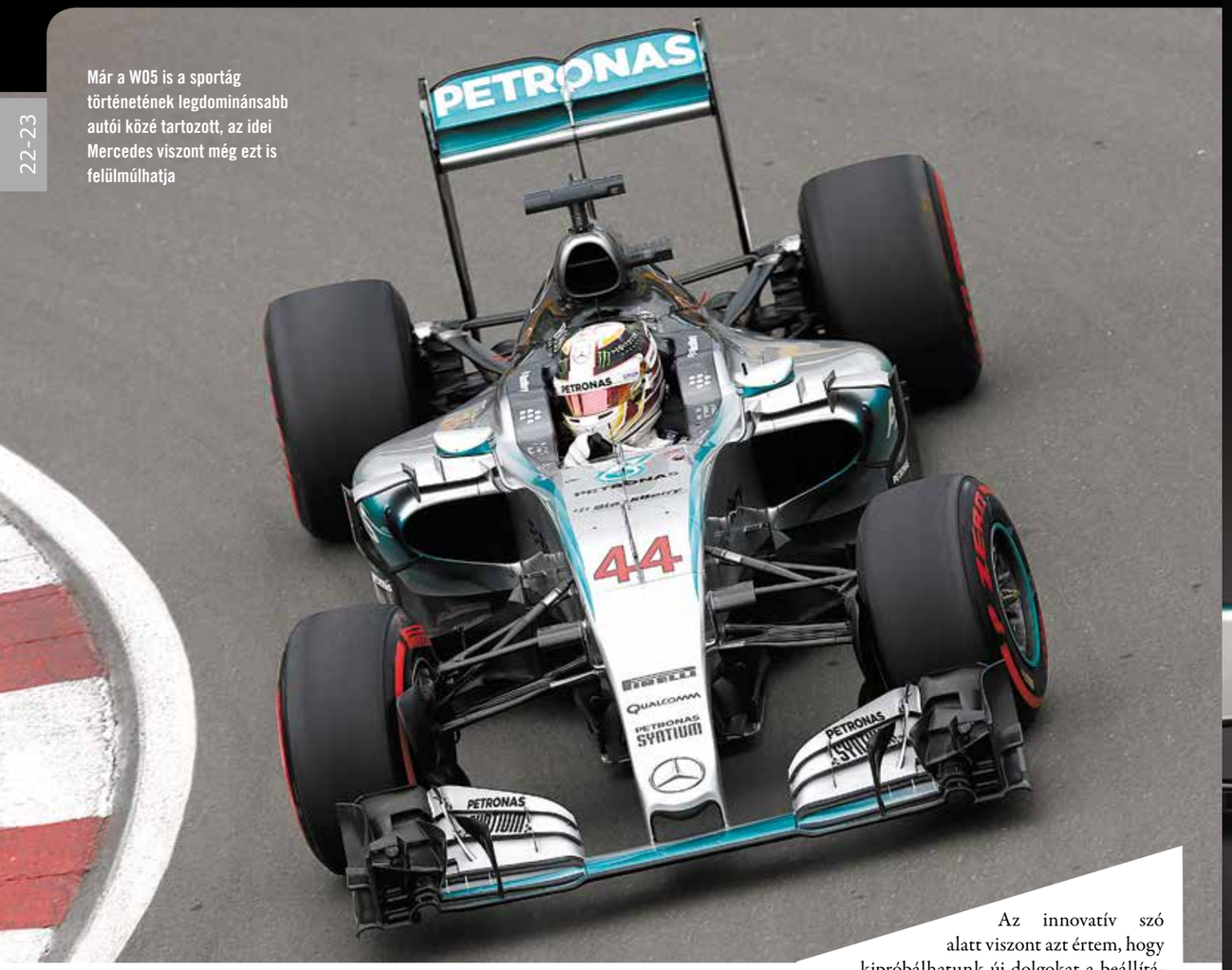




A tavalyi autó továbbfejlesztésekor a versenyzői visszajelzésekre is nagyban támaszkodtak



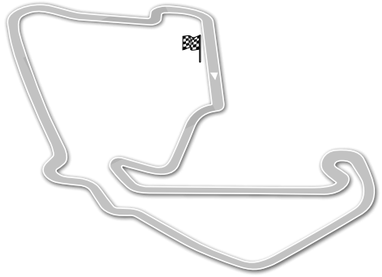
Az új üzemanyag 30 százalékkal hatékonyabb lett


PETRONAS
44
PETRONAS
PETRONAS
PETRONAS



1 **Lewis Hamilton**

„Rosszul rajtoltam, de a srácok segítségével helyrehoztuk ezt az első bokszkiállásnál. Amikor elkezdett esni, nem volt könnyű dolgom. Az első helyen voltam, így nehéz volt felmérni, hogy hol taposhatom keményebben a gázt, az első gumijaim ugyanis hidegek voltak. Azt hiszem, ez volt életem legjobban eltalált kerékcseréje. Hihetetlen nap volt!”



Silverstone – Silverstone Circuit
A pálya hossza: 5,891 km
Versenytáv: 52 kör – 306,291 km
Időjárás: száraz, esős
A levegő hőmérséklete: 18–19 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 27–34 fok
Leggyorsabb kör: Lewis Hamilton 1:37,093

Népakarat

Hamilton harmadszor diadalmaskodott hazai versenyén

A Mercedes címvédő-listavezető kiválóságát Silverstone-ban a váratlanul megtáltosodó, de pipogyán taktikázó Williams, valamint a szeszélyes, esős időjárás is megdolgoztatta. A grove-i egylet párosa hiába muzsikált jól, őket Nico Rosberg és Sebastian Vettel még a dobogóról is leszorította.

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



Massa az év rajtjával otthagyta a Mercedeseket

Mindent lehet mondani, csak azt nem hogy az égiek nem kedvelik a Forma-1-et! Az évek során többször tapasztalhattuk, hogy a sors általában akkor ad egy-egy körömrágós, adrenalintól lüktető derbit, amikor a bírálók a leghangosabban ostorozzák a királykategóriát, s így volt ez Silverstone előtt is. Az unalmasnak mondott futamok és a csökkenő nézőszám miatt a kritikusok már megint temetgették a sportágat, ám a szigetországi forduló hozta a maflást, ugyanis a hétvége folyamán 350 ezren (!) tekintették meg a futamot a helyszínen, amelyet túlzás nélkül lehet az évad eddigi legjobb derbijének titulálni.

Mivel az előző négy versenyből hármat Rosberg nyert, 10 pontnyira csökkentve a lemaradását, a brit közönség természetesen a futam megnyerését és a német pilóta kibontakozó lélektani előnyének megtörését várta Hamiltontól. A nép akarata végül érvényesült, de ez nem ment olyan könnyen, mint ahogyan remélték. A nyitónapon például Rosberg úgy is a leggyorsabb volt mindkét tréningen, hogy az első edzést szinte teljes egészében ki kellett hagynia egy váltócserét eredményező hidraulikai hiba miatt, a britet pedig a második gyakorláson a Ferrarik a 4. helyre szorították vissza. A helyi menő ráadásul

Nem megy az élen a Williamsnek

Silverstone-ban újfent bebizonyosodott a paddockban már tavaly is sokszor emlegetett tétel, amely szerint a Williams istállónak újra meg kell tanulnia győzni. Hiába rajtol eszementet Massa és Bottas, majd hiába autózzák ki a lelküket is, ha a különítmény mérnökei és stratégái egyszerűen megriadnak attól, hogy felcsillan a győzelem esélye. Pipogyán tétováztak a futam kezdetén, amikor nem tudtak mit kezdeni a két pilóta házi csatájával, majd sorra hozták a rosszabbnál rosszabb stratégiai döntéseket. Rob Smedley főmérnök a futam után igyekezett nyomatékosítani, hogy nem elégedetlenek, de savanyú ábrázata mindent elárult arról, hogy házon belül hogyan élik meg az újabb elpuskázott lehetőséget. A Mercedes gárdája igazi monstrum, de már idén is láthattuk, hogy nem megingathatatlan: ha a Williams egy csipetnyi kreativitással fűszerezné stratégiáját, az év hátralevő részében biztosan lenne még sanszuk a csillagosok ellen.



2



Nico Rosberg

„Sajnos nekem nem sikerült legyűrnöm a bokszkiállásnál a rossz rajt miatt elém került Williamseket. Amikor eleredt az eső, felgyorsultam, megelőztem őket és azt gondoltam, hogy megnyerhetem a versenyt, de Lewis megcsinálta ezt a briliáns bokszkiállást. Ez volt a döntő momentum, utána pedig már semmi esélyem nem maradt."

azt sem titkolta, hogy elégedetlen a beállításokkal, amelyek miatt a hosszú etapokon sem érezte elég jónak az Ezüstnyíl tempóját.

Másnapra Hamilton rendezte sorai, és nemcsak az utolsó tréninget, hanem a kvalifikációt is hozta: ugyan a Q1-ben Kimi Raikkönen révén egy Ferrari, a Q2-ben pedig Rosberg bizonyult a legjobbnak, a brit a záróetapra összeszedte magát, és a gyorskörök utolsó előtti hullámában autózott 1:32,248-as körével megszerezte idei nyolcadik rajtelsőségét. A karrierje 46. első rajtkockájával az örökranglistán Michael Schumacher és Ayrton Senna mögé fellépő pilóta az utolsó körét már be sem fejezte, ellentétben Rosberggel, aki saját bevallása szerint a bal első keréknél fellépő tapadáshiány miatt nem tudott javítani, így 0,113 másodperces hátránnyal kénytelen volt megelégedni a 2. hellyel.

Noha az utolsó szabadedzés alapján úgy tűnt, hogy a Williamseknél nemcsak a Ferrarik, hanem a Toro Rossók is gyorsabbak, az időmérőre fordult a kocka. Felipe Massa az ausztriai időmérő után ismét megszerezte a 3. helyet, annak köszönhetően, hogy a Q3 résztvevői közül egyedüliként tudott javítani a gyorskörök utolsó hullámában. A brazil ráadásul a csapattársával, Valtteri Bottasszal osztozkodhatott a második soron, míg a ferrarisoknak a harmadik jutott: a vörösöknél Raikkönen – akinek a pletykák szerint már az állásáért kell hajtania – maga mögé utasította Vettelt. A nyitónapi halovány teljesítmény után a brazil–finn tandem kiváló tempót produkált, de az olaszokat állítólag ez nem lepte meg, mert mint Vettel ki is mondta: „tudtuk, hogy péntekről szombatra mindig nagyot lépnek előre".

Ugyanez nem jött össze a Toro Rossónak: az utolsó edzésen a harmadik erőnek mutatkozó Red Bull junioregylet versenyzői közül csak Carlos Sainz került be a felsőházba, aki a nagyobbik csapat pilótája, Danyiil Kvjat mögött a 8. helyen végzett, míg a kocsijával küszködő Max Verstappen csak a 13. pozícióban zárt. Bekerült a legjobb tíz közé a Force India B verziós autójával Nico Hülkenberg, valamint a Red Bull-lal Daniel Ricciardo is: utóbbi csak a második legjobb idejével kvalifikálta magát, Q3-as csúcsidejét ugyanis törölték a Copse-kanyarban elkövetett pályaelhagyás miatt. A pénteki eligazításon Charlie Whiting kihirdette, hogy az ominózus pályarészen fokozott szigorral csapnak majd le a hasonló vétségekre, ennek pedig nemcsak az ausztrál esett áldozatául: a sportfelügyelők az időmérőn összesen 12 időeredményt töröltek, Raikkönen emiatt kis híján kiesett a Q2-ben, a 14. helyen záró lotusos Pastor Maldonado pedig két kört is bukott a rendelet miatt.

Hamiltonnak vasárnap a szokásosnál jobban meg kell dolgoznia a szigetországi drukkerhad által olyannyira áhított idei ötödik, karrierje 38. győzelméért. Az 52 körös derbi



A Williams nem engedte harcolni a versenyzőit









A Lotusok és a McLarenek az első körben ütköztek

kétharmadában a kvalifikációs előretörés után még jobban megtáltosodó Williamsek adtak feladatot a britnek: Massa a kialvó piros lámpák után messze-messze az év legjobb indulását hozva rakétaként vágott át a két Mercedes között, s hasonlóan látványos mutatványt adott elő Bottas is, akitől Hamilton csak a 3-as kanyarban tudta visszafoglalni a 2. helyet.

A vonat nem robogott sokáig, a hátsóbb régióban ugyanis egymást érték az incidensek, a két Lotus és a két McLaren egymással ütközött. A kvartett tagjai közül Fernando Alonso megúszta egy orrkúpcserével, míg Romain Grosjean, Maldonado és Jenson Button számára az autóik sérülése miatt idő előtt befejeződött a viadal. A 4. körig a safety car vezette a mezőnyt, majd az újraindításnál Hamilton agresszíven nekirontott Massának, de a brazil higgadt maradt és hárított, Bottasnak pedig újra sikerült a magát túlvállaló brit elé kerülnie. A brazil és a finn a 19. körig gond nélkül haladt az élen, sarkukban a két Mercedesszel: az 5. helyen haladó Hülkenberg hátránya 13 másodpercnyire rúgott. A legfontosabb kérdés ekkor az volt, hogy a jobb tempót produkáló Bottas elmegy-e Massa mellett: a tévéközvetítésbe bevágott rádióüzenetek szerint erre nem kapott engedélyt, mondván: „együtt próbáljatok meglépni", néhány körrel később pedig már hiába engedélyezték, hogy „tiszta" manőverrel próbálkozzon a hátsó egyenesnél, akkorra már nem volt meg a finn előnye, és nem tudott előzni.

A Williams pitwall – amely már tavaly is több ízben megriadt a győzelem esélyétől – ezután még tétovább lett, ami súlyos következményekhez vezetett. Például a bokszkiállások első körében: Hamilton egy fordulóval hamarabb, már a 19. körben lecserélte a középkemény Pirelliket a keményebb keverékekre, ezzel sikeresen vágott a szervizmunkával is lassabban végző Williams párosa elé. A grove-i duónak az eleredő eső okán vétett újabb taktikai hiba miatt még a dobogóról is le kellett mondania. Az égi áldás a 39. körben kezdett szemerkélni, s a félig vizes pályán Rosberg úgy felgyorsult, hogy két kör alatt mindkét Williams-pilótát megelőzte, ráadásul a fehérek rosszul reagáltak arra is, hogy az eső egyre intenzívebben kezdett zuhogni. Csak a 44. körben rendelték a bokszba a két versenyzőt intermediate abroncsokért, ami azt eredményezte, hogy az eső előtt halványan muzsikáló Vettel is eléjük tudta verekedni magát.

A ferraris német a 43. körben váltott interekre, éppen akkor, amikor Hamilton: ők a lehető legjobb ütemben cseréltek, Rosberg viszont rosszul mérte fel a helyzetet, csak a következő körben állt a bokszba, így olyan nagyra nőtt a hátránya, hogy a folytatásban már nem volt esélye az összetettbeli előnyét 17 egységnyire növelő

Az Brit Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton	Mercedes F1 W06	52 kör, 1:31:27,729
2	Nico Rosberg	Mercedes F1 W06	+ 10,956
3	Sebastian Vettel	Ferrari SF15–T	+ 25,443
4	Felipe Massa	Williams FW37–Mercedes	+ 36,839
5	Valtteri Bottas	Williams FW37–Mercedes	+ 1:03,914
6	Danyiil Kvjat	Red Bull RB11–Renault	+ 1:03,955
7	Nico Hülkenberg	Force India VJM08–Mercedes	+ 1:18,744
8	Kimi Raikkönen	Ferrari SF15–T	+ 1 kör
9	Sergio Perez	Force India VJM08–Mercedes	+ 1 kör
10	Fernando Alonso	McLaren MP4–30–Honda	+ 1 kör
11	Marcus Ericsson	Sauber C34–Ferrari	+ 1 kör
12	Roberto Merhi	Marussia–Manor MR03–Ferrari	+ 3 kör
13	Will Stevens	Marussia–Manor MR03–Ferrari	+ 3 kör

Nem értek célba

Carlos Sainz	Toro Rosso STR10–Renault	32. kör
Daniel Ricciardo	Red Bull RB11–Renault	21. kör
Max Verstappen	Toro Rosso STR10–Renault	3. kör
Pastor Maldonado	Lotus E23–Mercedes	1. kör
Romain Grosjean	Lotus E23–Mercedes	1. kör
Jenson Button	McLaren MP4–30–Honda	1. kör

Nem indult

Felipe Nasr	Sauber C34-Ferrari

MINDENFÉLE

Néhány apró jelből arra lehetett következtetni, hogy **a Mercedesnek a határokat is feszegetnie kellett Silverstone-ban**. Rosberg állva maradt autójának diffúzorát azonnal letakarták az első szabadedzésen, amiért figyelmeztetésben részesültek, a futamon pedig eljátszották egy bokszkiállás előkészületeit a 14. körben, megpróbálva összezavarni a Williamst. Voltak, akik ezért is felelősségre akarták vonni a gárdát, de mivel a sportszabályzat ezen a területen nem eléggé tiszta (annyit mond ki, hogy a futam ideje alatt a csapattagok csak közvetlenül a szükséges munkavégzés előtt léphetnek a pit lane-re, ahonnan a tevékenység befejezése után azonnal távozniuk kell), a csillagosok húzásából pusztán annyi lett, hogy Susie Wolff gúnyolódó üzenetet küldött a férjének, Totónak…

Csak egy autó képviselte a Saubert a Brit Nagydíjon, miután Nasr C34-esében a rajtrácsra menet hatodik sebességi fokozatban ragadt a váltó, és a hibát már képtelenség volt kijavítani a rajtig hátralevő néhány percben. „Annak fényében plánе sajnálatos, ami történt, hogy sok autó esett ki, és bizonyos helyzetekből talán profitálhattam volna" – kesergett a dél-amerikai újonc. Ericsson hiába hajtott jó darabig a pontszerző zónában, az eső megkavarta a svájci különítményt, így a svéd pilóta összesen négy alkalommal cserélt kereket, és csak a 11. helyen végzett.

Hiába teljesített ígéretesen a szabadedzéseken a Toro Rosso, a Red Bull junioregylete kettős kieséssel távozott Silverstone-ból: Verstappen már a futam elején kipördült, míg Sainz versenyének egy elektronikai hiba vetett véget. „Sokkal jobb eredményre számítottunk, mert a hétvége korábbi része nagyon jól alakult számunkra" – mondta Franz Tost, akinek főképp annak fényében lehetett nehéz lenyelni a történteket, hogy Verstappen alig pár nappal korábban szögezte le újságíróknak: ha ütőképes motor állna rendelkezésre, a Toro Rosso kocsija az egyik legjobb lenne a mezőnyben…

Alonsóról Silverstone-ban az a hír járta, hogy kezd fogyni a türelme a McLaren–Hondával szemben, ennek ellenére idei első pontját lelkesítő szöveggel nyugtázta: „Nem ez a legjobb eredmény, de a pont mindenkit motivál – mondta a spanyol. – Tudjuk jól, hogy ez egy hosszú távú projekt és nincs mágikus megoldás, éppen ezért egy ilyen szép eredmény és a pont nagyon fontos számunkra."





3



Sebastian Vettel

„A rajtnál és az újraindításnál is több pozíciót veszítettem, de az agresszív stratégia révén sikerült előrejönni. Szerencsére sikerült a lehető legjobb időben megejteni a bokszkiállást, és ez tette lehetővé, hogy ma dobogóra állhattam. Jól jött az eső, ugyanis a Williams előrelépett, mi pedig nem igazán találtuk a ritmust.”

Hamiltonnal szemben. Vettel sem tudta veszélyeztetni honfitársát, ahogyan rá sem tudtak nyomást gyakorolni a Williamsek a leintésig hátralevő körökben.

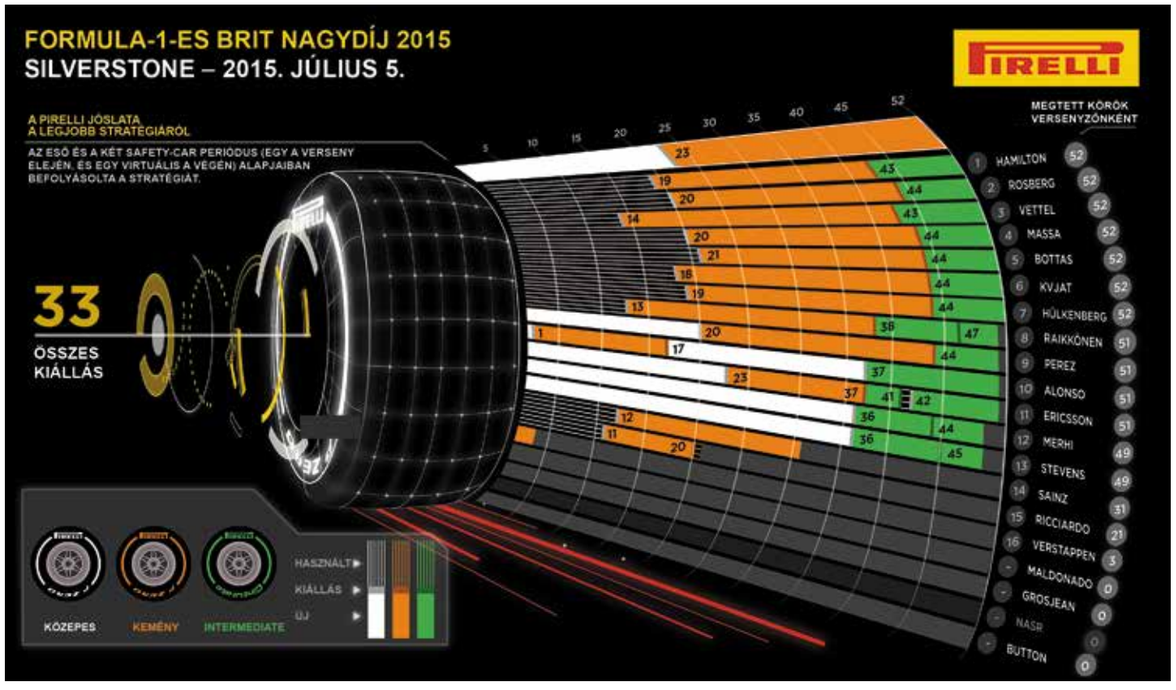
Az ötösfogat mögött Kvjat végzett, aki sokáig Vettellel vívott, de a Williamsekhez hasonlóan ráfizetett arra, hogy az eső eleredtekor egy körrel tovább maradt a pályán. Igaz, így is jobban járt, mint Ricciardo, aki az RB11-es Red Bull elektronikai hibája miatt a 21. körben kiesett. A Force India kettős pontszerzéssel tette emlékezetessé a B verziós autó bemutatkozását, Hülkenberg és Sergio Perez a túl korán, már a 38. körben interekre váltó, így a 47. fordulóban egy újabb kerékcserét is beiktatni kénytelen Raikkönent fogta közre az eredménylistán. Köszönhetően annak, hogy csak 13-an jutottak el a kockás zászlóig, sikerült begyűjtenie az idei első pontot a McLaren–Hondával az évad kezdete óta a poklok poklát megjáró Alonsónak is.

MINDENFÉLE

Rob Smedley, a Williams főmérnöke cáfolta azt a feltételezést, hogy a csapat Massának igyekezett kedvezni, amikor a csapatrádión néhány körön át előzési tilalmat adtak ki Bottasnak. „Szerintem nem a megfelelő sorrendben vágták be a közvetítésbe az üzeneteket, mert mi csak az első néhány körben kértük, hogy ne akadályozzák egymást csatázással. Ezzel próbáltuk védeni magunkat, és a győzelemre pályázva abban bíztunk, hogy így könnyebben tarthatjuk mögöttünk a gyorsabb autókat” – fogalmazott a brit szakember, aki a stratégiai melléfogások ellenére megjegyezte: „Pozitívnak kell maradnunk és büszkének kell lennünk az eredményünkre.”

Bár a 4. helyen álló Red Bullhoz nem tudott közelebb férkőzni és **a tabella 5. pozícióját elfoglaló Force India hátránya 24 pont maradt**, a tulajdonos-csapatfőnök Vijay Mallya nem győzött áradozni arról, hogy mindkét versenyző pontot szerzett a VJM08 most debütált, várva várt B verziójával: „Eddig nem igazán voltunk erősek a gyors silverstone-i pályán, de a továbbfejlesztett VJM08 minden időjárási körülmények között versenyképesnek bizonyult. Bízom abban, hogy a szezon hátralevő részében is meg tudjuk tartani ezt a lendületet” – lelkendezett az indiai milliárdos.





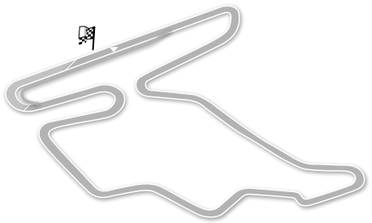
BMW Motorsport

Sheer Driving Pleasure



BMW Motorsport Official License Partner

ice watch



Mogyoród – Hungaroring
A pálya hossza: 4,381 km
Versenytáv: 69 kör – 302,249 km
Időjárás: száraz, napos
A levegő hőmérséklete: 22–25 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 41–48 fok
Leggyorsabb kör: Daniel Ricciardo, 1:24,821

Bianchi emlékére

Vettel az év versenyén verte meg a Mercedest

Sebastian Vettel és a Ferrari váratlan győzelmét hozta a jubileumi, 30. Magyar Nagydíj, amelyen a Mercedesek csúnyán leégették magukat. A Hungaroring idén olyan izgalmakat produkált, amelyek láttán a Forma-1 bírálói önként vonulhattak a sarokba kukoricaszemekre térdepelni…

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, SÁNTA NIKOLETT
FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI, BUCZKÓ ANDOR



1

Sebastian Vettel

Jules családjának ajánlom ezt a győzelmet. Az egész hétvégén át tartó hullámhegyek és -völgyek után nagyon erős versenyt futottunk. A rajt jól sikerült, és az élen tudtam maradni. A végén a biztonsági autó számunkra nem jött jól, de akkor is meg tudtam tartani a vezető pozíciót, ami azt mutatja, hogy a tempónkat nem a szerencsének köszönhettük.

Pedig előzetesen semmilyen jel nem utalt arra, hogy a mogyoródi összecsapás az év legizgalmasabb, legfordulatosabb megmérettetése lesz. A pálya uralkodója, Lewis Hamilton – aki Michael Schumacherrel társbérletben, négy győzelemmel vezeti a mogyoródi győzelmi örökranglistát – a Mercedes volánja mögött az összes szabadedzésen, valamint az időmérő edzés minden egyes felvonásában is utolérhetetlennek bizonyult. Aki fogadni mert volna arra, hogy nem a ponttáblázatot vezető címvédő nyeri a derbit, az egész egyszerűen bolondnak tűnt volna.

A futamig csak izgalommorzsák jutottak a publikumnak. A nyitónapon például Sergio Perez bukása és Kimi Raikkönen szárnytörése: a Force India versenyzője az első tréningen zakózott a 11-es kanyarnál, ahol a felfüggesztés meghibásodása következtében olyan szerencsétlenül pördült meg, hogy a VJM08-as a tetejére borulva állt meg, a finn autójáról pedig röviddel később szakadt le az aeroelem egyik darabja, bal első defektet okozva. Vettel sem járt jobban: a németet elektronikai hiba hátráltatta, majd kétszer is megpördült, így csak a satnya 7. helyen zárta a napot, míg a Red Bullok a lágyabb és a középkemény Pirelliken is gyorsnak mutatkoztak, így Danyiil Kvjat és Daniel Ricciardo beférkőzött Hamilton és Nico Rosberg közé a 2-3. helyre.

Rosberg az utolsó gyakorláson egy tizednyire közelítette meg Hamiltont, az időmérőn viszont esélye sem volt ellene: miután simán nyerte az első két felvonást, a britnek a Q3-ban már az első mért köre is elég lett volna az idei kilencedik rajtelsőség megszerzéséhez, de biztos, ami biztos alapon a végén lőtt még egy 1:22,020-s kört, amelyre Rosbergnek esélye sem volt válaszolni. Az Ezüstnyíllal a hétvége korábbi szakaszában is csak birkózó német belerontott az utolsó próbálkozásába, így végül több mint fél másodperces hátránnyal zárt csapatársa mögött a 2. helyen.



A rajt előtt Jules Bianchira emlékeztek a pilóták



Hamilton Massával is összekötötte a bajszát a futam során



Vettel a nyögvenyelős péntek után a 3. helyre ugrasztotta a Ferrarit, s bár hátránya 0,7 másodpercnyire rúgott, egyáltalán nem volt elégedetlen. A másik vörös autót, az utolsó tréningen vízszivárgás által hátráltatott Räikkönent Ricciardo az 5. helyre szorította vissza, így honfitársával, a Silverstone-hoz képest gyengén teljesítő Williams-istálló tehetségével, Valtteri Bottasszal osztozkodhatott a harmadik rajtsoron, míg őket Kvjat, valamint a másik Williams, Felipe Massa követte. Az időmérő legnagyobb cikije megint a McLaren–Hondáé lett: a magyar futam előtt is fogadkozó formáció versenyzői közül Jenson Button már a Q1-ben kiesett, míg Fernando Alonso ugyan továbbjutott a középső szakaszba, de ott megállt alatta az MP4-30. A spanyol általános derültséget okozott azzal, hogy megpróbálta visszatolni a bokszutcába a bekrepált járgányt, ugyanis – tévesen – azt hitte, hogy a szabályok lehetővé teszik, hogy később újra pályára hajtson.

Hungaroring-faktor

Csak az ég a megmondhatója, hogy milyen erők munkálnak Mogyoród és Kerepes között, amikor Forma-1-es autók érkeznek a térségbe, de most már jobban jár a világ, ha megjegyzi magának: tényleg létezik olyan, hogy „Hungaroring-faktor." Noha a pálya karakterisztikáját megannyiszor elsiratták már, unalmas Magyar Nagydíj a modern korban egyszerűen nincs, mert valami mindig történik, ami miatt kapkodhatunk levegő után. A harmadik X-et taposó létesítmény múltjából számos példát lehet felsorolni, amikor valamilyen rendkívüli esemény nyomta rá a bélyegét a magyarországi fordulóra. Eddig a legtöbben a három esős futamot (2006, 2011 és 2014) tartották a csúcspontnak, idén viszont bebizonyosodott, hogy már eső sem kell ahhoz, hogy hazánk motorsportszentélyében egyetlen viadalon több legyen az izgalom, mint az egész szezonban. Az akciódús csörte felspannolta a sajtóközpontot is: a külföldi kollégák közül többen váltig állították, hogy lassan eljutunk arra a szintre, amikor korrigálni kell a régi mondást, mégpedig úgy, hogy „amennyiben egyetlen futamból állna a világbajnokság, azt a Hungaroringen kellene megrendezni!" Kell ennél komolyabb érv ahhoz, hogy a létesítmény nagyon megérdemli már a régóta húzott, halogatott ráncfelvarrási munkálatokat?

Vasárnap legalább 10 Celsius-fokkal alacsonyabb hőmérséklet fogadta a mezőnyt: ez is hozzájárult ahhoz, hogy újra működésbe lépett a „Hungaroring-faktor", amelynek pontos definíciója nincs, legfeljebb az, hogy a mogyoródi pályán mindig történik valami váratlan, amely izgalmassá varázsolja a futamot. Ez most még a szokásosnál is jobban sikerült: az egész azzal kezdődött, hogy Massa rosszul állt fel a rajthelyére, ami megismételt felvezető körhöz és a brazil 5 másodperces időbüntetéséhez vezetett, amikor pedig kialudtak a piros lámpák, Vettel egy káprázatos, bátor manőverrel vitorlázott az élre. A német a külső íven lavírozott Hamilton elé, míg Raikkönen a 2-es kanyarnál a belsőn húzott el mindkét Mercedes mellett. Az addig rendíthetetlennek tűnő Hamilton teljesen összezavarodott, amit jól szemléltetett, hogy a sikánnál megpróbálta megelőzni Rosberget, de manővere kudarcba fulladt, átszánkázott a kavicságyon, és visszaesett a 10. helyre.

Ettől kezdve Rosbergre hárult a feladat, hogy űzze-hajtsa a Ferrarikat, de a német képtelen volt megfelelni



2 Danyiil Kvjat

A verseny elején kockásra fékeztem az abroncsokat, és azt hittem, hogy lőttek az egésznek, mert túl nagy volt a vibráció. Az utolsó etapban a kocsim versenyképes volt, így sikerült remek fordulatot produkálni egy roppant eseménydús versenyen. A csapat már igazán megérdemelte ezt a kettős dobogós helyezést, mert nagyon keményen dolgoznak.



Hülkenberg leszakadó szárnya hozta a nagy fordulatot

BÜNTETÉSI TÉTELEK		
Felipe Massa	+ 5 másodperc	elrontott rajtfelállás
Romain Grosjean	+ 5 másodperc	veszélyes kiengedés
Pastor Maldonado	bokszutcai áthajtás	ütközött Sergio Perezzel
Pastor Maldonado	bokszutcai áthajtás	gyorshajtás a bokszutcában
Kimi Raikkönen	+ 5 másodperc	gyorshajtás a bokszutcában
Max Verstappen	bokszutcai áthajtás	gyorshajtás a biztonsági autós fázis alatt
Lewis Hamilton	bokszutcai áthajtás	ütközött Daniel Ricciardóval
Pastor Maldonado	+ 10 másodperc	előzés a biztonsági autó mögött
Danyiil Kvjat	+ 10 másodperc	pályaelhagyás











Rosberg a verseny hajrájában veszítette el a dobogót

a feladatnak. Az első kerékcseréig Vettel 10, Raikkönen pedig 7 másodperccel lépett meg tőle, a középső szakaszra pedig hiába rakatta fel a középkemény Pirelliket, ez a húzás sem jött be neki. Ez jórészt annak volt köszönhető, hogy a Force Indiánál újabb rejtélyes meghibásodás lépett fel, a 42. körben, a célegyenesben leszakadt Nico Hülkenberg VJM08-asának első szárnya, a pilóta a gumifalnak csapódott, a virtuális safety car után pedig Bernd Mayländer is pályára hajtott a Mercedes SLS AMG-vel, amellyel – ritkán látható módon, néhány körön át a bokszutcán keresztül – vezette a mezőnyt a 49. fordulóig.

Az újraindításnál Vettel megőrizte a vezetést, Raikkönen viszont a hibrid rendszer hibája miatt bukta a 2. helyet. Rosberg az első kanyarnál simán elment mellette, míg az addigra a 4. helyig felkapaszkodó Hamiltonnak védekeznie kellett Ricciardo ellen, aminek egy kisebb koccanás és a Mercedes első szárnyának sérülése lett a vége. A sportfelügyelők a britet tették felelőssé a történtekért, így áthajtásos büntetést kapott, amellyel ismét visszaesett – ezúttal a 13. helyre. Raikkönen futama az 55. körig tartott: a finnt előbb egy szoftveres resetre rendelték ki az 52. körben, majd 3 fordulóval később feladta a küzdelmet.

Ricciardónak a 64. körben Rosberggel is volt egy összetűzése: az 1-es kanyarban támadást indított a Mercedes ellen, aminek az lett a vége, hogy koccantak, így eltörött a Red Bull első szárnya, a német pedig bal hátsó defektet kapott. Ez leginkább Hamiltonnak kedvezett, ugyanis az időközben újra előreliftező világbajnok ismét a német elé került. Két körrel a vége előtt Romain Grosjean megelőzésével a brit végül a 6. helyre lépett fel, Rosberg pedig csak 8. lett, így a számára rémálomszerűen alakuló futamon is sikerült növelnie az előnyét. Hiába tűnt a futam egyes szakaszaiban úgy, hogy a német vb-listavezetőként vonulhat el a nyári szünetre, a címvédő előnye 22 egységnyire nőtt.

Vettel érzelmi kitöréssel száguldott át a kockás zászló alatt, megszerezve karrierje 41. győzelmét, amellyel „sennai” magasságba emelkedett. Mögötte a Ricciardo–Rosberg balhéból profitáló, karrierje első dobogós helyezését szerző Kvjat futott be, akinek a 2. helye még úgy is megmaradt, hogy a sportfelügyelők 4 körrel a leintés előtt pályaelhagyás miatt 10 másodperces büntetést írtak a számlájára. Ricciardo a Rosberg-ütközés után letudott gyors szárnycsere révén csípte meg a dobogó legalsó fokát: az esetet egyébként szintén vizsgálták az ítészek, ám versenybalesetnek minősítették, így nem szankcionálták a történteket. Ahhoz, hogy Helmut Markónak, a Red Bull sportszakmai vezetőjének nagy napja legyen, a Toro Rosso csodaújonca, Max Verstappen hozzátette a magáét: a holland – akinek saját bevallása szerint gőze sem

A Magyar Nagydíj végeredménye

1	Sebastian Vettel	Ferrari SF15–T 69 kör, 1:46:09,985
2	Danyiil Kvjat	Red Bull RB11–Renault + 15,748
3	Daniel Ricciardo	Red Bull RB11–Renault + 25,084
4	Max Verstappen	Toro Rosso STR10–Renault + 44,251
5	Fernando Alonso	McLaren MP4–30–Honda + 49,079
6	Lewis Hamilton	Mercedes F1 W06 + 52,025
7	Romain Grosjean	Lotus E23–Mercedes + 58,578
8	Nico Rosberg	Mercedes F1 W06 + 58,876
9	Jenson Button	McLaren MP4–30–Honda + 1:07,728
10	Marcus Ericsson	Sauber C34–Ferrari + 1:09,130
11	Felipe Nasr	Sauber C34–Ferrari + 1:13,458
12	Felipe Massa	Williams FW37–Mercedes + 1:14,278
13	Valtteri Bottas	Williams FW37–Mercedes + 1:20,228
14	Pastor Maldonado	Lotus E23–Mercedes + 1:25,142
15	Roberto Merhi	Marussia-Manor MR03–Ferrari + 2 kör

Nem értek célba

Will Stevens	Marussia–Manor MR03–Ferrari	65. kör
Carlos Sainz	Toro Rosso STR10–Renault	60. kör
Kimi Raikkönen	Ferrari SF15–T	55. kör
Sergio Perez	Force India VJM08–Mercedes	53. kör
Nico Hülkenberg	Force India VJM08–Mercedes	41. kör

MINDENFÉLE

Vettel nem sokat teketóriázott a futam után: este fél 7 magasságában végzett a mérnöki értekezletekkel, majd átvette a Hungaroring Sport Zrt. vezetése által felajánlott Herendi minitrófeát (a sajtóértekezleten tréfásan panaszkodott, hogy egyebek mellett azért áhítozott az első mogyoródi győzelemre, mert korábban díszes porcelándíj járt az itteni sikerért), és repülőre ült, hogy este már Maranellóban ünnepelhessen a csapattal. „Húzzuk fel azt a második zászlót!” – mondta a német, utalva arra, hogy a Ferrari gyárának bejáratánál egy-egy márkalobogó jelzi az ez évi futamgyőzelmeket.

A versenyt követő forgatag egyik mókás momentuma volt, amikor a Forma-1 főmogulja, Bernie Ecclestone betoppant a Mercedeshez, és poénból köszönetet mondott Wolffnak az elveszített futamért. „Megpróbáltátok érdekessé tenni, de picit túllőttetek a célon” – fogalmazott a szakági fővezér, akinek megjegyzésére Wolff poénnal válaszolt: „Ma ennyit tudtunk tenni a Forma-1-ért!”

Alonsón szombaton a fél világ röhögött, amikor az aranyszínű, Johnnie Walker-logós cipőben tolta a bedöglött MP4–30-ast a bokszutca felé, vasárnap viszont a sors jóváírt valamicskét a spanyolnak az 5. helyezéssel.



„Ugyan a kezünkre játszott néhány szituáció, de mégis jó érzés pontokban látni a munkánk eredményét. Javul az autónk, lépésről lépésre fejlődünk, és a mostani érzés motiváló mindannyiunk számára” – fogalmazott a kétszeres világbajnok a gárda idei első kettős pontszerzése után.

Hamilton képtelen volt magyarázattal szolgálni arra, hogy miért omlott össze a versenynapon: „Csak annyit tudok tenni, hogy elnézést kérek a csapattól. Ez volt az eddigi legpocsékabb versenyem karrierem során” – kesergett a botlás ellenére a pontelőnyét növelő brit, aki a Ricciardóval történt incidense miatt 2 büntetőpontot is kapott. Toto Wolff szerint az egész mélyrepülés kiindulási pontja az újabb pocsék rajt volt: „Legutóbb két Williams, most két Ferrari ugrott át bennünket. Ez elfogadhatatlan. Több oka is van, hogy ezen a területen így állunk, de túl kell jutnunk ezeken” – mondta a szakvezető.





3 Daniel Ricciardo

Eseménydús futam volt, nagyon büszke vagyok, és elégedett is az eredményemmel. Szürreális, hogy egy ilyen nehéz szezonban sikerült kettős dobogós helyezést szereznünk. Az utolsó etapban, az új szett lágy gumikon keményen tapostam a gázt, mert úgy éreztem, hogy akár a futamgyőzelem is meglehet. Sajnálom, ami Nicóval történt…

volt arról, hogyan keveredett a rövidke karrierje eddigi legjobb eredményét jelentő 4. helyre – az első háromhoz hasonlóan az energiaitalos iskola növendéke, amely a mostaninál nagyobb hatékonyságot még sohasem produkált.

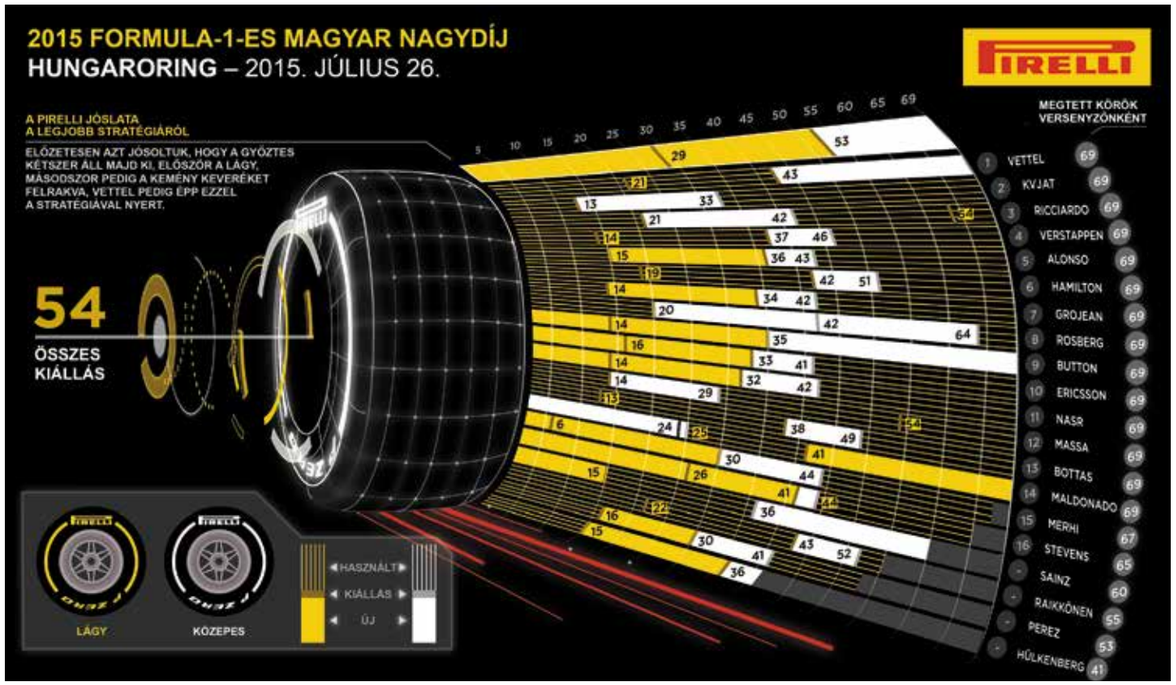
A meglepetések sorát folytatva a McLaren–Honda idei legjobb eredményét szállító Alonso egy defekt után végzett az 5. helyen, és mivel Buttont intették le a 9. pozícióban, a Red Bull-hoz hasonlóan a brit–japán egylet számára is ez volt a legjobban sikerült futam idén. Jutott a pontokból a Lotusnak és a Saubernek is: az enstone-i alakulatnak Grosjean hozott egy 7. helyezést, míg a svájciaknál Marcus Ericsson-nak sikerült felmarkolnia az utolsó egységet.

A futam nagy csalódása a Williams volt, a gárda ugyanis a silverstone-i elpuskázott győzelmi esélyek után ezúttal csapnivalóan szerepelt. Massa az első kerékcserénél töltötte le a rajtmizéria miatt kapott 5 másodperces büntetést, majd a mezőnybe beleszürkülve a 12. helyen végzett, de még így is előkelőbb helyen futott be, mint a Ferrarival hírbe hozott Bottas: a finn pilóta a 49. körben Verstappennel csatázott, amikor összeértek, kocsija defektet kapott, az így összeszedett hátrányt pedig már képtelenség volt ledolgozni.

MINDENFÉLE

Raikkönen saját bevallása szerint egy sörrel vigasztalta magát azután, hogy a kinetikus energia-visszanyerő rendszer meghibásodása miatt kénytelen volt feladni a futamot, amelyet gyaníthatóan dobogós helyen zárt volna. „Egyfolytában gondok vannak, így képtelen vagyok megmutatni, hogy mire lennénk képesek” – kesergett a finn, akiről az a hír járja, hogy az évad végén menesztheti a Ferrari, azonban reménykedik abban, hogy maradhat. „Ha nem lennék elég gyors és szenvedélyes, én magam hagynám abba, és otthon maradnék” – mondta a 2007-es vb-első.

Perez és Hülkenberg incidensei után a Force Indiánál úgy sejtették, hogy a Hungaroring egyedi szegélykövei vezethettek a malőrökhöz, ezeken az autók ugyanis a szokásostól eltérő terhelést kapnak. „Ilyen szegélykövek csak itt vannak, ezen a pályán, sehol máshol. Ha ez nem történik meg, ki tudja, talán a dobogót is elérhettük volna” – fogalmazott a csapat képviseletében Otmar Szafnauer ügyvezető igazgató.



PILÓTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	MEX	BRA	ABD	
L. HAMILTON	25	18	25	25	18	15	25	18	25	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	202
N. ROSBERG	18	15	18	15	25	25	18	25	18	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	181
S. VETTEL	15	25	15	10	15	18	10	12	15	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	160
V. BOTTAS	–	10	8	12	12	0	15	10	10	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	77
K. RAIKKÖNEN	0	12	12	18	10	8	12	0	4	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	76
F. MASSA	12	8	10	1	8	0	8	15	12	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	74
D. RICCIARDO	8	1	2	8	6	10	0	1	0	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	51
D. KVJAT	0	2	0	2	1	12	2	–	8	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–	45
N. HÜLKENBERG	6	0	0	0	0	0	4	8	6	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	24
R. GROSJEAN	0	0	6	6	4	0	1	0	0	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	23
M. VERSTAPPEN	0	6	0	0	0	0	0	4	0	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22
F. NASR	10	0	4	0	0	2	0	0	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	16
S. PEREZ	1	0	0	4	0	6	0	2	2	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	15
P. MALDONADO	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12
F. ALONSO	–	0	0	0	0	0	0	0	1	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11
C. SAINZ	2	4	0	0	2	1	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9
J. BUTTON	0	0	0	–	0	4	0	0	0	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
M. ERICSSON	4	0	1	0	0	0	0	0	0	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
R. MERHI	0	0	0	0	0	0	0	–	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
W. STEVENS	0	–	0	0	0	0	0	–	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

KONSTRUKTŐRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	MEX	BRA	ABD	
Mercedes	43	33	43	40	43	40	43	43	43	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	383
Ferrari	15	37	27	28	25	26	22	12	19	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	236
Williams	12	18	18	13	20	0	23	25	22	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	151
Red Bull Racing	8	3	2	10	7	22	2	1	8	33	–	–	–	–	–	–	–	–	–	96
Force India	7	0	0	4	0	6	4	10	8	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	39
Lotus	0	0	6	6	4	0	7	6	0	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	35
Toro Rosso	2	10	0	0	2	1	0	4	0	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	31
Sauber	14	0	5	0	0	2	0	0	0	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22
McLaren	0	0	0	0	0	4	0	0	1	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17
Manor	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

Ecclestone dönthet a gumikról



A Pirelli és a Michelin pályázta meg az F1 kizárólagos gumiszállítói szerepét a 2017 és 2019 közti időszakra, s a technikai, illetve biztonsági követelményeknek mindkét gyártó meg is felelt az FIA bizottságainál. Így most következik a „második forduló”, személyesen Bernie Ecclestone előtt, aki a tervek szerint augusztusban mindkét cég sportigazgatójával tárgyalni fog, hogy eldöntse, üzleti szempontból melyik a kedvezőbb opció. A Pirelli sportigazgatója, Hembery így nyilatkozott: „Száz éve vagyunk a motorsportban, s az elmúlt öt évet az F1-ben töltöttük, amire sok mindent lehet alapozni. Egy ismert és elismert, minőségi beszállító vagyunk, ami alapot ad arra, hogy pozitívan álljanak hozzánk” – mondta, majd ezt követően arra is kitért, hogy a rivális Michelinnel ellentétben ők nem akarnának beleszólni az F1 gumikra vonatkozó irányelveibe, hanem azt szállítják majd, amit kérnek tőlük.

Autósport és Formula

SZÁGULDÁS ÉS CIRKUSZ
2014–2015 MONSTER EDITION



Egyedi külsővel és ajándékokkal is elérhető mostantól a Száguldás és Cirkusz 2014–2015. Az évösszefoglaló-beharangozó könyvet megvásárlóknak Monster Energy csomagot küldünk és egy nyereményjátékban is részt vesznek. A kötet kapható a kiadónknál a Formula.hu webshopjában, megrendelhető a levelezes@formula.hu e-mail címen, vagy a 06 46 505 490-es telefonszámon.

A Formula Száguldás és cirkusz 2014–2015 Monster Energy Edition adatai:
– keménytáblás borító
– 176 oldal
– 205 x 270 mm-es méret
– védőborító
– 6 db Monster energiaital + karkötő
– ára: 4990 Ft



További információk: www.formula.hu







Ecclestone is átvehette a maga jubileumi porcelánserlegét







A legendák koncertje nagy örömöt okozott a pénteki szurkolóknak



Színes Hungaroring

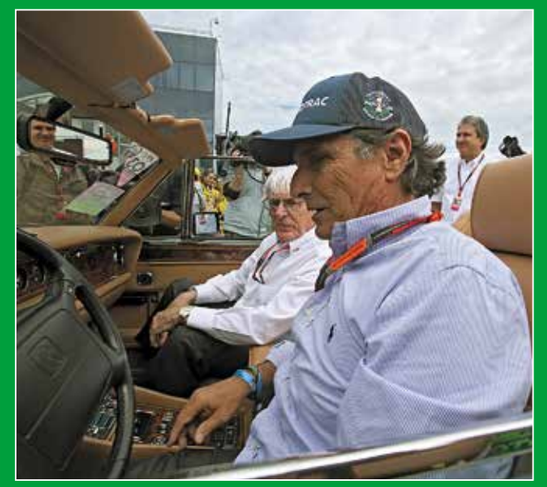
Ez történt a pályán túl, a paddockban és a nézőtéren



A külügyminiszter és családja a Ferrari motorhome előtt









Balra a szurkolók megemlékezése, jobbra fent az első Magyar Nagydíj győztese

FOTÓ: HUNGARORING MEDIA, BUCZKÓ ANDOR



Különvélemény

Diadalünnep

Dávid Sándor rovata

Korom előrehaladtával egyre erősebben hittem, hogy én már nem tudok, és nem fogok meghatódni semmin, eleget láttam már az élet napos és árnyékos oldalából is ahhoz, hogy rezzenéstelenül bírjam, amit a Sors rám mér.

Jelentem: tévedtem!

Ezen a hétvégén (hogy pontosítsak: a 30. Magyar Nagydíj három napján) kétszer is olyan helyzetbe kerültem, hogy a szememből már-már egy-két könnycsepp is kicsordult. A meghatottságtól.

Először azon a szerény, de bensőséges ünnepségen, amelyet a Cég a 30. Magyar Nagydíj alkalmából rendezett, s amelyen a harminc év legodaadóbb munkásait, támogatóit, segítőit jutalmazták egy-egy emléklappal, s vele egy herendi porcelán koronggal.

A vacsora kitűnő volt, de mint írtam, a megemlékezés szerény, és ez így volt jó, még akkor is, ha magam is föl tudnék sorolni akár tucatnyi ismerőst az elmúlt harminc évből, akit még el tudtam volna képzelni magunk között, s így volt ezzel nyilván minden ünnepelt. A Magyar Nagydíjak, a Hungaroring közreműködőinek a tábora azonban ma már olyan óriási, hogy talán a pálya szalagján lenne elég hely mindenkit viszontlátni, de valahol meg kellett húzni a határt, és most ott sikerült, ahol...

Persze még így is tekintélyes volt a tömeg, a sok ismerős (esetleg csak nehezen felismerhető, mert megöregedett) arc, s mögötte mindaz az emlék, amely az adott archoz tartozik az ember emlékezetében.

Voltak persze „arcok”, mint például az ötletgazda Rohonyi Tamás – aki most családjával érkezett, s nagyfia olyan idős most, mint Tamás volt harminchárom évvel ezelőtt, amikor először látogatott haza Bernie Ecclestone oldalán – aki szinte semmit nem változott, ma is ugyanolyan délceg tartású fiatalember, mint volt.

És sorra a többiek. Nádasdi János, a szervezőbizottság első és sokszoros elnöke. A ma már galambősz Szamos Miklós, aki az elsőtől kezdve mostanig rendezője a versenyeknek. És igen, Papp István, a pálya tervezője. Hámori Tamás, Bernie tervének első gondozója az OTSH-ban. „Hanzi” Von Agris, a belga összekötőnk. No és csillogó szemüvegével Gaál Attila, a pálya eddigi legszigorúbb és leghosszabb ideig volt vezérigazgatója. Aztán Morvai Karcsi, aki 28 évig volt ennek a vállalkozásnak egyik motorja, főmérnöke.

Persze mindenkit nem fogok fölsorolni. A sok ősz vagy éppen kopaszodó fejet, akik szó szerint nagy fejek voltak, sőt, ma is azok, a Hungaroring történetében. Viszont nem névsor szerint, hanem mint a család többi tagját említenem kell az ünnepen, az ünnepeltek között az adminisztrátorokat, a 28 éve a versenyeken szolgálatot teljesítő sajtóiroda lányait, a pálya körül évtizedeken át szolgáló versenybírókat, akik ide is a narancssárga munkaruhájukban jöttek – mert percekkel korábban tették csak le a szolgálatot.



Örömünnep a Hungaroringen: kitüntetéseket adtak át a 30. futam előtt

Lányok – ma már esetleg többgyermekes anyák, feleségek persze (egyiküket, Dóri, a sajtóiroda vezetője, aki első gyermekét még szoptatta, amikor már dolgoznia kellett, és a család Mogyoródra költözött erre a néhány napra, hogy a szünetekben elláthassa anyai kötelmeit is). És a fiúk – akik közül sokan már ott voltak abban az ötszázas csapatban, akik együtt tanulták a versenybírói teendőket. Most már idős, ősz hajú mesterek, és csak most, „a harmincadik” után tervezik befejezni a munkát, visszavonulni a szeretett pályától.

Csodálatos nagy családdá érett (persze változó tagokkal) ez a Hungaroringet éltető gárda, amelynek tagjait elsősorban a munka, de talán még a munkánál is erősebben a szeretet kötötte, s köti össze. Ezért csordult ki a könnyem, nemcsak akkor, amikor engem ünnepeltek váratlanul nagy ovációval, hanem amikor én tapsolhattam nekik, külön-külön, barátaimnak, sőt, megint elérzékenyülök: szeretteimnek!

És ha már eljutottam a könnyekig, megmondom mindjárt, hogy másik könnyek csak másnap jöttek, mégpedig a verseny után. Mert a Nagy Kaporszakállú erre az ünnepi alkalomra olyan fantasztikusan jó versenyt rendelt az ünneplő Hungaroringünkre, amely várhatóan az idén a világ legjobb, legizgalmasabb versenye lesz! És már nem először! Mert ezt a mi pályánkat sokszor és sokan alábecsülték már a lassúsága és egyebek miatt – de a pálya mindig visszavágott! Mégpedig azzal, hogy a szenzációs versenyek sorát vonultatta föl közel harminc éves pályafutása során.

Ahogy most Vettel kifigyelte (mint egykoron Hakkinen), hogy ott is van még pálya a célegyenes végén, ahol nem látszik, és Kimivel együtt lerajtolta Hamiltont és Rosberget, az bizony megmarad az annalesekben! Ezt persze, hogy a Merciket meg lehet etetni a rajtnál, Massáéktól lesték el Silverstone-ban, de ez nem kisebbíti a sikerük értékét. A győzelmük pedig DIADAL!

Aztán meg: orosz versenyző a Hungaroring dobogóján – erre se számíthatott senki harminc évvel ezelőtt.

Apropó, harminc év. (Valójában 33).



Gyulay Zsolt megjutalmazta Rohonyi Tamást, akinek tulajdonképpen a Magyar Nagydíj ötletét köszönhetjük

Most, hogy vergődünk itt az olimpia ürügyén, fontos megemlíteni valamit. Amikor Rohonyi ideküldte Ecclestone ajánlatát, az nagyobb meglepetés volt, mint, hogy rendezzünk végre egy olimpiát, miután Coubertin már az elsőt is felajánlotta nekünk.

A nagy többség természetesen akkor is a Forma-1 ellen volt. Tisztességes, komoly és számolni is tudó emberek. De szerencsére voltak néhányan (az elhunyt Balogh Tibor kivételével most is ott ültek az asztalok körül, vagy, ha most nem is, de tíz évvel ezelőtt igen), akik vállalták a veszélyt, a politikait is, meg az anyagit is, és létrehozták a Hungaroringet, idehozták a Magyar Nagydíjat, a Forma-1-et. Amelynek nem adtak több esélyt, mint két-három keserves évet, és öt-hat éven át minden évben temették...

Ma, harminc évvel később az a Magyar Nagydíj Magyarország legjobb és legnagyobb reklámja (most három hétig rólunk beszél majd a világ), biztos és jó üzlet (a kilencmilliárd jogdíj ellenére is). Nem ragozom tovább.

De akkor vállalatok, emberek álltak össze és alapítottak (a létező szocializmusban!) Gazdasági Társaságot, hogy létrehozzák azt – ami ma arany tojást tojik.

Kérdem én: hol vannak ma a leggazdagabb magyar kapitalisták? Akik a már így-úgy megszerzett milliárdjaikból (mondjuk az első 100 leggazdagabb) simán összedobhatnák az olimpia első, szűk, 700 milliárdját, és minden tögyögés, togyogás, végtelen terméketlen dumák, és üres zsebű „szakértők” ellenkezése ellenére bevállalnák a Nyári Olimpiai Játékokat?

Az is van (illetve lenne) akkora üzlet, mint a Forma-1!

Amerikában így épültek a könyvtárak, a sugárutak, a múzeumok, egyetemek, és még ezer minden. Mert a leggazdagabbak, mielőtt meghaltak, vissza akartak valamit juttatni a társadalomnak!

Példa tehát akad.

De hol vannak azok az erkölcsök?!

FOTÓ: HUNGARORING

„Ha ma visszavonulnék, elégedett lennék a karrieremmel”

Jenson Buttont örök emlékek fűzik Magyarországhoz

A McLaren tapasztalt pilótája idei évéről, múltbéli élményeiről és a félelemről is beszélt a Magyar Nagydíjat megelőzően egy felelősségteljes vezetésre buzdító sajtóeseményen.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN FOTÓ: JOHNNIE WALKER

A Formula-1-es mezőny legrutinosabb tagját, a 16. versenyszezonját taposó Jenson Buttont örök emlék köti a Hungaroringhez, hisz hosszú várakozást követően 2006-ban itt szerezte meg első Formula-1-es győzelmét. „Egyben ekkor nyert utoljára a Honda is. A 14. helyről indultam, habár a 4. pozícióba kvalifikáltam, ám büntetést kaptam. Esős-száraz-esős-száraz körülmények váltották egymást, és óriási győzelmet szereztem – idézte fel a kilenc évvel korábbi eseményeket. – Az elsőre mindig emlékszel. Annyira kimerítő volt. A magyar rajongók nagyon nagy támogatást nyújtottak, átérezték, milyen sokat jelent ez számomra. 114 versenybe telt, amíg nyerni tudtam. Nagyszerű hétvége volt, amelyre örökké emlékezni fogok.”

A McLaren pilótája a Magyar Nagydíj előtti csütörtökön a rajongók Facebookon feltett kérdéseire válaszolt, a Johnnie Walker „Soha ne igyál, ha vezetsz!” szlogenű kampányának budapesti állomásán. Egyikük élete legnagyobb sikerélményére volt kíváncsi. „A világbajnoki cím megnyerése. Amikor nyolcéves gyerek voltam, és apámmal Formula-1-et néztem, azt mondtam, hogy ők rosszul vezetnek. Ő pedig csak nevetett rajtam. Minden gyerek álma, aki szereti a motorsportot, hogy világbajnoki címet nyerjen a Formula-1-ben. Ez a csúcs. Tehát igen, elértem a célom az életben. Ha ma visszavonulnék, elégedett lennék a karrieremmel. Természetesen nem fogok ma visszavonulni, mert még nagyon sok mindent el akarok érni.”

Egy kérdés egy sajnálatosan aktuális témát is boncolgatott: vannak-e pillanatok, amikor a versenyző megrémül. „A veszélyek körülvesznek minket. De amikor versenyautóba ülsz, lehajtod az ellenzőt, és az olyan, mintha átsétálnál az otthonod ajtaján. A komfortzónádba kerülsz. Lehajtod a sisakot, és már különváltál a világ többi részétől. Csak te és a gép vagytok. Természetesen időnként megijedsz, de többségében arra fókuszálsz, hogy a legjobbat nyújtsd, ami tőled telik.”

A 2015-ös szezon eddig tagadhatatlanul Jenson Button pályafutásának egyik legnehezebbje. „Elsősorban a pozitív hozzáállás a kulcs. De ez nem csupán belülről jön, hanem a körülöttünk levő emberektől is – mondta a versenyző. – A mi csapatunktól, a Sakurában levő csapattól, ahol a Honda bázisa van. Nagyon fontos, hogy megkapjuk ezt a támogatást. Segít, hogy pozitív maradj a nehéz időkben. És a mostani kemény munka fontos lehet még a jövőben. Amikor a sikerek idején tudni fogod, hogy te is az oda vezető út része voltál, az sokat jelent.”



Egy McLarennel és Zsédával érkezett az eseményre



Button 2010 óta a Join The Pact kampány nagykövete

Egy fontos cél mellett

A McLaren partnere, a Johnnie Walker Magyarországon 10. éve kampányol a felelősségteljes alkoholfogyasztásért: eltökélt szándékuk, hogy visszaszorítsák az ezen okból történő autóbaleseteket. Jenson Button 2010-ben csatlakozott a Join The Pact kezdeményezéshez, abban az évben, amikor világbajnokként a McLarenhez érkezett. „Fel akarjuk hívni a figyelmet a veszélyekre, melyek az utakon leselkednek. Ez nemcsak Magyarországon probléma, hanem az egész világon. Véleményem szerint lehetséges, hogy megszabaduljunk tőle, és meg is kell szabadulnunk, inkább előbb, mint utóbb, mert bármelyikünket érintheti bármilyen időpillanatban. Úgy gondoljuk, hogy jól haladunk, de még mindig az elején járunk, és sokkal többet érhetünk el – mondta Button, aki felkészültségét is megcsillogtatta: – 25 ezer aláírást szereztünk a 'Soha ne igyál, ha vezetsz' kampányhoz. Ez jó kiindulópont, de úgy gondolom, a jövőben még több érhető el. Egy másik nagyon izgalmas statisztika: azt reméljük, hogy világszinten 5 millió aláírást sikerül összegyűjtenünk 2018-ra, ami nem könnyű, de ez az egyetlen módja, hogy eredményeket érjünk el az ittas vezetés terén.”



FOTÓ: SOMAY MÁRK

Nem Ecclestone rajzolta

Papp István: „A tervezés csapatmunka volt”



A Forma-1 három évtizede sikertörténet Magyarországon, de sohasem került reflektorfénybe az az ember, akinek oroszlánrésze van abban, hogy a pálya felépült. Az évforduló alkalmából a pálya egyik tervezője, Papp István kitűntetésben részesült a Hungaroring Sport Zrt.-től és ez jó alkalom volt arra, hogy elbeszélgessünk vele a kezdetekről.

SZÖVEG:
SURÁNYI GÉZA

FOTÓ:
HUNGARORING MÉDIA,
ESZTERVÁRY ERVIN,
BOROS JENŐ

Mik volt az előzményei annak, hogy megépült a Hungaroring? Hol valósulhatott volna még meg a beruházás?
Magyarország mindig is szeretett volna Forma-1-es pályát. Az első komoly létesítmény, amit meg kellett terveznem, az a Velencei-tó melletti Nadap községben volt, közvetlenül a honvédelmi miniszter, Czinege Lajos vadászterülete mellett. Állítólag voltak ott olyan katonai létesítmények, ami miatt nagyon nem szerették volna, hogy oda épüljön a pálya. Az útépítők kimentek a földmunkagépekkel és a katonák teljes fegyverzetben várták őket. Ez a terv így kútba esett. Aztán volt egy kísérlet Tápióbicskén is, utána sokáig csend volt.

Ön hogyan került a projekt közelébe? Korábban mivel foglalkozott?
Ott voltam 1960–1961-ben, amikor az első magyar autópályát csinálták. Ebben a csapatban én tervező-technikus voltam.

Miért éppen önre esett a választás?
A Magyar Autóklub akkori főtitkára, Balogh Tibor ajánlott. Persze nem én terveztem az egész pályát, a tervezés csapatmunka. Voltak „vizes” és „utas” tervezők, ezeket kellett irányítanom. Nagy nehézséget okozott, hogy a pályatervezésnek Magyarországon semmilyen előzménye nem volt. Kiss Dezső, az akkori közlekedési miniszter például azt gondolta, hogy a pálya mellett egy fabarakk lesz az összes létesítmény.

Hogy választották ki a pálya helyszínét?
Az akkori Aszfaltútépítő Vállalat javaslatára született egy olyan elképzelés, hogy Szilasliget és Kerepestarcsa között legyen a pálya. Aztán ez kútba esett, mert ott nagy adótornyok voltak, melyek katonai célokat szolgáltak. Ezután kötöttünk ki Mogyoródon, az akkori tanácselnök szerencsére támogatta az ötletet. A földterület nem volt olyan értékes, mert csak gyógynövényeket termesztettek itt. Aztán kiderült, hogy rengeteg forrás van alatta, mely később egy sor problémát okozott.



Építési terület: bár még sok minden hiányzik, 1986 tavaszán minden felismerhető





Az aszfaltozáshoz készült fotókat modellautókkal tette izgalmasabbá a fényképész

Járták előtte valamilyen tanulmányúton?
Á, dehogy. Egyetlen egy pályát sem láttunk. Egyszer kimentünk Londonba, de Ecclestone azt mondta, hogy semmit sem nézhetünk meg, mert akkor majd arra hivatkozunk, hogy ez például Silverstone-ban így meg úgy néz ki.

Egy legenda szerint a vonalvezetést maga Bernie Ecclestone rajzolta le egyesek szerint egy borítékra, mások szerint egy szalvétára. Igaz ez?
Ilyen marhaságot! A vonalvezetést egy kiváló munkatársam, Gulácsi Ferenc készítette el. De a legendát sohasem merte megcáfolni senki...

Emlékszik arra, hogy milyen nagyságrendű volt a költségvetése?



Pályabejárást csak Lada Nivával lehetett megoldani

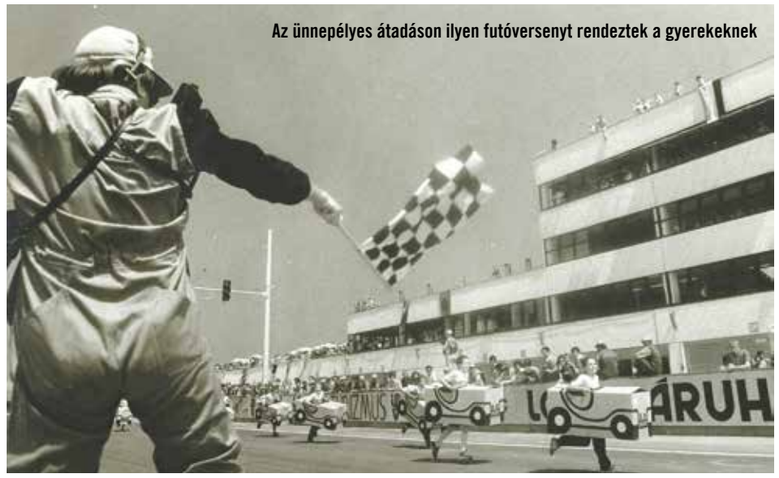
El szabad ezt mondanom? Ennyi év után már talán igen... 463 millió forintból épült meg. Ez akkori viszonylatban sok pénz volt, de mégis kevés, mert más helyszínek esetén csak a tervezés került volna ennyibe. A pénzhiány ugyanis sokszor gondot okozott. A második évben beázott a pálya és mindenki a mérnököt hibáztatta, hogy nem tervezték meg tökéletesen a vízelvezetés. De ez nem igaz, egyszerűen kihúzták azt a részt a tervből, arra való hivatkozással, hogy már nincs egy fillérünk sem. Persze később megépítették a tervek szerint.

Közismert, hogy a pálya építése 1985 októberében kezdődött. Mikor vette kezdetét a tervezés?
Előtte néhány hónappal, de az építés közben is folyamatosan zajlott. Állandóan ütötték a fejem, hogy adjunk új terveket, de menet közben kiküldtek fél évre külföldre, mert már nem bírták, hogy állandóan én szerepelek a nyugati tv-csatornákon. A végén így Gulácsi Ferenc vette át a munkát.

Mi az, amit improvizálni kellett az építés közben?
Mindent... Akkoriban már rajzolni sem volt időnk, kihúztunk egy zsinórt és megállapítottuk, hogy ez meg ez itt lesz. Mindig kérdezték tőlem, hogy „Ez melyik szabványnak felel meg?”, ugyanis ha nem felel meg, akkor nem tudják kiadni az engedélyt. Erre azt válaszoltam, hogy „Hagyjatok békén, erre nincs szabvány!”

Először 1989-ben nyúltak a pályához, akkor átvágták az első lassítót. Állítólag azért kellett annak idején beépíteni, mert volt ott is egy pálya alatti forrást találtak. Igaz ez?
A pálya alatt hét forrás is volt. Ez is jelentősen megdrágította a kivitelezést, mert szikkasztóműveket kellett építeni. Ebben is részt vettem, sőt Gulácsi Ferenccel együtt a 2003-as átépítésben is. Akkor ő volt itt éjjel-nappal kint.

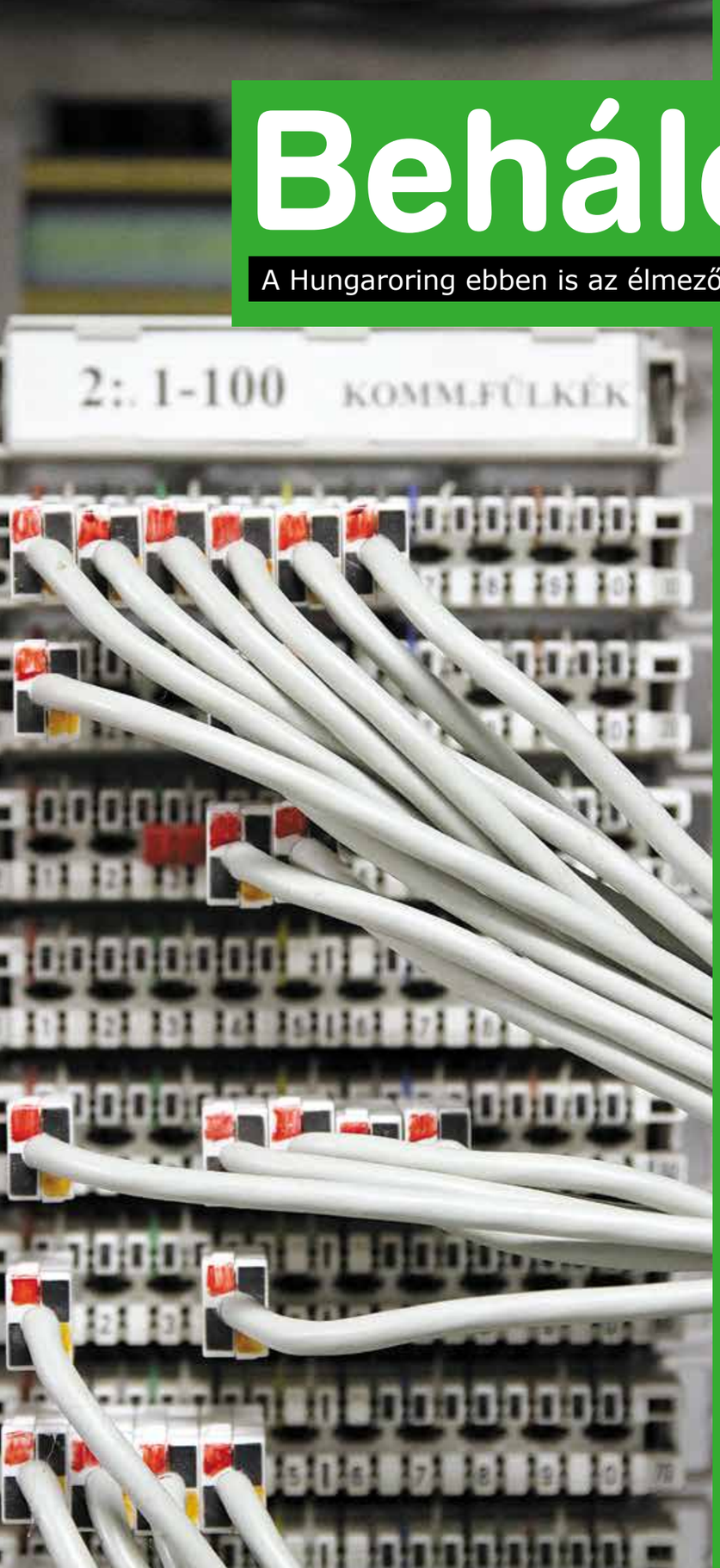
Mivel foglalkozott a pálya tervezése után?
Mikor az Aszfaltútépítő Vállalatot megvette az osztrák STRABAG, úgy kirúgtak, mintha ott sem lettem volna. Talán azért, mert Magyarországon volt futam, Ausztriában viszont nem? Így saját céget alapítottam Gulácsi Ferenccel közösen. A 2003-as átépítést már ez a vállalkozás végezte. Aztán amikor elkezdtek épülni a mobilszolgáltatók tornyai, azokhoz is én terveztem az utakat. Ott sem lehetett semmilyen szabványt betartani, mert ezek általában hegytetőn voltak, és még az erdei utak szabványába sem fértek bele. Volt olyan év, hogy száztíz ilyen utat terveztem. Mindig odaírtam, hogy a magyar szabványnak megfelel, de ez egyetlen egyszer sem volt igaz!...



Az ünnepélyes átadáson ilyen futóversenyt rendeztek a gyerekeknek

Behálózva

A Hungaroring ebben is az élmezőnyhöz tartozik



Egy Formula-1-es versenyhétvége sikeres lebonyolításához rengeteg olyan tényező tökéletes működésére is szükség van, amelyeknek kívülállóként aligha vagyunk tudatában. A telekommunikációs eszközök gyors és hatékony igénybevétele ma már kulcsfontosságú az eseményekről tudósító média számára. Ezt a feladatot a Hungaroringen az Invitel látja el, a munkájuk mibenlétéről pedig a Magyar Nagydíj hétvégéjén a cég projektmenedzsere, Tarcsay Péter beszélt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR
FOTÓ: TDK



Az Invitel háza táján az F1-gyel kapcsolatban az a jó hír, ha nincs hír, ha minden rendben működik





Milyen hosszú múltra tekinthet vissza a Hungaroring és az Invitel együttműködése?

Immár 18 éve, hogy az Invitel, illetve jogelődjei a Hungaroring Sport Zrt.-vel partneri kapcsolatban állnak, ami annyit jelent, hogy a pálya teljes telekommunikációs infrastruktúráját mi biztosítjuk, vagyis az tulajdonképpen az Invitel tulajdonában van. Ennek értelmében a pálya területén bárhol, bárkinek, bármilyen telekommunikációs szolgáltatást képesek vagyunk biztosítani.

És a feladatotok ugyebár nem csak a Formula-1-es hétvégékre terjednek ki?

Valóban nem. Mi vagyunk a Hungaroring kizárólagos vezetékes szolgáltatói, így dolgozunk egyebek mellett a WTCC, a WSR és a Superbike hétvégéjén, a Ferrari Racing Days rendezvényen, tavaly itt voltunk a DTM-en, és idén szeptemberben majd remélhetőleg ott leszünk a Kamion-Eb-n is.

Milyen módokon segítitek a pályán dolgozók munkáját?

A média elsősorban a hang-, illetve az internetszolgáltatásokat veszi igénybe. A legnépszerűbb a mai kornak megfelelően természetesen a wi-fi-kapcsolat használata. Emellett vannak vezetékes internetcsomagjaink is, amelyekből idén három változatot készítettünk el az újságíróknak és a fotósoknak. Ezek 10, 20 és 50 Megabit/sec szimmetrikus sávszélességűek.

A Magyar Nagydíj során kapcsolatban álltok a csapatokkal is?

A régebbi időkben közvetlenül is szolgáltatást nyújtottunk a csapatoknak, de ma már inkább csak indirekt módon dolgozunk együtt velük. Az istállók ugyanis napjainkban már nemzetközi partnereken keresztül, az Inviteltől vásárolt nagy sávszélességű Internetszolgáltatást felhasználva biztosítják a telekommunikációs hozzáférést a Hungaroringen.

Hányan dolgoznak az Invitelnél azon, hogy egy F1-es hétvégén minden gördülékenyen működjön?

Összesen harmincan vagyunk a helyszínen, ez a műszaki csapat két héten keresztül tevékenykedik itt a futam előtt és a hétvége során. Persze ami itt fogadja a látogatókat, az mind egy hosszú előkészítő-munka eredménye, hiszen nagyjából másfél-két hónapon át dolgoztunk azon, hogy minden a helyén legyen. Ehhez hozzátartozik, hogy nemcsak a sajtóközpont és a paddock területén nyújtunk szolgáltatást, hanem a TV compoundban dolgozó társaságok számára is.

És mindebből mi a te feladatod?

Az én feladatom a kereskedelmi kérdéseken kívül minden. Például annak a felügyelete, hogy az összes megrendelő számára időben rendelkezésre álljanak a szolgáltatások, beleértve a saját technikai személyzetünket is – nemcsak az eszközökre vonatkozóan, hanem például az étkezést is beleértve. Így tulajdonképpen az egész projektért én felelek.

Vannak adataitok arról, hogy milyen a hungaroringi szolgáltatás minősége más F1-es pályákéhoz képest?

Viszonylag kevés információval rendelkezünk a többi versenypályán megtalálható telekommunikációs szolgáltatásokról. Nemrég kaptunk azonban egy adatot egy olasz cég képviselőjétől, miszerint sávszélesség tekintetében a legjobbak között vagyunk az F1-es naptár helyszínei között. Az Invitel a futam ideje alatt közel 5 Gigabit/sec sávszélességet biztosít az ügyfelei számára EoSDH, illetve Carrier ethernet technológiával, míg például a barcelonai pályán mindössze 600 Megabit/sec sávszélesség áll a felhasználók rendelkezésére. Európában egyedül Spában találhatóak a miénkhez hasonló körülmények...

Adathalmaz

Az Invitel 313 infokommunikációs szolgáltatást épített ki idén a Hungaroringen, ennek több mint a felét csütörtökön és pénteken a helyszínen értékesítette a média képviselői részére, akik a 30. Magyar Nagydíj apropóján 30 euróért használhatták a rendszert. A legnagyobb sávszélességű szolgáltatás, amelyet megrendeltek és két héttel a futam előtt ki is építettek, EoSDH technológiával 622 Megabit/sec., valamint 1 Gigabit/sec volt, ezt nagy nemzetközi cégek, például a Tata Communications, az AT&T és a PCCW vették igénybe. (Viszonyításként: a kezdeti időkben 5045Megabit/sec szolgálta ki a pályát.) Az Invitel immáron harmadik éve a magyar televíziós közvetítésekben is közreműködik, sőt, az élő bejelentkezések is a vállalat redundáns optikai elérésén keresztül (43, illetve 62 kilométer hosszú optikai kapcsolatok) jutnak el a nézőkhöz.

WTCC

Michelisz csúcsformában

Az elmúlt egy hónapban két hétvégét, azaz négy versenyt rendeztek a túraautó-világbajnokságban, melyeken Michelisz Norbert összesen 55 pontot szerzett, többet, mint a citroenes Sebastien Loeb, s csak hárommal kevesebbet, mint a négyszeres világbajnok Yvan Muller.

A Paul Ricardon az első versenyt Loeb a pole-ból nyerte, s a sorrend mögötte is változatlan maradt az időmérőhöz képest, hiszen Muller lett a második, a címvédő Lopez pedig a harmadik. Michelisz Norbi jó rajt után hatodikként futott be, legjobb hondásként értékes pontokat szerezve. Hát még a második futam után milyen értékesek lettek! A fordított rajtrács harmadik helyéről Norbi ismét remek startot vett, s miután Bennanit bokszáthajtásra ítélték kiugrás miatt, a vezetést is átvette. A magyar versenyző egészen a hajráig az élen állt, s Lopez csak az utolsó körökben tudta megelőzni, de ez a második



hely is elég volt ahhoz, hogy az összetettben feljöjjön a negyedik pozícióba a három verhetetlen Citroen mögé.

Portugáliában furcsa időmérőt láthattunk, melyen két Citroen, Yvan Muller és Ma Csing-hua is inkább a fordított rajtrács pole-ját vette célba, miután a Q2-ben két autó is mért idő nélkül búcsúzott, azaz bármilyen lassú idővel biztos volt, hogy az első tízben zárnak a versenyzők. Így miközben a Q3-ba jutó pilóták, köztük Norbi is, két perc körül teljesítettek, addig Yvan Muller 2:39-es idővel csoszogott körbe a pályán, de Ma még őt is felül-, jobban mondva alulmúlta, és 3:17-es körrel szerezte meg a második futam pole-ját. Ezt aztán győzelemre is váltotta Muller, Tarquini és a szépen előretörő Norbi előtt, miután az első futamon Lopez és Loeb a papírformának megfelelően behúzták az első két helyet – a harmadik pozíció viszont Michelisz Norbié lett.

A magyar versenyző így négy fordulóval a szezon végét megelőzően márkatársai előtt jár a tabellán, a Chevrolet-k, Rob Huff Ladája és Bennani Citroenje pedig nem jelentenek veszélyt pozíciójára. Most már csak egy feladat van előtte, ahogy azt maga is leszögezte: a negyedik Citroen, Ma Csing-hua „levadászása”.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Jose Maria Lopez	Citroen	322
Yvan Muller	Citroen	267
Sebastien Loeb	Citroen	230
Ma Csing-hua	Citroen	146
Michelisz Norbert	Zengő Honda	141

A YOKOHAMA-KUPA ÁLLÁSA

Michelisz Norbert	Zengő Honda	123
Tom Chilton	Roal Chevrolet	98
Mehdi Bennani	Loeb Citroen	91
Hugo Valente	Campos Chevrolet	80
Tom Coronel	Roal Chevrolet	63

IndyCar

Rahal Montoya nyomában

Kissé váratlanul kapott új kihívót Juan Pablo Montoya az IndyCar bajnoki hajrájában a 2008-as bemutatkozó versenyét megnyerő, ám azóta egészen az idei szezonig egyetlen újabb győzelmet sem szerző Graham Rahal személyében. Az előző két idényt egy-egy dobogóval a 18., illetve a 19. helyen záró amerikai idén alaposan rácáfolt azokra a véleményekre, melyek szerint csak a neve tartja a szériában: az előző három futamon eddigi három dobogójához még kettőt hozzátett, Iowában pedig negyedik lett, így a bajnokság véghajrája előtt 42 pontra megközelítette az éllovas Montoyát – a következő két futamon 53, míg a sonomai szezonzárón 103 pont szerezhető.

Fontanába még bajnoki negyedik helyezettként érkezett meg Rahal, ahol egy fantasztikusan izgalmas, s nem kevésbé veszélyes versenyen megszerezte a győzelmet Tony Kanaan és Marco Andretti előtt azt követően, hogy a futam első kétharmadát a mezőny hátsó felében töltötte. A Milwaukee Mile-on Sebastien Bourdais-t intették le elsőként, aki csapata remek taktikai húzásának köszönhetően állt az élre, s szerezte meg kilenc év után első oválpályás sikerét. Castroneves és Rahal zárt még dobogón, pontokat rabolva a negyedikként leintett Montoyától. Iowában, az egymást követő harmadik oválfutamon Ryan Hunter-Reay végre megtörte rossz sorozatát, s megszerezte idei első győzelmét. Az Ed Carpenter és Sage Karam balhéjáról emlékezetes versenyen utóbbi lett a harmadik Josef Newgarden mögött, amivel első IndyCar-dobogóját szerezte, míg Rahal egy negyedik hellyel ismét közelebb került a kieső Montoyához.



ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Juan Pablo Montoya	Penske	445
Graham Rahal	Rahal Letterman	403
Scott Dixon	Chip Ganassi	397
Helio Castroneves	Penske	391
Will Power	Penske	390

TCR

Nagy Dani remek bemutatkozása

A TCR Nemzetközi Széria Red Bull Ring-i fordulóján a Zengő Motorsport egy újabb fiatal magyar pilótát állított csatasorba Nagy Dániel személyében, aki egyből bizonyította is tehetségét. Az üröm az ürömben, hogy mindez a verseny végeredményében nem köszönt vissza látható formában, mivel a tinédzserkorú pilóta hiába villantotta meg oroszlánkörmeit a SEAT Leonnal egy az időmérő edzésen elért bravúros 3. hely formájában, az első futam első körében egy picit gyengébben sikerült rajtot követően bekerült a húsdarálóba, ahol ezúttal a hús nem túl hálás szerepét töltötte be...



Nagy Dani 3. rajthellyel bizonyított első TCR-hétvégéjén

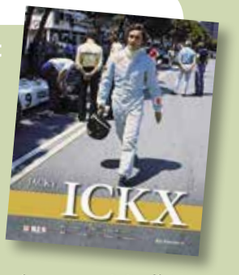
A végeredmény egy falnak csapódott, összetört autó, amit a csapat a második futamra már nem tudott helyrehozni, így egy egyébként nagyon ígéretes hétvége ért fájóan korai véget a magyar különítmény számára. „A tavalyi SEAT Leon Európa-kupa bajnoka, Pol Rosell lecsúszott a 8-as kanyarban, majd a 9-esben én voltam belül, ő pedig egy kicsit előrébb kívül. Beszorított belülre, majd a kijáraton próbált befelé húzni, visszajönni a pályára, amit már nem volt esélyem lekövetni. Összeértünk, és a csattanás után az autóm irányíthatatlanul a falban kötött ki” – idézte fel a történteket a magyar versenyző.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Pepe Oriola	Bamboo Seat	225
Stefano Comini	Target Seat	223
Jordi Gene	Bamboo Seat	201
Gianni Morbidelli	WestCoast Honda	186
Andrea Belicchi	Target Seat	164

Könyv

Hiteles történet



A Forma-1-es versenyzőkről íródott könyveknek két típusa létezik. Az egyik a hivatalosnak nevezett életrajz, melynek során közreműködik a könyv főszereplője, a másik során azonban nem. Mindkét típusnak megvannak az előnyei és hátrányai. Az elsőnek az, hogy a legjobb helyről kapja az információkat a szerző, de könnyen elképzelhető, hogy elfogult, míg a másik esetben talán hitelesebb történetet ismerhet meg az olvasó. Az utóbbi kategóriába tartozik Ed Heuvink könyve. A Jacky Ickx életéről íródott mű címe „Sokkal több, mint Mister Le Mans” – utalva arra, hogy a belga versenyzőt elsősorban a 24 órás erőpróbán elért sikereiről ismerhetjük. És valóban, a 256 oldalas, 225 képpel illusztrált alkotás végigkíséri Ickx pályafutását a kezdetektől egészen a visszavonulásig, remekül bemutatva annak minden lényeges momentumát. Az angol, ill. német nyelven íródott mű megvásárolható a McKlein kiadó internetes könyvesboltjában (http://www.rallyandracing.com/) 49,90 eurós áron. ISBN száma 978-3927458741.

Ralikrossz



Magyar döntősök

Július első hétvégéjén a svédországi Höljesben gyűltek össze a világ legjobb ralikrosszosai, ahol rekordszámú, 40 ezer főnyi tomboló helyi fanatikus szeme láttára futották a 2015-ös FIA Ralikrossz Világbajnokság hatodik, valamint az Európa-bajnokság negyedik fordulóját. A kétliteres, turbó, összkerekes, 5-600 lóerős fenevadakat felvonultató SuperCar vb-mezőnyében Mattias Ekström győzelmével zárult a svéd futam, annak ellenére, hogy a döntőben nem őt intették le az első helyen. Az utolsó kör utolsó kanyarjában ugyanis Timmy Hansen egy háromkerekes pályaelhagyástól és egy kisebb bodicsektől sem visszariadva megelőzte őt. Utólag a versenyigazgatóság salamoni döntéssel visszacserélte közöttük az utolsó kanyar előtti sorrendet, és Ekströmöt hirdették ki győztesnek, míg Hansen is megúszta a nagyobb büntetést, így megtarthatta második helyét. Szintén a SuperCar mezőnyében, ám annak Európa-bajnoki értékelésében volt érdekelt a magyar Kárai Tamás, aki számára balszerencsés véget ért a svédországi verseny – a negyedik előfutamban egy másik pilóta hibájából egy a pályát szegélyező homokfalban végezte. Annál nagyobb hőstettet vitt véghez a Super1600-as kategóriában érdekelt két magyar – először fordult elő a sportág történetében, hogy egyazon Eb-döntőben két honfitársunk is szerephez jutott. Luigi végül a negyedik, míg Szabó Krisztián az ötödik helyet szerezte meg. Utóbbi pilóta az előfutamokban való remeklése folytán az összesített pontversenyben előrejött a szenzációs második helyre.

F3

Hármas csata az élen

A monzai és a spái balesetek és botrányok után a legfontosabb hír az FIA Formula-3-as Európa-bajnokságával kapcsolatban, hogy a norisringi és a zandvoorti forduló viszonylag simán zajlott le, bár előbbire így is jutott látványos bukás, utóbbira pedig egy vitát kiváltó incidens, amikor a pau-i hős, Jake Dennis áthajtásos büntetése előtt indokolatlanul lelassított a pályán, ezzel ütközést okozva maga mögött. A németországi hétvégén a listavezetőként érkező 17 esztendős monacói Leclerc növelni tudta előnyét az üldözőkkel szemben, a holland forduló viszont nem sikerült a legjobban számára... Itt a legeredményesebb az olasz Antonio Giovinazzi volt, aki tetemes hátrányát egyetlen hétvége alatt megfordította Leclerccel szemben, hiszen 61 pontot gyűjtött, míg riválisa mindössze 11-et. Rosenqvist is remekelt, így ő is felzárkózott Leclercre, a futamgyőztesek listájára pedig egy újabb német név került fel Maximilian Günther után az AutoGP-ből ismerős Markus Pommer személyében.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Antonio Giovinazzi	Jagonya Ayam Carlin	288
Charles Leclerc	Van Amersfoort	280,5
Felix Rosenqvist	Prema Powerteam	261
Jake Dennis	Prema Powerteam	216
George Russell	Carlin	146



Giovinazzi visszavette a vezetést a bajnokságban

GP2

Hárman az ezüstért

Bár szezon eleji formájához képest kissé visszaesett, s a GP2 elmúlt két hétvégéjén egy versenyt sem nyert – sőt, négyből csak két dobogót szerzett –, Stoffel Vandoorne továbbra is fölényesen vezeti a bajnokságot, mögötte viszont nagy verseny alakult ki a második helyért: Rio Haryantót, Alexander Rossit és Szergej Szirotkint mindössze hat pont választja el egymástól. Silverstone-ban orosz himnusz szólt a főverseny végén, miután Szirotkin a pole-ból indulva megszerezte első győzelmét a sorozatban, ezzel Vandoorne zsinórban öt szombati siker után először nem nyert. Másnap aztán mondhatni papírforma győzelem született, hiszen Haryanto a szezon ötödik sprintfutamán harmadik sikerét érte el, mögötte pedig a Ferrari és a Red Bull növendékei, Marciello és Gasly zártak.



Magyarországon aztán a Williams neveltje, Alex Lynn volt a leggyorsabb az időmérésen Vandoorne előtt. A főverseny meglehetősen eltérően alakult kettejük számára, hiszen míg Lynn magabiztosan nyert csapattársa, Gasly előtt, addig Vandoorne alaposan elrontotta a futamot, s egy utólagos büntetés miatt csak ötödik lett. A sprintfutam győzelme is két csapattárs, ezúttal az ART versenyzői közt dőlt el: a Honda által támogatott Nobuharu Matsushita szerezte meg az elsőséget a McLaren juniorja, Stoffel Vandoorne előtt. Szirotkin mindkét nap harmadikként zárt, s ezzel alaposan megközelítette az összetettben a Magyarországon nullázó Rossit, akitől Haryanto az összetett második helyét is elvette.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Stoffel Vandoorne	ART Grand Prix	194
Rio Haryanto	Campos Racing	109
Alexander Rossi	Racing Engineering	105
Szergej Szirotkin	Rapax	103
Alex Lynn	DAMS	85

DTM

Fordult a kocka

A német túraautó-bajnokság első két hétvégéjén az Audi messze kimagaslott a mezőnyből, mind a négy győzelem az övék lett, s mind a négy versenyen ők szerezték a legtöbb pontot is. A jellemzően Mercedes-pályának számító Norisring aztán ezúttal is hozta a „papírformát”, hiszen a csillagosok az első futamon az első négy helyet behúzták, s a másodikon is kettős győzelmet arattak, az első kilenc helyen hét autóval képviseltetve magukat – az első helyen Pascal Wehrlein, illetve Robert Wickens zárt. Az Audi eközben sehol sem volt, mindkét versenyen csak egy autóval szereztek pontot, persze Jamie Green így is megőrizte a bajnoki vezetést, hiszen elég nagy előnyt gyűjtött össze az első két hétvégén. A BMW aztán Zandvoortban még ennél is nagyobb mészárlást rendezett: az első futamon „hetes győzelmet” arattak Marco Wittmann vezetésével, ezzel az egy gyártó által maximálisan elérhető 98 pontból 94-et gyűjtöttek be, míg a második versenyen már „beérték” egy ötös sikerrel. Soha nem fordult még elő a DTM történetében, hogy egy futam első hét helyén ugyanazon gyártó versenyzői zárjanak.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Jamie Green	Rosberg Audi	81
Mattias Ekström	Abt Audi	76
Pascal Wehrlein	HWA Mercedes	76
Edoardo Mortara	Abt Audi	58
Robert Wickens	HWA Mercedes	57

Hetes győzelem: a BMW olyat tett, mint még soha egy DTM-gyártó sem



WSR

Roy Nissany dobogója

A Magyarországon élő és hosszú éveken át magyar licensszel versenyző Chanoch Nissany fia, Roy hatalmas sikert ért el a World Series by Renault spielbergi hétvégéjén, hiszen megszerezte első dobogós helyezését a sorozatban. A 20 éves tehetség, akit menedzserként Oláh Gyárfás pártfogol, idén a WSR 3,5 literes csúcskategóriájában fut teljes szezont a Tech 1 Racing istálló színeiben. A szezonja addigi részét jellemző balszerencse éppen a hungaroringi hétvége során kezdett megszakadni, ekkor meg is szerezte első pontjait a bajnokságban. Az igazi áttörést és elégtételt a sok-sok befektetett munkáért azonban a Red Bull Ring-i forduló jelentette: Nissany már az első kollektív teszten az 5. legjobb időt érte el, majd a második időmérő edzést is ugyanebben a pozícióban zárta, ám az első futamon egy műszaki hiba emelt gátat egy erős pontszerző helyezés elérése elé.

A második versenyt az F1-ből is ismert Roberto Merhi büntetése folytán (a spanyol az első futam leintése után okozott hatalmas balesetet azzal, hogy a célvonal után szinte közvetlenül állóra fékezte autóját) a 4. helyről kezdhette meg Nissany, aki a rajtnál rögtön javított egy pozíciót, és feljött a 3. helyre. Innentől egyik jó kört futotta a másik után, és noha a 40 perces versenytáv nagyon lassan telt el a magyar menedzsment számára, a pilóta végül sikeresen célba hozta autóját a harmadik pozícióban, és megszerezte első dobogós helyezését a világ egyik legrangosabb formulaautós utánpótlás-szériájában. Mindez lélektani szempontból is jól jött a hosszú nyári pihenő előtt, és erőt ad a csapatnak a silverstone-i versenyre való felkészülésben.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Oliver Rowland	Fortec	166
Matthieu Vaxiviere	Lotus	140
Jazeman Jaafar	Fortec	90
Dean Stoneman	DAMS	86
Nyck de Vries	DAMS	71

GP3

Olasz napok

A bajnoki listavezető Luca Ghiotto a GP3 brit és magyar hétvégéjén is erős eredményeket ért el, köztük egy pole–legygyorsabb kör–győzelem mesterhármast a Hungaroring főversenyén, így továbbra is ő vezeti a bajnokságot a szezon felénél. Nem dőlhet azonban hátra az olasz, hiszen Marvin Kirchhöfer és Esteban Ocon is szorosan követi, mindketten az egy szombati győzelemért járó 25 pontos távolságon belül vannak. Emil Bernstorff hátránya már nagyobb, míg a bajnokság ötödik helyére az a Kevin Ceccon zárkózott fel, aki Silverstone-ban és a Hungaroringen is megnyerte a sprintversenyt, így átugrotta a szezon eleje óta visszaeső versenyzőket, köztük Antonio Fuocót és Jann Mardenborough-t.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Luca Ghiotto	Trident	121
Marvin Kirchhöfer	ART Grand Prix	98
Esteban Ocon	ART Grand Prix	96
Emil Bernstorff	Arden	75
Kevin Ceccon	Arden	54



Újabb sportszakmai sikerről számolhatunk be: a messzi földön ismert és elismert magyar sportbírók ezúttal a Red Bull ringen dolgoznak a European Le'Mans Series futamán. A közel 50 szakember elsősorban a bokszutcában teljesít szolgálatot. A helyszínen tartózkodó MNASZ elnök úr, Oláh Gyárfás szívesen és büszkén állt közéjük



F4

Nem Mick napjai voltak

A német Formula-4-es bajnokság idei negyedik fordulóját a Lausitzringen rendezték, ahová a hétszeres világbajnok Michael Schumacher fia, Mick azzal a céllal érkezett, hogy a nullázással zárult spái hétvégét kijavítsa. Nem sikerült neki: az első versenyen nem is állhatott rajthoz, miután egy korábbi, piros zászló alatti vétség miatt eltiltották róla, a másodikat egy megpördüléssel kezdte, ahonnan aztán a 16. helyig kapaszkodott fel, a harmadikon pedig kiesett. A fiatal német versenyző ezzel az oschersleheni szezonnyitó hétvége óta eltelt kilenc versenyen mindössze egyetlen pontot szerzett, s összetettben a 15. helyen áll a bajnokság felénél. A tabellát a svéd Joel Eriksson vezeti, aki egy híján a felét megnyerte az eddigi futamoknak.

Formula-E

Licenszrendszer kiskapuval

A Formula-1-es szuperlicenszhez hasonló rendszert vezetnek be a Formula-E-ben: az ősszel induló új szezontól kezdve csak olyan pilóták érkezhetnek a sorozatba, akik megfelelnek az újonnan életre hívott e-licensz követelményeinek. Ahhoz, hogy valaki jogosult legyen erre az engedélyre, két kitételnek kell megfelelnie: egyrészt megfelelő eredményekkel kell rendelkeznie, másrészt pedig egy képzésen kell részt vennie. Persze ezek közül az előbbi a nehezebben teljesíthető követelmény, mely szerint mostantól csak azok kaphatnak e-licenszet, akik az elmúlt három évben legalább 20 pontot összegyűjtöttek az F1-es szuperlicenszhez szükséges 40-ből, vagy korábban már rendelkeztek F1-es szuperlicensszel, vagy legalább három versenyen rajthoz álltak a Formula-E első szezonjában.

Egy fontos eltérés is van azonban a két sorozat szabályrendszerei közt: a Formula-E-s ugyanis tartalmaz egy kiskaput. A szabály ezen pontja értelmében jogosult az e-licenszre „az a versenyző, akivel kapcsolatban az FIA úgy ítéli meg, hogy folyamatosan bizonyította, hogy képes magas szinten együléses autókat vezetni, de nem volt alkalma a fenti követelmények teljesítésére." Azaz a sorozat elvárásainak egyértelműen megfelelő pilóták esetében eltekinthetnek a pontrendszertől.



Fizessen elő most 20% kedvezménnyel!

1 éves előfizetés (11 szám) **6990 Ft**

½ éves előfizetés (6 szám) **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





RÁADÁS
Most minden éves előfizetéshez fordulatszámmérős, LED-es karórát adunk ajándékba!

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát! 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!

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!

Utcahossznyi előnyben

Kiss Norbi a szezon felénél fölényesen vezet

Miután a nürburgringi hétvégén annak ellenére is két győzelmet aratott, hogy szombati pole-pozíciójától megfosztották, Kiss Norbi immár 71 pont előnnyel távozhatott Németországból. Húsz verseny után egy tucat győzelem a zsebben.

SZÖVEG, FOTÓ: OXXO RACING



Az Európa-bajnoki cím 2014-es megszerzése után Kiss Norbi számára nem is lehetett más célkitűzés, mint a címvédés. A versenygép már tavaly is tökéletes volt, hiszen Norbi a gyengébbik motorral győzte le két legnagyobb, többszörös Európa-bajnok ellenfelét, idén viszont – miután az MAN gyári támogatóként kiszállt – mindhárman azonos motorral indulnak. A két Buggyra sokat fejlesztett a télen, így most az öt élpilóta, Kiss Norbi, Jochen Hahn, Antonio Albacete, Adam Lacko és David Vrsecky szinte azonos erőt képviselnek – azért csak szinte, mivel Norbi magasan kiemelkedik nemcsak a mezőnyből, hanem közülük is.

Az eddigi öt versenyhétvége tíz lehetséges pole-pozíciójából nyolcat megnyert Norbi, 20 futamból 14-en állt dobogón, ebből tizenkétszer nyert. A bajnoki tabellát magasan, 71 pont előnnyel vezeti, a legsikeresebb hétvégéjén pedig, az ausztriai Spielbergben mind a négy futamot megnyerte a regnáló Európa-bajnok, vagyis két rajt-cél győzelem mellett kétszer (a fordított rajtrács miatt) a nyolcadik helyről rajtolva tudott nyerni.

Ráadásul huszonöt év – és hatalmas háttérmunka – után visszatér Magyarországra a Kamion Európa-bajnokság mezőnye. Kiss Norbi és a csapat is nagyon várja már szeptember első hétvégéjét, amikor a címvédő és a bajnokságot magasan vezető magyar versenyző egy magyar csapatban állhat fel a Hungaroring rajtrácsára az egyes rajtszámmal. Bízzunk benne, hogy a kilátogató szurkolókkal együtt (többször is) elénekelheti majd a Himnuszt, melyet mostanra Európa versenypályáin már sikerült megismertetni a közönséggel.

25 ÉV UTÁN ÚJRA KAMIONVERSENY MAGYARORSZÁGON!

HUNGARORING **2015.09.05-06.**



MAGYAR EURÓPA-BAJNOK!

FIA ETRC FUTAMOK | **ÁKOS-KONCERT** | **CSALÁDI PROGRAMOK** | **SWIFT CUP EUROPE FUTAM**



www.kamionfesztival.hu
Kamion EB Fesztivál
www.akos.hu

JEGYEK ELŐVÉTELBEN
www.gpticketshop.hu

HTF hungary TRUCKFEST · IVECO DANUBE TRUCK · THOMAS BREITLING MENSWEAR · nemzeti sport · TaxiPlus Budapest 8-888-888 · MAN · Fliegl · MAGYARORSZÁG Minden élménnyel több leszel · AQUA electromax



Csendben beelőz?

Ami az F1-ben nem működik, máshol bevált

Véget ért az első teljesen elektromos autóverseny-sorozat debütáló szezonja, ami sokak meglepetésére felülmúlta az elvárásokat. A Formula-E üde színfoltot hozott a technikai sportok forgatagába, a versenyek minden pillanatában izzott a levegő, mindezt pedig olyan eszközök felvonultatásával érte el, amelyek miatt napjainkban a Formula-1-ben inkább panaszkodni divatos.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: FORMULA-E

Amikor a londoni második verseny hajrájában Sebastien Buemi minden féktávon centiméterekre megközelítette Bruno Senna autóját, elkeseredetten keresve egy előzési pontot a Battersea Parkban felállított, fájóan szűk korlátok között, sok nézőben óhatatlanul is előtört a 2008-as F1-es szezonzáró drámai pillanatainak képe, amihez hasonló érzelmi hullámvasutat, akkor azt hittük, hogy soha nem fogunk már megtapasztalni életünkben.

Buemi éppen úgy az 5. helyet próbálta mindenáron megszerezni, mint azon az esős interlagosi délutánon Lewis Hamilton, a játszma pedig itt is sokkal komolyabb tét körül forgott, mint az az egy-két megszerezhető pont. Azzal ugyanis, hogy Nelson Piquet Jr. hat körrel a leintés előtt egy váratlan manőverrel megelőzte Salvador Durant, feljött a 8. helyre, elérve, hogy egyet még megőrizzen Buemivel szembeni ötpontos előnyéből, így az aktuális állás szerint ő válna a sorozat első bajnokává.

A svájci a 45 perces futam nagyobb részében nyeregben érezhette magát, hiszen az időmérőbe beleszóló eső miatt riválisa a mezőny hátsó feléből rajtolt, ám Buemi az autócsere után egy ártatlan pillanatban mégis hibát vétett, és megpördülése alatt veszítette el azt a pozíciót Sennával szemben, ami végül döntőnek bizonyult. A csata során néhányszor össze is koccantak, az e.dams pilótájának pedig a verseny utolsó előtti kanyarjában nyílt a legjobb esélye az előzésre, amikor feltorlódtak Loic Duval mögött, ám végül nem változott közöttük a sorrend. Buemi nem jutott előrébb, így Piquet a 8. pozícióban befutva megszerezte a bajnoki címet. A számolgatás az egész duplafutamos hétvége alatt folyt, ahogy változtak az esélyesek pozíciói, az egyenletet pedig tovább bonyolította, hogy a leggyorsabb körért is jár két pont, amit szintén mindketten birtokoltak a szezonzáró egy-egy pillanatában. Mi több, az ő idegtépő küzdelmük mellett az élen legalább ugyanilyen ádáz harc dúlt a győzelemért Stephane Sarrazin és a hazai hős, Sam Bird között, ami szintén nem volt mentes az összeakadástól, az utolsó körben pedig a közvetítés felelősei érthető módon nem is tudták eldönteni, hogy melyik döntő fontosságú csatát tegyék a képernyőre.

Sarrazin haladt át elsőként a célvonalon, de a használható energiamennyiség túllépése miatt büntetést kapott, így Bird nyert, és a mögötte lévők is előreléptek. A pontokat így újra kellett számolni, de a fő kérdésbe ez már – szerencsére – nem szólt bele. 2008-ban Szingapúrban a falnak rohanásával Piquet is tett azért, hogy az F1-es idényzáró annyira drámai legyen, most pedig ő maga is részese volt egy hasonlónak egy olyan futamon, ami nemcsak több változót, de izgalmat is több fronton hozott, mint az a sokat emlegetett interlagosi délután. A Formula-E ügyvezető igazgatója és első embere, Alejandro Agag ugyan nem akarta az egekig magasztalni a versenyt a látottak fényében, de legbelül tisztában volt vele, hogy ilyen befutót, ilyen zárást és ilyen címlapokat legmerészebb vágyaiban sem kívánhatott volna sorozatától.

Az FE pedig nemcsak a szezonzárójával tűnt ki, hanem a szeptembertől június végéig tartó teljes évadával. Minden azzal kezdődött, hogy Pekingben a futam utolsó kanyarjában ütközött és esett ki a győzelemért csatázó Nicolas Prost és Nick Heidfeld, de a 11 verseny során kevés volt az eseménytelen pillanat, és tényleg minden megtörtént, ami egy izgalmas, hektikus szezon ismertetőjele. Volt itt rengeteg előzés, remeklő évközi beugrók, verseny Monacóban, drogbotrány, győzelem utáni kizárás, emellett pedig temérdek ismert név és márka, akikkel azonosulni lehetett.

Bár a tíz csapat húsz pilótaüléssel rendelkezett, végül az évad során összesen mégis 35 versenyző fordult meg a sorozatban legalább egy futam erejéig. Voltak



alakulatok, akik ragaszkodtak kezdeti felállásukhoz, és csak kényszerhelyzetben cseréltek, mások viszont előszeretettel próbálgatták a jelölteket – az Andretti autóit például nyolc versenyző vezette a 11 futam alatt. Többen azért nem tudtak teljes szezont futni, mert korábban már elkötelezték magukat más rangos sorozat mellett, így annak rangja és előbb megkötött szerződéseik miatt azt kezelték elsődlegesként. Ez pedig rávilágít arra, hogy nem feltétlenül előny a Formula-E azon különlegessége, miszerint a szezon nem egy naptári éven belül, hanem ősztől nyár elejéig tart. Hiszen napjaink legjobb, fiatal tehetségei a továbbiakban is január–február környékén próbálnak majd maguknak bebiztosítani egy szerződést a szezonra valamelyik elismert nemzetközi szériában, nem engedhetik meg maguknak, hogy a más ütemterv szerint létező Formula-E-re alapozzanak – legalábbis addig nem, amíg az elektromos sorozat még gyerekcipőben jár, és viszonylag rövid, hézagos naptárt tud felmutatni. Ennek pedig középtávon is lehet hatása a mezőny minőségére, vagy legalábbis annak folytonosságára.

Na, nem mintha most általánosságban panaszkodnunk kellett volna a felhozatalra. A szezon folyamán a sorozatban megfordult 35 pilótából 18-nak van F1-es versenymúltja, és a többi név nagy részével is találkozhattunk más komoly bajnokságok mezőnyében. Bár divatos megbélyegezni a sorozatot Formula-1-es száműzöttek vagy B kategóriás versenyzők gyűjtőhelyeként, ez a leginkább alaptalan vád a széria ellen. A királykategóriába egyébként is már csak a kivételes képességűek jutnak be, és a legtöbben nem is amiatt távoznak idő előtt, mert ne ütötték volna meg az ott elvárt szintet. Az elmúlt években többször is világossá vált, hogy a csapatoknak a teljesítmény mellett számos egyéb tényezőt is figyelembe kell venniük a pilótaválasztásnál, és ha belegondolunk, Buemi és Piquet is rajtuk kívül álló okok miatt voltak kénytelenek hamar kiszállni, míg a bajnoki csata harmadik résztvevője, Lucas di Grassi csak egyetlen szezont kapott 2010-ben, versenyképtelen technikával. Persze, az autósport világának legnagyobb nevei nem ugrottak azonnal bele a Formula-E ismeretlenjébe már az első szezonban, de most, hogy már mindenki tudja, mire számíthat a váltással, egyre ismertebb pilótákat vonzhat magához a sorozat.

Az egész évadon át tartó szoros csatákhoz persze nagyban hozzájárult, hogy a bajnokság egyenautókat használt, e tény felett pedig nem szabad szemet hunynunk. Ez a szabály azonban csak az első, tapogatózó szezonra vonatkozott, többé ilyen nem lesz, és az elkövetkező években egyre nagyobb és nagyobb technikai szabadságot kapnak a csapatok. A súlyos aerodinamikai költségek elfojtása miatt a karosszéria ugyan változatlanul az eddig használt Dallara marad mindenkinek, ám mostantól a tíz csapat – amelyek listájában nem lesz változás – mind saját elektromotort, átalakítót, váltót és hűtőrendszert építhet. Idén emiatt a csapatok összetettjét megnyerő e.dams még nem nevezhette magát konstruktőri bajnoknak, mint ahogy világbajnokságnak is csak most, a szabad fejlesztések megnyitásával lehet majd nevezni a sorozatot.

Ám így legalább megkaptuk azt, amit alaphangon ugyan mindenki ellenez, titkon viszont mégis mindenki remél: egyenlő körülmények között mérhette össze teljesítményét napjaink versenyzői krémjének egy része. A várt hatás nem maradt el, a szezon kezdetén változatos erőviszonyokat láthattunk, hiszen az első hat futamot hat különböző pilóta nyerte, a második félidőre azonban elég egyértelműen kirajzolódott, hogy kik a fő esélyesek. Ha nem is a legjobb versenyzők, de akik leginkább ráéreztek a semmi máshoz nem fogható elektromos autók kezelésére, hiszen az energiával való gazdálkodás nem egyszer döntött győzelemről vagy kiesésről. És mivel nem létezhetett domináns csapat, tényleg mindenkinek megvolt az esélye, hogy beleszóljon a legjobb helyezések sorsába, így ha valaki egy hétvégén nagyon ráérzett a körülményekre, meglepetést okozhatott. Emlékezhetünk, hogy Jean-Eric Vergne decemberben rögtön első rajthellyel debütált, hogy a beugró, és formaautókat évek óta nem vezető Scott Speed második lett Miamiban, vagy hogy a szezon nagy részében szenvedő Jarno Trulli Berlinben a semmiből előhúzott egy pole-t. Az ilyen esetek is mind színesítették a palettát, és ha a jövőben már egyre kevesebb hasonlót is láthatunk, így kezdetnek semmiképpen nem ártottak.

A Formula-E legnagyobb erénye azonban mégis talán az volt, hogy azokat az eszközöket tudta a maga javára fordítani, amelyeket ezzel egy időben a Formula-1-ben minden élvezet elrontójaként bélyegzett meg a közvélemény. Az F1-ben időről időre támadás éri a motorok visszafogottabb hangját, a hibrid technológia térnyerését, az üzemanyaggal való spórolás szükségét vagy éppen a technikai szabályok szigorodását. Eközben az FE teljes szezonja során egyetlen rossz szó sem hangzott el a csendes, környezetkímélő elektromotorokra, az energiával való takarékoskodásra vagy a teljes fejlesztési stopra, pedig más szériákban ezen fogalmak hallatán sokan a falra másznának. Persze egy sorozatnak lényegesen könnyebb megkedveltetnie magát a nézőkkel, ha nincs történelme, amire az elégedetlen nosztalgiázók mutogathatnának, de a Formula-E egyébként is remekül kommunikálta a jövő technológiáját a külvilág felé, és nem akart más lenni, mint ami.

Ha tehát mindössze 11 futam tapasztalata után létezik valami, amiben utat mutathat az elektromos kistestvér a Formula-1-nek, akkor az ez: amíg szoros a verseny és adottak hozzá az ismert karakterek, addig minden körítés jelentéktelenné válik. Legyen szó a fejlesztési szabadság határairól, az autók vezethetőségéről, a pályák milyenségéről, vagy épp a hajtáslánc hangjáról, típusáról és erejéről.



A szűk pályák is bővelkedtek a látványos csatákban



Beleszóljon-e a néző?



A sorozat kétségtelenül legmegosztóbb elemét az jelenti, hogy a közönség közvetlen módon képes beleszólni a versenyek alakulásába a FanBoost szavazás segítségével. A nézők minden hétvége előtt egy online voksoláson választhatják ki azt a pilótát, akinek szeretnének a futam alatt kétszer öt másodpercre 30 kW extra teljesítményt adni. A három legtöbb szavazatot kapó versenyző aztán az így elnyert jutalmat gombnyomásra aktiválhatja: ez nagy segítség lehet az előzésben vagy a leggyorsabb kör megfutásában, ám több alkalommal túlvállalt manővereket, látványos csatákat is eredményezett. Bár fontos kérdésekről, győzelmek sorsáról nem döntött, sokak szerint a nézői beleszólásnak még sincs helye semmilyen sportban, hiszen igazságtalan versenyelőnyt ad, és a széria hitelességét is rontja. Agag azonban semmi esetre sem akar megszabadulni a rendszertől, ami új szintre emeli a néző és a sport közötti interakciót, és ki tudja, ezzel talán egy jövőbeli trendet indít útjára.

A FanBoostra való jogosultság pedig, ahogy az várható volt, korántsem egyenlően oszlott el a mezőnyben a szezon során. A 11 futamon kiosztott 33 ilyen előnyön összesen 12 versenyző osztozott. Hogy ki kapta a legtöbb szavazatot, az pedig nagyban függött az adott pilóta népszerűségétől, nemétől, és minden bizonnyal attól is, hogy a versenyző hazájában mekkora hírverést kapott a voksolás a különféle fórumokon. Kisebb mértékben játszott közre az előző futamokon vagy az időmérőn elért teljesítmény, azt viszont érdekes volt látni, hogy a szezonzáróhoz közeledve egyre többször a három bajnoki riválisa tagjai kapták meg a FanBoostot, ahogy mindegyiküknek mögé rajongói bázis tömörült.

A mellékelt táblázat azt összesíti, hogy a versenyzők hány rajtjukból hányszor nyerték el a nézők bizalmát a szezon során, és hogy hogyan fest mindez százalékos eloszlásban.

Versenyző	FanBoost	Rajt	%
Katherine Legge	2	2	100
Oliver Turvey	2	2	100
Jean-Eric Vergne	5	9	56
Nelson Piquet Jr.	6	11	55
Sakon Yamamoto	1	2	50
Bruno Senna	4	11	36
Salvador Duran	3	9	33
Nick Heidfeld	3	11	27
Sebastien Buemi	3	11	27
Charles Pic	1	5	20
Lucas di Grassi	2	11	18
Sam Bird	1	11	9



A legjobb nő

B3 Racing: Bús Edina sikere

Ausztriában rendezték a SEAT Leon Európa-kupa negyedik versenyhétvégéjét, melyre a B3 Racing csapata a megszokott pilóták, Bús Edina és Fekete Dominik mellett egy további versenyzőt is benevezett Kiss Norbert Európa-bajnok kamionos személyében. Bús Edina idei legjobbját érte el.

SZÖVEG, FOTÓ: B3 RACING TEAM

A SEAT Leon Európa-kupa Red Bull Ring-i versenyhétvégéjén a Hell Racing Team hölgypilótája, Bús Edina idei eddigi legjobb eredményével, számos parádés előzést végrehajtva megnyerte a szebbik nem versenyzőinek küzdelmét, így a dobogó legfelső fokára állhatott fel. A magyar versenyző a 21. pozícióból várhatta a rajtot, ám ezt követően remek formát mutatott, jó tempóban egészen a 13. helyre sikerült felzárkóznia, ami a hölgyek közötti értékelésben a győzelmet jelentette számára. A melegedési problémákkal küzdő Fekete Dominik végül a 18. lett.



Már a mezőny létszámából is látszik, itt meg kell harcolni a sikerekért

A B3 Racing a megszokott pároson kívül egy harmadik versenyzőt is autóba ültetett, a kamionos Európa-bajnok Kiss Norbit, aki korábban már versenyzett a B3 zászlaja alatt: 2013-ban Bús Edinával első helyezést értek el endurance-ban a B3 Racing Ferrari 430 GT3 versenyautójával.

Már a szabadedzésen látszott, hogy a Cup Racer sem ismeretlen Norbi számára, hiszen ő lett a második leggyorsabb, mindössze 69 ezreddel elmaradva az elsőtől. Az időmérőn viszont sajnos legjobb idejét – amivel vezette az eredménylistát – egy vitatható pályaelhagyás miatt elvették, így pedig egy messze nem ideális, használtabb gumiszetten próbálkozhatott újra, amivel az 5. legjobb időt sikerült autózni. A rajt sem sikerült jól, Norbi visszaesett pár pozíciót, ám ezt követően a végére szép vezetéssel visszajött a 4. helyre. A második futamon viszont jól sikerült az első két kanyar, de az élről induló Mauricio Hernandez nagyon korán fékezett a hármasban, ráadásul elég furán mozgott a pályán befelé, s így összeütköztek Kiss Norbival, aminek következtében a magyar pilóta versenye véget ért...

Versenynaptár

Az MNASZ 2015-ös rendezvényei időrendben

SZAKÁG	IDŐPONT	ESEMÉNY NEVE	TIPUS	HELYSZÍN
RA	2015. 08. 01–02.	Baranya Kupa 2015	R2 + Hist.	Komló
AC	2015. 08. 01–02.	Autókrossz Zóna + OB (2-OB futam)	ZT + OB	Túrkeve
Szlalom	2015. 08. 02.	Hegcsi Race Kupa	OB	Kakucsring
GO	2015. 08. 07–09.	Gokart-OB	OB	RabócsiRing
TR VK	2015. 08. 13–16.	Hungarian Baja	VK + OB	Nyirád- Veszprém
RA	2015. 08. 14–16.	Kassa Rali 2015	ORB + R2	Kassa (SVK)
AC-EB	2015. 08. 15–16.	FIA Autókrossz-EB	EB	Nyirád
Drag	2015. 08. 16.	Drag-OB	OB	Kunmadaras
GY	2015. 08. 21–23.	Gyorsasági-OB	OB + ZT	Slovakia Ring (SVK)
Drift	2015. 08. 30.	Drift-OB	OB	Hungaroring
Drag	2015. 08. 30.	Drag-OB	OB	Hungaroring
Truck-EB	2015. 09. 05–06.	European Truck Racing Championship	EB	Hungaroring
AC	2015. 09. 05–06.	Autókrossz-OB	OB + Zóna	Lucenec (SVK)
GY	2015. 09. 11–13.	Gyorsasági-OB (3 futam)	OB	Hungaroring
TR	2015. 09. 11–13.	Terep-rallye-OB	OB	Nagykálló
RC	2015. 09. 12–13.	Ralikrossz-OB	OB + Zóna	Greinbach (AUT)
Drag	2015. 09. 12–13.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
GO	2015. 09. 18–20.	Gokart-OB + CEE	OB+CEE	Pannónia-ring
GY	2015. 09. 19–20.	Lotus Cup Eastern Europe	OB csak Lotus	Zolder (BEL)
GY	2015. 09. 25–26.	Swift Cup Europe	OB csak Suzuki	Red Bull Ring (AUT)
Drag	2015. 09. 26.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
GY	2015. 10. 01–02.	Hankook Tires – RCM Kupa	OB csak RCM Cup	Brno (CZE)
AC	2015. 10. 03–04.	Autókrossz Zóna + OB	ZT+OB	Nyirád
RC	2015. 10. 03–04.	Ralikrossz-OB	OB	Nyirád
GO	2015. 10. 09–11.	Gokart-OB	OB	Kecskemét
RA Hist.-EB	2015. 10. 16–18.	49. Mecsek Rali	Hist.-EB + ZT + ORB + ZT + R2	Pécs
RC	2015. 10. 23–24.	Ralikrossz-OB	OB	Máriapócs
RA OM	2015. 12. 28–29.	Szilveszter Rali 2015	OM	Hungaroring

A MAGYAR NEMZETI AUTÓSPORT SZÖVETSÉG A NAPTÁRMÓDOSÍTÁS JOGÁT FENNTARTJA.

Tarolt a H-Moto Team

Egy hétvége, öt dobogó

Július középső hétvégéje kifejezetten mozgalmasan telt a magyar H-Moto Team számára, melynek gyorsaságimotoros-versenyzői három külön versenyhelyszínen képviselték a csapatot, és kiugró eredményeket értek el a színeikben.

A csapat tagjai közül hárman, Győrfi Alen, Csányi Gergő és Kovács Bálint a magyar bajnokság és az IMRC csehországi Mostban rendezett fordulóján vettek részt. Egyikük számára sem indult könnyen a hétvége, ám annál eredményesebben zárult.

Győrfi és Csányi a kezdeti technikai problémákon felülkerekedve mindkét futamon a dobogóra álltak, aminek köszönhetően utóbbi pilóta az IMRC Stock600-as értékelésének összesített pontversenyében is átvette a vezetést. A még gyerekkorú Kovács Bálint az edzéseket egy bukással kezdte, ám ennek ellenére a végén ő is a pódium második fokán ünnepelhetett.





A H-Moto Team pilótái kiváló hetet zártak



Robert Muresan mindeközben a román bajnokság második futamán sem talált legyőzőre, és ismét elfoglalhatta helyét a pódium legfelső fokán, ám előtte még a körrekordot is megdöntötte. A csapat hölgytagja, Kis Viktória sem tétlenkedett, ő a Le Visonta nevű 24 órás robogóversenyen indult el többedmagával, ahol rengeteg szerelés, és pár kisebb esés után a 15. helyen ért célba.

FOTÓ: HÁFRA ZSOLT



Vissza az időben

Tavalyi formáját idézte Marquez

Hat egymást követő Yamaha-siker után Marc Marquez és a Honda végre nyert. A spanyol 2010 óta legyőzhetetlen a Sachsenringen, és bár a pontversenyben Valentino Rossi továbbra is hatalmas előnnyel bír, a világbajnoknak a nyári szünet előtt érezhetően sikerült kikecmeregnie a hullámvölgyből, amely beárnyékolta idei teljesítményét.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: MOTOGP, BUCZKÓ ANDOR

Egy évvel ezelőtt Marc Marquez kilencből kilencedik győzelmét söpörte be a Német Nagydíj helyszínén: az ez évi kilencedik versenynek azzal a szándékkal vágott neki, hogy végre megszerezze második elsőségét idén. Az áprilisi Amerikai Nagydíj óta képtelen volt a dobogó legfelső fokára állni, teljesítményét pedig beárnyékolta három kiesése. Assenben – ahol visszaváltott a Honda 2014-es vázára, ettől remélve a jobb teljesítményt – egészen közel került a célhoz, a Rossival vívott csatában csak az utolsó kanyarban maradt alul. A Sachsenring ideális pályának tűnt arra, hogy végre megtörje eddigi leghosszabb MotoGP-s nyeretlenségi sorozatát, a német pályán ugyanis öt éve nem lehetett megverni, 2010-zel kezdődően (1x 125, 2x Moto2, 2x MotoGP) mindegyik versenyét pole-pozícióból nyerte.

Mintha az időt forgatta volna vissza egy évvel, Marquez tavalyi önmagát idézte a szász pályán, ahol első helyen zárt minden szabadedzést, az időmérőn pedig nem túl nagy meglepetésre behúzta hatodik sachsenringi pole-pozícióját, legjobb idővel az összes szektorban. Hogy a vonalvezetés kedvez az elsősorban gyors kanyarokban küszködő Hondáknak, arra mutatott Dani Pedrosa második helyezése is, aki a katari szezonnyitó óta először indult az első rajtsorból. Jorge Lorenzót egyetlen ezredmásodperccel utasította maga mögé. Kirívó holland kvalifikációs diadala után Rossi visszazökkent a megszokott kerékvágásba hatodik rajthelyével.

Lorenzo közepesen startolt, az első kanyarban azonban bravúros külső íves előzéssel leteperte mindkét Repsolt. Vezetését az 5. körig őrizte a mögötte összetömörülő Marquez–Rossi–Pedrosa hármas előtt, a pole-pozícióból induló hondás az utolsó kanyarban előzte meg őt, innentől pedig gyors iramban szakadt el a többiektől. Két kör múlva egy másodperc előnye volt, a 14.-ben túllépte a hármat, a 22.-ben pedig megközelítette az ötöt. Végül magabiztosan a hatodik győzelmet is hozzácsapta németországi eredménylistájához.

Harc a második helyért folyt, az első körök éllovasa, Lorenzo

➔

> „Két kör múlva egy másodperc előnye volt, a 14.-ben túllépte a hármat.”





Négy verseny óta Iannone hozza a Ducati eredményeit





Yonny Hernandez (68) szenzációs 5. helyet szerzett az időmérőn

Egy ígéretes pályafutás dicstelen vége

15 éves korában 125-ös futamot nyert, négy évvel később, 2002-ben pedig fölényesen hozta a 250-es bajnoki címet az Apriliának, nem meglepő, hogy sokan Valentino Rossi lehetséges trónkövetelőjeként tekintettek Marco Melandrira. Már harmadik MotoGP-s évében a ponttáblázat második helyén végzett az említett Rossi mögött. 2008-tól kezdve viszont pályája éles fordulatot vett, és rossz kimenetelű csapatváltások már-már abszurd sorozatává vált. Kezdődött minden a Ducatinál, ahol Casey Stoner vb-címért harcolt, míg Melandri rendre a mezőny hátsó traktusában kullogott. Nem volt maradása az olaszoknál, de sikerült újabb gyári szerződést nyélbe ütnie a Kawasakival. A japánok azonban a szezon előtt kiszálltak, és bár az utódcsapattal Melandri emlékezetes eredményeket ért el, köztük utolsó királykategóriás dobogóját, jövője a kapcsolatnak nem volt. Visszatért a Gresini csapathoz, ahol mind az öt GP-győzelmét gyűjtötte a ducatis kudarc előtt, de balszerencséjére Marco Simoncellit kapta csapattársként, akinek árnyékából nem sikerült kitörni.

2011-ben a Superbike-világbajnokságra igazolt, hogy itt élessze újjá megbicsaklott pályáját. A Yamahával rögtön másodikként végzett a pontversenyben, a gyártó azonban év végén kivonult a szériából. A BMW következett, de két lépcsőben ők is beszüntették érdekeltségüket. A 2014-es csatlakozása az Apriliához legjobb esélyének tűnt a bajnoki címre, de a szezon gyenge első fele miatt későbbi számos győzelmével is csak negyedik lett. Szinte hihetetlen, de év végén az Aprilia felosztalta gyári csapatát, hogy a MotoGP-s csatlakozásra koncentráljon.



Melandrinak ajánlották a lehetőséget, hogy a formáció tagja legyen, egyben pedig másodszor is visszatérjen a Gresinihez, ugyanis ez az istálló látta el a gyári alakulatot szerepét. Az olasz elfogadta az ajánlatot, habár nem volt meggyőződve a hirtelen váltás helyességéről. Már a téli teszteken a mezőny végén szenvedett, néha egy másodperc körüli különbségre az előtte levőtől. Tény, hogy az Aprilia csak küszködik idén, de míg Bautistának néha pontokat sikerül szereznie, addig Melandri Assenig a szezon nyolc versenyéből hetet kezdett meg utolsó helyről, célba érni pedig 18.-nál jobb pozícióban nem tudott. Már az első nagydíjak után pletykálni kezdtek menesztéséről, ehhez képest meglepő, milyen sokáig kihúzta: a német verseny előtt jelentették be, hogy az Aprilia-tesztpilóta Michael Laverty váltja őt. Nem adunk rá túl nagy esélyt, hogy a 32 éves Melandrit látni fogjuk a jövőben a MotoGP-ben, motoros pályafutása azonban még nem ért véget. Már távozása előtt beszélni kezdtek róla, hogy a Superbike-vb-hez jövőre újonnan csatlakozó Yamaha egyik versenyzője ő lehet…



Ez a látvány nem tartott sokáig: miután átvette a vezetést, Marquez hamar lehagyta a többieket

lecsúszott a negyedik pozícióba, míg Pedrosa a negyedikről a másodikra zárkózott fel, szép előzéseket bemutatva mindkét Yamaha ellen, melyekkel szezonja legjobb eredményét érdemelte ki. Valentino Rossi állt pódiumra Marquez és Pedrosa társaságában, folytatta a szezon kezdete óta töretlen dobogós szériáját, utoljára 2008-as bajnoki évében végzett a legjobb három között kilencszer egymás után. Bár annyival maradt le Lorenzótól, mint a yamahás a futamgyőztestől, meg kell említeni az ötödik Andrea Iannonét, aki egyetlen nagydíjon sem zárt hatodiknál rosszabb helyen, Mugello óta pedig ő viszi a hátán a Ducatit a szezont remekül kezdő, Németországban azonban ismét kieső Andrea Dovizioso helyett.

Háromhetes szünet után a következő állomás Indianapolis: aggasztó előjel a yamahások számára, hogy idei két győzelme helyszínéhez, Austinhoz és Sachsenringhez hasonlóan Marc Marquez a MotoGP-ben itt sem kapott ki még sohasem.



A 11-es kanyar fogott ki leginkább a versenyzőkön

Eredmény				
1.	**Marc Marquez**	SPA	Repsol Honda	41:01,087
2.	**Dani Pedrosa**	SPA	Repsol Honda	+ 2,226
3.	**Valentino Rossi**	ITA	Movistar Yamaha	+ 5,608
4.	**Jorge Lorenzo**	SPA	Movistar Yamaha	+ 9,928
5.	**Andrea Dovizioso**	ITA	Ducati Team	+ 20,785

A világbajnokság állása				
1.	**Valentino Rossi**	ITA	Movistar Yamaha	179
2.	**Jorge Lorenzo**	SPA	Movistar Yamaha	166
3.	**Andrea Iannone**	ITA	Ducati Team	118
4.	**Marc Marquez**	SPA	Repsol Honda	114
5.	**Andrea Dovizioso**	ITA	Ducati Team	87

Kettős tragédia Laguna Secában

A Laguna Seca-i Superbike világbajnoki forduló egyik betétfutamán, a nap második MotoAmerica Superbike/Superstock 1000 versenyén szörnyű baleset történt. Nem sokkal azt követően, hogy a mezőny megemlékezett az elhunyt Jules Bianchiról, a rajtnál bekövetkezett tömeges bukásban két spanyol versenyző vesztette életét.

A szemtanúk beszámolói szerint a balesetet az okozta, hogy a harmadik sorból rajtoló Daniel Rivas BMW motorja közvetlenül az indulást követően lelassult. Rivas felemelte bal kezét, hogy figyelmeztesse a mögötte érkezőket, ám az egyik versenyzőtársa nekikoccant, amitől a spanyol a földre esett. A mögötte érkezők közül többen elkerülték, de legalább egy vetélytársa elgázolta őt: Cory Call elmondta, hogy semmit nem tehetett azért, hogy kikerülje Rivast, és elütötte vetélytársát, aki a kórházba szállítást követően belehalt súlyos sérüléseibe.

A Rivas motorjának lelassulása miatti káoszban négy másik versenyző is balesetet szenvedett: Josh Chisum, Devon McDonough, Kevin Pinkstaff és Bernat Martinez. Előbbi három sérülésekkel ugyan, de megúszta a balesetet, a 35 esztendős Martinez életét viszont már nem lehetett megmenteni. A valenciai származású versenyző 2010-ben részt vett a Moto2-sorozat első hét versenyén, legjobb eredménye egy 25. hely volt, míg a 27 esztendős Rivas összesen öt futamon állt rajthoz a kategóriában, s a 2012-es idényzárón pontokat is szerzett.



Az új MotoAmerica bajnokság első szezonját tragédia árnyékolja be

CEVEX
ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.

CEVEX ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.
3416 Tard, Béke út 259.
E-mail: cevexkft@gmail.com
Web: www.cevex.hu

Mérnöki tevékenységek •
Engedélyezési eljárás lebonyolítása •
Épületbontás •
Irodák, irodaházak építése •
Házak kulcsrakész építése •
Útépítés •
Kézi és gépi földmunka •
Közműépítés •
Díszburkolat építése •



TERVEZÉS – MAGASÉPÍTÉS – MÉLYÉPÍTÉS



Francia siker, észt remeklés

A Lengyel Ralinak is volt egy nem VW-s sztárja

Sebastien Ogier hétből ötödik győzelmét szerezte idén, s ezzel szépen lassan be is biztosítja magának a bajnoki címet. Ismét akadt azonban egy házon kívülről érkező ellenfele a Volkswageneknek, Hayden Paddon szardíniai remeklése után ezúttal Ott Tanak húzott ujjat a világbajnokság domináns istállójával.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: CSAPATOK

A 2015-ös világbajnokság hetedik futama, a Lengyel Rali azon ritka WRC-futamok közé tartozott, ahol már a shakedownra is jutott egy komoly esemény, s most nem csak arra gondolunk, hogy a helyi kedvenc, Robert Kubica egy erős második hellyel kezdte meg a verseny 72. kiírását. A szezon eddigi egyetlen nem VW-s futamgyőztese, Kris Meeke ugyanis már ekkor összetörte az autóját, s bár később sikerült azt rendbe rakni, sőt, pontszerzésig is jutott vele, a baleset kapcsán Yves Matton leszögezte, hogy pilótája többet hibázik az elfogadhatónál, s egyáltalán nem biztos, hogy megtartják őt a következő szezonra.

A verseny lényegi része a két és fél kilométeres szuperspeciállal vette kezdetét, ahol Robert Kubica mindenki nagy örömére ismét a második lett Ogier mögött. Ez persze nem tartott sokáig, péntek délre már csak a 8. volt a lengyel, aki nem tudta tartani az élmezőny többségének a tempóját. A délelőtt az észt Ott Tanaknak sikerült a legjobban, hiszen az M-Sport versenyzője négy szakaszból hármat megnyert, egyszer pedig második lett Mikkelsen mögött, így a norvég előtt 9,3, míg a „takarító" Ogier-vel szemben 16,7 másodperc előnnyel mehetett ebédelni.

Délután aztán a kétszeres világbajnok francia percei következtek: kétszer nyert, egyszer pedig harmadik lett, miközben Tanak fékproblémái miatt visszaesett, így az esti szuperspeciálra már elsőként érkezhetett meg Mikkelsen és Latvala előtt. Tanak egészen a negyedik helyig csúszott vissza, Kubicának viszont jól sikerült a délután, hiszen hatodiknak lépett előre, s már az újfent erős formát mutató Hayden Paddon nyomában járt. Az este aztán ismét váratlan eredményt hozott, Prokop nyert Kubica és Tidemand előtt, de az összetettben ez nem sokat számított.

A második teljes napra hét „hagyományos" szakasz és a harmadik szuperspeciál jutott, ám a délutáni program első felvonását, a Mazury 2-t törölni kellett, mivel a túlságosan népes nézőközönség biztonsági aggályokra adott okot. A délelőtti első gyorsasági legfontosabb eseménye Kubica megpördülése volt, mellyel mintegy húsz másodpercet veszített – a lengyel elmondása szerint karmozgásának korlátozott mivolta is hozzájárult a történtekhez. A 11. szakaszon aztán Elfyn Evans tűnt el a mezőnyben, akinek addig sem volt különösebben nagy versenye. Ezt Jari-Matti Latvaláról is elmondhatjuk, aki a délelőtt végére visszaesett a negyedik helyre, miután Tanak két szakaszt is megnyerve új erőre kapott, s maga mögé utasította a finnt. Az élen Ogier és Mikkelsen csatáztak egymással, a különbség köztük 2 és 8 másodperc között mozgott, végül a szuperspeciál megnyerésével a bajnoki listavezető 5,6 szekundumot vitt át az utolsó napra, míg Tanak előnye 1,5 volt Latvala előtt.

A zárónapra már csak két szakasz maradt, a Baranowo gyorsasági kétszeri lefutása, melyek közül a második egyben a bónuszpontokért teljesített Power Stage is volt. Ogier mindkettőt megnyerte, a pluszegységek rajta

> „Kubica elmondása szerint karmozgásának korlátozott mivolta is hozzájárult a megpördüléséhez."













A Hyundai szerelőinek bőven akadt feladata





Latvala az utolsó szakaszon törte meg a VW-t



Agresszív WRC-k 2017-től

Megtörténtek az első konkrét lépések a WRC-k 2017-re tervezett megújításával kapcsolatban: a Motorsport Világtanács mexikóvárosi ülésén benyújtották a királykategóriás autók radikális reformjára vonatkozó javaslatot, melyet a küldöttek el is fogadtak. Ennek értelmében a sorozat megújításának első és legfontosabb lépése az lesz, hogy új, sokkal agresszívebb, egyedibb, dinamikusabb autókat hoznak a mezőnybe.



A külső megjelenést illetően a nagyobb hátsó szárny, valamint a szabadabb kialakítású küszöb, lökhárító és sárvédő jelentik majd a legnagyobb különbségeket, továbbá 5,5 centiméterrel megemelik az autók szélességét is. A minimumsúly 25 kilogrammal könnyebb lesz, ami az erősebb, 380 lóerős motorokkal, valamint a turbószűkítő méretének megnövelésével együtt teljesítménynövekedést is jelent.







kívül Tanaknak és Mikkelsennek jutottak, az első tíz helyezett sorrendje pedig csak egyetlen helyen változott e két gyorsaságin: Meeke megelőzte a sziklának csapódó Kubicát, aki így is szezonbéli legjobbját érte el.

Ogier nyerte tehát a Lengyel Ralit a bajnokság második helyét visszaszerző Mikkelsen és a WRC-karrierje második dobogóját szerző Ott Tanak előtt, míg a szardíniai hős, Hayden Paddon végül negyedik lett annak ellenére, hogy a Power Stage leintésekor még az ötödik pozíció volt az övé. Latvala ugyanis túlerőltette a szakaszt és fának ütközött, majd bár viszonylag csekély veszteséggel beért a célba, a gyorsasági utáni összekötőn megállt az autója, s időbüntetése miatt elvesztett egy pozíciót. Őt követte Neuville, Meeke, Kubica, Ostberg és Sordo a pontszerző helyeken, míg a legjobb WRC2-es a márkatársát, Tidemandot közel egy perccel legyőző finn Lappi lett.

Végeredmény

1.	**Sebastien Ogier**	Volkswagen	2:26:11,5
2.	**Andreas Mikkelsen**	Volkswagen	+ 11,9
3.	**Ott Tanak**	M-Sport Ford	+ 23,0
4.	**Hayden Paddon**	Hyundai	+ 1:14,6
5.	**Jari-Matti Latvala**	Volkswagen	+ 1:24,7
6.	**Thierry Neuville**	Hyundai	+ 1:44,5
7.	**Kris Meeke**	Citroen	+ 1:57,7
8.	**Robert Kubica**	Kubica Ford	+ 2:08,3
9.	**Mads Ostberg**	Citroen	+ 2:18,2
10.	**Daniel Sordo**	Hyundai	+ 2:48,4

A bajnokság állása

Pilóták

1.	**Sebastien Ogier**	Volkswagen	161
2.	**Andreas Mikkelsen**	Volkswagen	83
3.	**Mads Ostberg**	Citroen	69
4.	**Jari-Matti Latvala**	Volkswagen	66
5.	**Thierry Neuville**	Hyundai	58
6.	**Kris Meeke**	Citroen	53
7.	**Elfyn Evans**	M-Sport Ford	53
8.	**Hayden Paddon**	Hyundai	44
9.	**Ott Tanak**	M-Sport Ford	40
10.	**Dani Sordo**	Hyundai	37

Gyártók

1.	**Volkswagen Motorsport**	214
2.	**Citroen Total Abu Dhabi WRT**	125
3.	**Hyundai Motorsport**	123
4.	**M-Sport WRT**	114
5.	**Volkswagen Motorsport II**	49
6.	**Hyundai Motorsport N**	41
7.	**Jipocar Czech National Team**	35
8.	**FWRT s.r.l.**	3









HB Pack Kft.
Öko Racing Média Kft.
Ratizol Kft.
Triál-Tech Kft.
Csirmaz csapágy
Schorch Hungária Kft.
Tiszaújváros Transz Kft.
Multigran Kft.
Intertár Kft.
Multiraktár-Assets Kft.
Tisza Cad Kft.
Tisza Cad Product Kft.
FOTFA Kft.

Köszönjük a támogatást!

A helyszínt biztosította: Négypatkó lovastanya, Fót, www.negypatko.hu • A ruhákat biztosította: Horze lovasáruház, www.horze.hu • Fotó: Vámosi-Nagy Gergely

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete

www.imsys.hu
1033 Budapest,
Mozaik u. 14/a

Ötből négy









Baloghék őrzik az összetett negyedik helyét

Herczigék fölényes sikere a Veszprém Ralin

Szinte már csak matematikailag veszítheti el az összetett első helyét a Herczig Norbert, Igor Bacigal kettős, akiknek idei negyedik győzelmüket követően két futam alatt mindössze nyolc pontra, azaz például egyetlen tizedik helyre van szükségük ahhoz, hogy biztosan az övék legyen a 2015-ös ralibajnoki trón.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, TENK LÁSZLÓ, SZABÓ JILEK ÁDÁM, MAKAI GERGŐ, FARKAS TAMÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN, BOROS GYULA

Az országos ralibajnokság ötödik fordulóját, a 22. Veszprém Ralit július második hétvégéjén rendezték. A verseny szombati napján a Márkó és Jutaspuszta közti 21 kilométeres szakaszt teljesítette a mezőny kétszer, vasárnap pedig a kislődi, a hegyesi és a hajmáskéri szakaszokon mentek két kört, ami így összesen 95,8 kilométert tett ki, azaz két nap alatt 137,7 kilométernyi gyorsasági várt a mezőnyre.

A szombat délutáni két szakasz egyaránt a listavezető Herczig Norbert, Igor Bacigal kettősé lett, de egyik alkalommal sem volt könnyű dolguk, hiszen az összetett 2–3. helyét elfoglaló fordos párosok megszorongatták őket. Az első menetben a Turán–Zsiros kettős 1,3, a másodikban pedig az Ollé–Tóth páros 0,4 másodperccel maradt el csupán tőlük, így előbbiek 5,8, utóbbiak pedig 4,3 szekundum hátránnyal várhatták a vasárnapot.

A szombati nap végén az élen álló hármas mögött Krózserék, Botkáék, Spitzmüllerék, Bútorék, Benikék, Baloghék és Lencséék következtek. Kazár Mikós és Ferencz Ramón csak a 16. helyről várhatta a folytatást, miután az első gyorsaságin összeszedett 16,2 másodperc mellé még fél perc büntetést is begyűjtöttek. Egy nagy búcsúzó is volt a mezőnyben: a Székesfehérvár Ralit megnyerő ifj. Tóth–Szőke páros, akiknek már az első szakasz sem ment túl jól, melyet végül a 10. helyen zártak, a másodikon pedig egy balkanyarban lecsúsztak az útról, és az autó sérülései miatt kénytelenek voltak feladni a versenyt.

Ezzel az egyetlen páros, mely idén le tudta győzni Herczigéket, a rali nagyobb részét képező vasárnapi szakaszokon már nem volt versenyben. Az eddig négyből hármat nyerő skodás kettős remek formában kezdte a másnap délelőttöt, mindent megtéve azért, hogy ne kerüljön fel új név az idei győztesek listájára: Herczig és Bacigal párosa Ollééknak 8, Turánéknak pedig 11,6 másodpercet adott a kislődi első gyorsaságin, utóbbiak elé ráadásul a Bútor–Holczer duó is beférkőzött. A szakasz Krózseréknek és Spitzmülleréknek sem sikerült valami jól, előbbiek a negyedikről a hatodik, utóbbiak pedig a hatodikról a tizenegyedik helyre estek vissza, miután defektet kaptak.

A hegyesdi szakszon aztán Kazár Miklósék betörtek az első tíz közé, miután megnyerték a gyorsaságit Herczigék és Hadikék előtt. Több helycsere volt az élmezőnyben, Turánék a második helyre jöttek fel Olléék büntetése után, a 4–5. pozícióban Bútorék és Botkáék cseréltek helyet, Krózserék pedig továbbcsúsztak hátrafelé: immár csak a 7. hely volt az övék a Balogh–Deák kettős mögött. A délelőtti program zárása aztán újra Herczig részsikerét hozta ezúttal Benikék és Kazárék előtt, míg a szakasz nagy vesztese a Bútor–Holczer páros volt, akik futóműsérülést szenvedtek, s közvetlen riválisaiktól mintegy fél percet kapva a 9. helyre estek vissza.

Herczig Norberték előnye ekkor már 29 másodperc volt a legközelebbi üldözővel, a Turán–Zsiros kettőssel szemben, így délután már az is belefért volna, hogy csak a biztonságra autózzanak. Nem így tettek, közvetlen üldözőiknek 11,6, míg a szakaszt második helyen záró Hadik–Kertész duónak 7,5 másodpercet adva ezt a gyorsaságit is behúzták, tovább növelve előnyüket. A negyedik helyre fellépő Botka Dávidék hátránya már 70 másodperc volt ekkor.

Az utolsó előtti szakaszt a változatosság kedvéért Herczigék ismét simán megnyerték Kazárék és Turánék előtt, így már csak az volt a kérdés, hogy



Bútorék nyolc másodperccel maradtak le a dobogóról



Benik Balázs hét év után tért vissza a mezőnybe







Strider Zoltánék nagyot borultak a versenyen

mindenkinek egy percet adnak-e az összetettben – ekkor már csak Turánék voltak a bűvös határon belül. A szakasz két nagy vesztese a 30 másodperc büntetéssel a nyolcadik helyig visszacsúszó Botka–Szenner, valamint a hét és fél percet kapó, s a legjobb tíz közül kicsúszó Hadik–Kertész kettős volt.

Herczigék aztán az utolsó szakaszon „megkegyelmeztek” a Turán–Zsiros kettősnek, hiszen „csak” 3,8 másodpercet adva nekik őket legalább nem taszították egy percen kívülre. Ezen a szakaszon a hat és fél év után visszatérő Benik Balázs már nem állt rajthoz fékhiba miatt, ahogy Botkáék sem, utóbbiak azért, mert nem értettek egyet a versenybíróság által rájuk kiszabott büntetéssel. A szakasz több fordulatot hozott, Baloghék két helyet rontva estek vissza hatodiknak, s mindenképp kiemelendő a Spitzmüller–Bazsó és a Lencse–Hofbauer kettős is, akik 3, illetve 4 helyet javítva jöttek fel a 8–9. helyre.

Sőt, a verseny utánra is maradt fordulat: a műszaki ellenőrzésre vonatkozó szabályok megsértése miatt Ollé Sándorékat kizárták a küzdelemből. Így a roppant nehéz kezdet után Kazár Miklósék végül feljöttek a dobogóra, Bútorék úgy lettek negyedikek, hogy



Kazár Miklósék emberfeletti küzdelemben értek fel a dobogóra

KINIZSI BANK
TAX4 Tel.: 4-444-444
GARMIN
MORESIMP
NOVO HOME www.novohome.hu



Rongits Attiláéknak ezúttal nem jött össze a pontszerzés







néhány órával korábban még attól tartottak, hogy célba sem érnek, a reggel óta a legjobb tíz közelében sem lévő Spitzmülleréket hetedikként rangsorolták, s még az a Trencsényi–Verba kettős is odaért a 10. helyre, akik az utolsó szakaszt csak a 15. pozícióból várhatták.

„Az új versenyautónkról: csak szuperlatívuszokban tudok beszélni. Eddig is tudtuk, hogy a Skoda mérnökei jó munkát végeznek, amiről most ismét meggyőződhettem testközelből is. Egyetlen szóval jellemezném: tökéletes! A Skoda Fabia R5-tel egész hétvégén úgy éreztük magunkat, mintha egy gyári csapatban versenyeznénk. Folyamatos információáradattal láttak el minket, sőt a mi véleményünket, visszajelzéseinket is feljegyezték az autó további sikerei érdekében. Az elmúlt években mindig nehézséget okozott, hogy a veszprémi pályákon az első körben vezető pozícióban maradhassunk. Az itt jellemző nagyon laza talajon egy kis hátrányt mindig összeszedtünk, mert a szívómotorral nehezebb volt az úgynevezett „csapágygolyókon” autóznunk. Most azonban ennek vége: a Skoda Fabia R5-tel már az első gyorsasági szakaszokon is gyorsak tudtunk lenni, köszönhetően a turbómotornak és a nyomatéknak” – nyilatkozott Herczig Norbert a verseny után.

„Végig nagyon élveztük a versenyt, kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtottunk mindkét nap. Az eredmény is azt mutatja, hogy bevált a taktikánk, végre semmilyen technikai hiba nem nehezítette a dolgunk, így egy alapvetően nyugodt, kiegyensúlyozott futamon lettünk végül másodikak. Ez mindenképp azt mutatja, hogy megvan a tempónk, hogy fel tudjuk venni a versenyt a többiekkel, bár Norbiéktól még egyelőre kicsit távol vagyunk, de igyekszünk ezt a néhány másodperces hátrányt is ledolgozni” – mondta a második helyezett a futamot követően.

„Egyszerűen az van bennem, hogy idén minden összeesküdött ellenünk. A verseny első részében akármit csináltunk, egyre hátrébb kerültünk az összetettben, és ezen az sem segített, hogy a baleset miatti időkiesésünket később részben jóváírták. Ha ez nincs, erősebb idővel zártuk volna a szakaszt, és akkor a következőn előrébbről indulhattunk volna, de végül is már mindegy,

MUT HUNGÁRIA
AQUAPROFIT
Timac AGRO Hungária
MEDIA PROMPT HUNGARY



Turán Frigyesék a legjobbkor törték meg negatív szériájukat

hiszen amit a sors elvett tőlünk az elején, azt többek között Ramón ragyogó teljesítményének köszönhetően visszavettük, és a végén dobogóra állhattunk. Összetettben visszaszereztük a második helyet, és immár csak mi lehetünk bajnokok az élen álló páros kívül. Sosem adjuk fel!" – jelezte a tavalyi bajnok, Kazár Miklós.



Herczigék idén már negyedszer ünnepeltek győzelmet



Végeredmény

1.	**Herczig Norbert–Igor Bacigal**	Skoda Fabia R5	1:18:45,3
2.	**Turán Frigyes–Zsiros Gábor**	Ford Fiesta R5	+ 55,4
3.	**Kazár Miklós–Ferencz Ramón**	Mitsubishi Lancer EVO 9	+ 1:42,6
4.	**Bútor Róbert–Holczer Dániel**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 1:50,4
5.	**Balogh János–Deák Attila**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 1:51,9
6.	**Krózser Menyhért–Buchholz János**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 2:09,6
7.	**Spitzmüller Csaba–Bazsó Attila**	Mitsubishi Lancer Evo X	+ 3:19,8
8.	**Lencse Zoltán–Hofbauer Tamás**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 3:23,2
9.	**Matics Mihály–Zejda Viktória**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+ 3:24,7
10.	**Trencsényi József–Verba Gábor**	Ford Fiesta R5	+ 3:49,1

A bajnokság állása

1.	**Herczig Norbert–Igor Bacigal**	Skoda Fabia R5	128
2.	**Kazár Miklós–Ferencz Ramón**	Mitsubishi Lancer Evo IX	80
3.	**ifj. Tóth János–Szőke Tamás**	Peugeot 208T16 R5	67
4.	**Balogh János–Holczer Dániel**	Mitsubishi Lancer Evo IX	56
5.	**Turán Frigyes–Zsiros Gábor**	Ford Fiesta R5	51
6.	**Matics Mihály–Zejda Viktória**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	42
7.	**Hadik András–Kertész Krisztián**	Ford Fiesta R5	40
8.	**Rongits Attila–Hannus László**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	34
9.	**Spitzmüller Csaba–Bazsó Attila**	Mitsubishi Lancer Evo X	33
10.	**Botka Dávid–Tóth Imre**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	32

Az új Mitsubishit még be kell törni



A CARTeam csapata a bajnokság 5. futamára egy újabb fejlesztésű Mitsubishivel, egy EVO X-zel készült. Az autót először a hivatalos teszten próbálták ki, ahol sajnos szembesültek pár problémával a fékrendszert és a futóművet illetően. A csapat a versenyt megelőzően átnézte, és megjavította a hibákat, azonban ezek a versenyen újra előjöttek, és a fék a vasárnap reggeli gyorsaságin teljesen meghibásodott, így a küzdelem feladására kényszerült Marozsi Zsolt és Szeles Péter.

A „reményhal” az a pici esély

Kazár Miklós és Ferencz Ramón ismét dobogóra állhatott

Nagyon mélyről jött vissza, de emberfeletti csatában az abszolút harmadik helyen végzett a Kazár Miklós–Ferencz Ramón kettős a 22. Veszprém Ralin.

SZÖVEG: JUHÁSZ-LÉHI ISTVÁN • FOTÓ: FARKAS TAMÁS



„Hiszem, hogy van még esélyünk a bajnoki címre!”

Honnan jött az ötlet, hogy Dávid fiaddal töltöd a futam előtti napokat a Balatonon? – kérdeztük a tavalyi bajnokot.
Meg kellett nőnie annyira a gyereknek, hogy el tudjam vinni a Balatonra sátorozni, kempingezni. Ez régi tervem volt. Szerencsére minden kiválóan sikerült, nagyon jól éreztük magunkat.

De aztán jött a verseny, és bizony elég mélyről kellett indulnotok...
A Fehérvár Ralin voltak olyanok, akik nem kaptak büntetést, ezért velünk akartak az illetékesek példát statuálni. Ott kezdődött a probléma, hogy a GPS-nek elszakadt a tápkábele és nem adott hangot. 10 százalékkal léptük túl a megengedett sebességet. Miskolcon a lassítós sztori ugyanez volt: akkor is én kaptam érte. Ez van...

Csak ennyi problémátok akadt az idei Veszprém Ralin?
Nagyon sok gondunk volt. Valamiért furcsa futam volt ez számunkra. Először is rossz gumit raktunk fel az első két gyorsra. A második gyorson integetnek a 700-as egyenes elején, hogy lassítsunk. Az ALS-t is lekapcsoltuk, mert azt hittem, meg kell állni valami miatt. Látom, hogy Janiék kivittek egy pár bokrot. Nem zavartak, mert teljesen lesodródtak az árokba.



Az ott bennmaradt időből visszakaptatok valamit?
A ralinak vannak bizonyos szabályai. Én 28 másodpercet vontam volna le (nevet), ők csak hatot, de legalább visszaadtak valamit. Onnantól kezdve, hogy megváltoztattam a gumitaktikát, jobb lett. A másnapi kettes gyorson, azaz a hegyesdi első körben abszolút időt is futottunk. Norbiék űrtechnológiáját csak mi tudtuk megverni, akárhogy is nézzük. A gumi mellett fontos volt az is, hogy teljes mértékben tudok jobb kézzel keresztbe menni, ezt talán kevesen tudják. A következő gyorson is sikerült egy harmadik idő. Az utolsó előtti gyorson meg akartam csípni megint Norbit: 5 másodperccel jobbat is mentem, mint amikor a szakaszt megnyertem, mégsem sikerült. Hadikék defektje miatt por volt, fújt a szél, és elmaradt a csata, mert nem láttunk. Ebben az évben részsikerek vannak.

Akkor Ramónra bíztad magad teljesen?
Teljes mértékben működött és működik köztünk a bizalom. 300, 200. Jobb egyből, bal egyből. Azt se tudtam mi van, nem láttam semmit.

Például a 200 bal egybe mennyivel mentetek bele?
A bal egybe olyan 170-nel érkeztünk...

A „bibis” kezed hogy van?
A jó hír az, hogy a műanyagból készült, és homokkal telített súlyzókat lecseréltem 3 kg-os sporteszközökre, és végre azzal edzek.

Kassa következik! Milyen tervekkel készülsz?
Hiszem, hogy van még esélyünk a bajnoki címre! Második vagy, harmadik vagy? Teljesen mindegy! Meg tudod mondani, hogy két éve ki volt a harmadik év végén? Na ugye... Van még egy pici esélyünk. Van az a furcsa állat, a „reményhal”. Tudod ő a leghosszabb életű, mert ő hal meg utoljára.

OLP-TECH KFT www.olptech.hu · MUT HUNGÁRIA www.m-u-t.hu · MAX-IMMUN www.max-immun.hu · CSÓSZ TRANS KFT. · FLAVOCEREAL KFT. · DHJ Építő Kft. www.dhjepito.net · MENTO Környezetkultúra Kft. www.mentokft.hu · JANOSIK



Hegyes ugratók, hegyes sziklák

Matics Mihálynak bejött a taktikázás

A taktikáról szólt Matics Mihály és Zejda Viki számára a Veszprém Rali. A fehérvári műszaki hiba után mindenképpen pontokat akartak szerezni, és bár most is a győzelem volt a céljuk, minden hibázási lehetőséget ki akartak zárni. A taktika bejött, hiszen a 3-as kategória második helyét szerezték meg.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: FARKAS TAMÁS

A Veszprém Rali híresen autógyilkos verseny, bár Matics szerint nem sokban különbözik Fehérvártól: „A magyar murvás versenyek közül a Szombathely Rali lóg ki a sorból, az más miatt nehéz. A fehérvári és a veszprémi pályák hasonlóak, de nem igaz minden méterre, hogy autógyilkos lenne. Az egyik legnagyobb veszélyt a hegyes ugratók jelentik, amiken egyszerűen nem tudsz nem orra esni. Ilyenkor felütöd az autó orrát, kiszakad a hűtő felfogatása, elfolyik a vized. Kívülről nem is látszik a sérülés, és máris kiestél. Az ilyen ugratókat meg kell tisztelni. Ha harmadik telin elférne, akkor én inkább visszahúzom a kettest.”



A sziklák és a kövek mellett azért a por is nagy kihívást jelent Veszprémben

Az ugratók mellett a sziklák és a fatuskók lehetnek veszélyesek. „Nem azokkal a kövekkel van baj, amit arrébb tudsz rúgni, hanem azokkal, amiknek csak a teteje látszik ki, alul meg egy szikladarabban folyatatódnak. Olyanok, mint a jéghegyek a tengeren. Ha erre rámész, nem tudod arrébb lökni, kivágja a gumit, leszakítja a difit. A pályabejáráson az ilyen köveket fel kell írni, de ahogy nyomvályúsodik az út, úgy kerülnek elő újabbak. A másik nagy veszélyük, amikor a nyom szélén vannak, és ahogy nekitámasztod a gumit, azonnal kiszakítja.

Veszprémben még egy dologra kell figyelni. Minden évben egyre lejjebb megyünk a kanyarokban és egyre több fatuskó kerül elő, amit értelemszerűen megint csak nem tudsz arrébb lökni, ezek is simán tönkre tehetik a futóművet.”

Ezek után azt is gondolhatnánk, hogy Matics nem szereti a murvát. „Jaj, dehogynem! Murván lehet igazán keresztbe csapatni a Mitsubishivel. Az aszfaltra ezekkel a jól tapadó gumikkal már kevés a teljesítménye, de murván lehet úsztatni keresztbe. Néha bele is feledkezek, de olyankor (Zejda) Viki mindig rám szól...”

A Red Ribbon Team együttműködő partnerei: Sepi Trans Kft., Rother.hu Kft., Ferme Kft., Formance Kft., Molnár Zoltán e.v., NBT Capital Kft., Agro-Clean Kft., Unitranscoop Kft., Unitranscoop Logistic Kft., Onlinet, Combit, Frituspecial, Reményi Károly e.v., CargoPlaza Kft., E-Vapor, Hidvégi László e.v. Autófényező, ACJ.SK



Hatból három

Így teljesített az MR Racing Veszprémben

Fortuna nem fogadta kegyei közé Veszprémben az MR Racing csapatát, hisz a hat rajthoz álló egységből csak hárman gurulhattak át a céldobón. A Kovács–Istovics kettős az abszolút 11., a Maricsek–Magyar páros a 15., míg a Borbás–Csáki duó a 6-os géposztály második és az abszolút 20. helyén teljesítette a 22. Veszprém Ralit.

SZÖVEG, FOTÓ: MR RACING

Kovács Antal és Istovics Gergő a Szombathely Rali után ismét célba vitte az R5-ös Fiestát, annak ellenére, hogy a Ford egyszer-egyszer mindkét versenynapon megmakacsolta magát.

„Az első gyorsaságin megint volt egy technikai problémánk. Gondolt egyet az autó és leállt. Durván 18-20 másodpercet hagytunk bent, amit rettenetesen sajnáltam, mert az egy nagyon jó menetel lett volna, előtte és utána is komfortosan autóztunk, sikerült átmentenünk azt a tempót, ami megvolt Székesfehérváron. A második márkói gyorson már semmi baj nem volt a Forddal, viszont az előttem rajtolónak sajnos már az előző szakaszon leszakadt a kipufogója. Ezt végig a földön húzta, így a negyedik-ötödik kanyartól az ő porában mentünk. Azokon a részeken, ahol igazán gyorsan lehetet volna menni, csak kerestük a kanyarokat. Jöttünk egy közepes időt, és a 15. helyről vártuk a másnapi folytatást. A célunk továbbra is a top 10 volt a verseny végére.

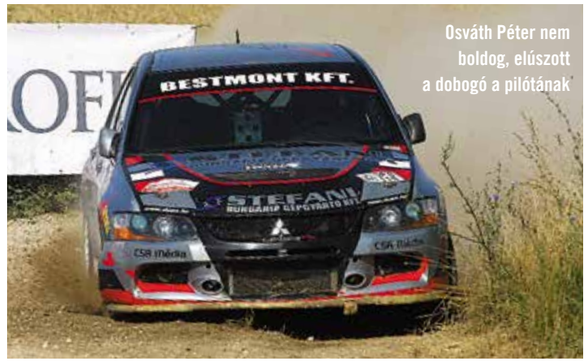
A vasárnapi nap sem kezdődött jól számunkra. Az autó tökéletesen működött, reggel viszont én hibáztam Kislődön, jó 15 másodpercet bennhagytunk. Túlvállaltam egy ugratót, ami miatt még tolatnunk is kellett. Hegyesden és Hajmáskéren már normálisan mentünk, illetve a második körben folyamatosan zárkóztunk fel az abszolút értékelésben, az utolsó gyors előtt már nyolcadikak voltunk. Aztán az utolsó szakasz második kilométerénél elment a kormányszervó. Egy ilyen autót elég nehéz vezetni kormányrásegítés nélkül, úgyhogy visszaestünk a 11. helyre. Mondhatnám azt is, hogy a mi R5-ös Fiestánk nem szeret az abszolút tízben lenni, és a verseny végén megnyugodott, hogy a 11. helyen zártunk. Összességében egy nehéz verseny volt számunkra a Veszprém Rali, de nem csüggedünk, megyünk tovább!"

Maricsek Miklós és Magyar Gábor akárcsak tavaly, úgy idén is az abszolút 15. pozícióban zárta a Veszprém Ralit. A mitsubishis páros a hagyományos N csoportban az ötödik helyen végzett.

„Lehettem volna egy kicsit gyorsabb, de nekem mindig az jár a fejemben, hogy a futamnak a célban van vége, és előtte össze kell gyűjteni azt a 140 gyorsasági kilométert, ami a verseny távja. Idén sokkal gyorsabbak voltunk, mint 2014-ben, pedig a tavalyi Mitsubishim sokkal erősebb volt, mint az idei N csoportos Lancer. A Veszprém Ralin már csak azzal is értékes pontokat lehet összegyűjteni, ha szívósan és jó tempóban végigautózzuk a távot. Veszprémben még az utolsó gyorsasági is okozhat meglepetéseket, nekünk is okozott az a defekt, amit Hajmáskéren begyűjtöttünk, de addigra légüres térben autóztunk, előttünk és mögöttünk már nem volt veszély, így 1 perccel rosszabbat jöttünk ugyan, de megőriztük a 15. helyet. Az, hogy az N csoportban ötödikek lettünk és autóztunk jó időket, az annak is köszönhető, hogy többeknek volt műszaki hibája, illetve olyan problémája, amit maga a Veszprém Rali pályái kreálnak, mert ez egy rettenetesen nehéz verseny. Egy neccesebb helyzetünk volt a verseny alatt, Hegyesden. A második körben lendületesebben mentünk, változtattam a lengéscsillapító beállításain, amitől érzésre sokkal jobb lett az autó. Természetesen az egyik kanyarba gyorsabban estünk be, keresztbe álltunk, és emiatt veszítettünk időt, de folytatni tudtuk a versenyt. Ezt leszámítva nagyon élvezetes volt az a szakasz, és szuper volt az egész verseny is!"



Vezetik a bajnokságot Borbásék, most már csak az előnyt kell beosztaniuk



Osváth Péter nem boldog, elúszott a dobogó a pilótának



A Borbás Szabolcs–Csáki Richárd kettős második lett a 6-os kategóriában és a Veszprémben szerzett pontoknak köszönhetően átvették a vezetést a bajnokságban.

„Sajnos Hoffer Zsolték kiestek, nem ilyen végeredményre számítottunk, jó lett volna megküzdeni velük, és úgy megszerezni a kategória második helyét. Nagyon nehéz verseny volt, az autónak megint egy pisszenése sem volt, szenzációs a kis Fiesta! Sokat kell még vele mennem, hogy tényleg gyors legyek murván. Ez most be is igazolódott, hisz hiába küzdök Hoffer Zsoltival, hogyha jön Bereczki Norbi, aki egy évben egyszer megy ilyen autóval, és úgy elver minket, mint jég a határt! Rengeteget kaptunk Norbitól, de nem is néztük az idejét, mert Hofferék kiesése után már nem siettünk annyira, az utolsó 3-4 gyorson már könnyű dolgunk volt. Jól akartuk érezni magunkat. Az utolsó szakaszon ez talán már túl jól is sikerült: túlcsúsztunk, tolatnunk is kellett, de összességében jó volt. Most vezetjük a bajnokságot, ezt az előnyt kell beosztanunk a hátralévő két versenyre."

Osváth Péter és Farnadi Ágnes balszerencse-sorozata tovább folytatódott Veszprémben is. A Balatonfüredi páros a második nap elején volt kénytelen feladni a futamot.

„Kormányműproblémánk volt szombaton. Kiszakadt a menet, lelazult a kormánymű, emiatt nem igazán ment jól az első két gyorsasági. A nagyszervizben a srácok megcsinálták a kocsit, az ötödik helyen voltunk, de nem sokkal lemaradva, mindössze 5 másodperc volt a hátrányunk a dobogó legalsó fokához képest. Épp ezért másnap reggel Kislődön sietni próbáltam, és egy erdős részen kicsit túlcsúsztam. Meghúztam a kéziféket, hogy ráfordítsam a kanyarra az autót, de a belső íven volt egy fatuskó, amit kifordított kormánnyal eltaláltunk, az pedig elgörbítette a belső kormányösszekötőnket, és ezzel a futómű is megsérült. Rossz időt jöttünk, de nem volt annyira rossz, mint amire én számítottam, sőt, elsőre azt gondoltam, hogy ott rögtön véget is ért a versenyünk, de tovább tudtunk menni. Hegyesd előtt állítottam az összetartáson, sikerült aránylag jól beállítani. Elrajtoltunk, volt két nagy gödör, amit kikerültem, de nem sokáig jutottunk, mert a következő kanyarban eltört a kormányösszekötő. Dobálós volt lefelé, bal oldalon tehermentesített a kerék, aztán ránehezedett az autó súlya, fékeznem kellett, hogy el tudjunk kanyarodni, de ez a V alakban elgörbült kormányösszekötő ennyit bírt, és aláfordult a kerék, ezzel pedig véget ért a versenyünk.



Maricsekék lehettek volna gyorsabbak, de fontos volt számukra a célba érkezés



Nehéz versenyen van túl kovács Antal és Fiestája

Sajnos a kategóriánkban nemcsak az első, hanem a dobogós helyezések is eldőlni látszanak. A verseny után nem is néztem meg a ponttáblát, mert számunkra oly mindegy, hogy negyedikek vagy ötödikek leszünk az év végén. Az első három, ami mérvadó lett volna, de az elúszott. Ritka, hogy ilyet mondok, de a rengeteg balszerencse miatt – ami idén ért minket – megcsömörlöttem egy kicsit. Valami nagyot kell, hogy újítsak, leülök, és átgondolom, hogy hogyan tovább."

Ifj. Cseh Vilmos és Németh Gergely idei versenynaptárában a három murvás futam szerepelt. A mitsubishis pilóta tanulóévnek szánta a2015-ös szezont, és a kiesésük ellenére pozitívan értékelte a Veszprém Ralit.



Cseh Vilmos versenye ezúttal egy defekttel ért véget

„Nagyon vártam a szombati Márkó–Jutaspuszta szakaszt, hiszen volt már tapasztalatom erről a gyorsaságiról. Az abszolút 13. helyen sikerült az első szakaszt abszolválni, és ez elég lett volna a hármas kategória második helyéhez, aminek mi nagyon örültünk. A második körben is jót tudtunk menni, de akkor már sokkal nagyobb volt a por. Emiatt kétszer túl is csúsztunk, a 18. időt autóztuk, és a 13. helyen zártuk a szombati napot. Elégedettek voltunk, mert ha az N csoportba nevezünk, akkor a kategória második helyéről kezdhettük volna a második napot.

Vasárnapról annyit, hogy Kislődön már egyszer mentem, egy korábbi Veszprém Rali alkalmával, onnan volt némi tapasztalatunk. Viszonylag jól lejöttünk rajta mindkét alkalommal, lehetett volna gyorsabban is, de azért jó volt. A másik két gyors az teljesen új volt számunkra. Azokon nyilván nem teljesítettünk olyan jól, de nem volt rossz.

Az utolsó előtti szakaszon, Hegyesden elrajtoltunk, és mindjárt az első komolyabb fáktávon, ahol el kellett volna fordulni egy szélesebb útra, már kigyúrták az autók a pályát, és kijött egy éles szikla, amire mi ráfékeztünk. Abban a pillanatban eldurrant a gumink és a felni, elgörbült a kormányösszekötő rudunk. Kicseréltük a kereket, szép lassan lejöttünk, de nem láttuk értelmét a folytatásnak, mert hátraestünk az összetettben, illetve sérült futóművel felesleges lett volna rámenni a leghosszabb és legnehezebb pályára, inkább leadtuk a menetlevelet és kiálltunk."

A Rali2 P csoportjában szereplő Gyarmati Ariel–Kocsis György kettősnek rövidre sikerült a 22. Veszprém Rali, mindössze egy szakaszt teljesítettek a bajnokság ötödik állomásán.

„Az elsődleges célunk az volt a Veszprém Ralin, hogy pontot szerezzünk. Azért mentünk, hogy a bajnoki tabellán megőrizzük, és ha lehet, megerősítsük a vezető pozíciónkat. Sajnos ez most nem jött össze, mert bár az első gyorsaságit megnyugtató fölénnyel meg tudtuk nyerni, a második szakasz rajtjában eltörött a féltengelyünk. Mielőtt elrajtoltunk láttam is, hogy óriási gödörbe fogunk belecsattanni, ezért próbáltam finomabb rajtot venni, de ezek szerint ez nem sikerült eléggé. Nagyon szomorúak vagyunk, hogy elestünk a pontoktól, és a bajnokságban visszacsúsztunk a második helyre, valamint amiatt is, hogy nem tudtunk többet menni az autóval murván. Az első gyorsaságin szerzett tapasztalat azt mutatta, hogy óriási élmény laza talajon autózni a Mitsubishivel. Nem forszíroztuk a tempót, inkább a biztonságra törekedtünk, de ennek ellenére is szenzációs élményt adott a Lancer. Nagyon jól lehet az autóval csúszkálni, tényleg úgy, mintha csak szimulátorban ülne az ember. Emiatt is sajnáljuk, hogy idő előtt véget ért számunkra a Veszprém Rali, és nem tudtuk kiélvezni a hátralévő öt gyorsasági szakaszon az autó nyújtotta örömöket."

CSR média RALLY CAFÉ PRIME RATE

Új kihívásokra várva

LiveWire Rally Team: Felkészülés és versenyek

A csapat ralis szekciója teszttel, illetve autóépítéssel töltötte az év hetedik hónapját, velük ellentétben Gorzó Zsolt a csapat versenyfelszerelései mellett gokartos vonalát is erősíti.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: LIVEWIRE RALLY TEAM

Zsolt a csehországi Vysoke Mytóban az MNASZ–MGSZ–RMC–CEE IX–X. fordulóján újból versenybe szállt ellenfeleivel egy számára ismeretlen pályán. A hármas szám végigkísérte versenyhétvégéjét, hiszen az időmérőn, az első futamon, továbbá a döntőben is az előkelő harmadik helyen végzett az Intrepid vázon, Rotax Max motorral szerelt gokartjával nemzetközi értékelésben. A magyar bajnokságban viszont a dobogó második fokára állhatott fel.

Ferjáncz András július közepét a tesztelés jegyében töltötte a tököli repülőtéren. A hangsúly az idei évben az aszfaltos futamokra került, ezért is tette le voksát az ilyen kilométergyűjtés mellett. A próba azonban ezúttal nem sikerült valami fényesen: szétment az EVO hátsó hajtása a teszt elején, aminek a két féltengely és az osztómű látta kárát. Természetesen az előző verseny kihagyása után Nagy Attila navigálásával többszörösen várják az augusztusi Baranya Kupa kihívásait.







A Mitsubishi tesztelésével megegyező hétvégén a csapat médiapartnere, a (B) Visuals tagjai egy látványos videót készítettek a murva, por, forróság és a tempó jegyében, amely szintén a LiveWire Energy főtámogatásával láthatott napvilágot, ugyanakkor az autósport örökös magyar bajnokának, Ferjáncz Attilának 69. születésnapja köszöntésére is szolgált.

Mindezek mellett Szlovákiában is felpörögtek az események. A Cséplő testvérek Peugeot 106-os csapásmérője napról napra, óráról órára változik, hiszen a Kassa Ralin mindenképpen az új, a csapat színeiben pompázó versenyautójukkal állnak rajthoz.

Természetesen ebben a hónapban is az egész csapat energiáját és mentális frissességét a LiveWire Energy cukor és ital biztosítja.



A július a felkészülés hónapja volt a LiveWire Rally Team háza táján

Köszönet a támogatásért: Vitex Plus s.r.o., LivewireEnergy Kft., LiveWire Rally Team, Paragraf-MGI s.r.o., Rics-Cont Business Kft., Print Profi, Bayer Trans Kft., Tartós-Produkt Kft., Europe Market s.r.o., Digital Fire Kft., FAIR Diszkont, Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft., Bionectar Kft., Bakery Group Kft.,Duex Meta Kft., Duo Metal Kft., Brucker Plusz Bt., Hankook Tyres, Wellness-Info Kft., Aura System Kft., QuasarDatabase Systems Kft., Web – Factory kft, Székelyi Kamion Technikai Bt., Hajnal és Kriszt Bt., Ali Transport Kft., Inker BT, Pedro 2006 Kft., ZozoTrans Kft., Kolláth szerviz Kft., Moniktrans Kft., www.versenyfelszereles.hu, Admagic Kft., Rácz-Trans Kft.

Dobogón Veszprémben

Szabó–Ignácz: Még tudtak gyorsulni

Három versennyel a vége előtt a Rali2-es bajnokság P12-es kategóriájának harmadik helyén áll a Szabó Norbert–Ignác Dániel Péter páros. Norbi egy év kihagyás után tért vissza idén a mezőnybe, és eddig remekül szerepelnek.

SZÖVEG: HUNYADI • FOTÓ: SALÁNKI

A páros legutóbb Veszprémből hozta el a második helyezésért járó serlegeket, és három versennyel a vége előtt összetettben is dobogós helyen áll.

Veszprémben hatalmas csatában végeztetek a második helyen. A hatból négy szakaszon gyorsabbak voltatok, mint a versenyt megnyerő páros, ennek tudatában nincs egy kis csalódottság bennetek? – kérdeztük a pilótát.

Hosszú idő után végre mi is partiban voltunk az első helyért. Ha valami diplomatikus választ akarnék adni, azt mondanám, hogy nemes csata volt, és hogy így sem rossz... De valójában volt egy kis csalódottság, amit azóta már megemésztettünk. Persze, hogy meg szerettük volna nyerni, mert jó esélyünk volt rá.

Összességében hogyan jellemeznéd a veszprémi hétvégéteket?

Eléggé zsúfolt volt. Szombaton estig tartó pályabejárás, vasárnap pedig egy feszes időbeosztás. Kevés problémánk volt a futam alatt, de azok sorsdöntőek. Az az izgalmas egy ralin, hogy az esti parc ferméig bármi megtörténhet. Különösen egy Veszprém Ralin. A negyedik gyorsig vezettünk, az ötödikről már defekttel jöttünk le. Itt vették át a vezetést Vizelliék. 4,1 másodperc hátránnyal fordultunk rá az utolsó, lőtéri szakaszra.

Megpróbáltunk gyorsan és pontosan menni, ám a táv negyedénél az autónk elkezdett három, majd két hengerezni. A végére már annyira nem ment, hogy majdnem megálltunk. Kb. 30-cal gurultunk át a fotocellán. Hogy e nélkül sikerülhetett volna a bravúr, azt már sosem tudjuk meg.

Öt verseny után összetettben a 3. helyen álltok, hogyan értékeled az idei szezonotokat eddig?

Az eddigi futamok többségével elégedettek vagyunk. Az ellenfelekhez képest nekünk viszonylag kevés műszaki hibánk volt, ennek is köszönhető a felzárkózás az élmezőnyhöz. A szervizcsapat remek munkát végez a felkészüléseken és a futamokon is. Ezeknél a srácoknál nincs lehetetlen. Köszi, fiúk! Magamon érzem az egy év kihagyást, de azt is, hogy gyorsulunk, és tudunk még gyorsabbak lenni. Az eddigi jó szereplésünk, úgy érzem, elsősorban a navigátorom és a szervizcsapat kiváló munkájának köszönhető.

Mit üzentek a szurkolóknak?

Azt, hogy köszönjük az elismerő szavakat, a biztatásokat, és a kisvárdai srácoknak a lepedőt a pálya szélén. Jó érzés ezeket hallani és látni!



Norbi Veszprémből a második helyezésért járó serleget hozta el, és három versennyel a vége előtt összetettben is dobogós helyen áll



B-SAFETY KFT. | METAL-INOX KFT. | TIPP PLUSZ KFT.

naracom inter cars Autósport Formula KZ Invest Kft. Olajszer-Tech Kft. Új Ház Centrum
LASZTRA HAUSER Omega Transz Kft. Stone Dragon Kft. Magic Food



Kellett már nagyon

Spitzmüllerék abszolút 6. helye Veszprémben

Bár a balszerencsés sorozatot teljesen nem sikerült lezárniuk, a Spitzmüller Csaba–Bazsó Attila páros egy defekt és egy leszakadt hátsó differenciálmű ellenére sikeresen célba hozta a Veszprém Ralin az Evo X-es Mitsubishi Lancert, és ezzel székesfehérvári kiesésüket feledtetve újra értékes pontokat szereztek az országos ralibajnokságban.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TDK

Az eleje és a vége nagyon jól sikerült, közte viszont volt néhány kalandotok. Mesélj, hogyan alakult számotokra a 22. Veszprém Rali? – kérdeztük a pilótát.

Röviden összegezve valóban ez történt. Az első nap úgy indult, ahogy terveztük. Nem túl keményen, de azért hajtottunk, ám az igazi puskaport másnapra tartogattuk. A vasárnap azonban szörnyen kezdődött, mivel az első gyorsaságin rögtön kaptunk egy defektet, és a szakasz felét így kellett teljesítenünk. Rengeteg időt veszítettünk, ráadásul a futómű is megsérült, ami további komoly időveszteséget okozott a következő két gyorsaságin. A srácok a szervizparkban megcsinálták az autót, ám a következő kör második gyorsaságijának a felénél leszakadt a hátsó differenciálmű, amit két spaniferrel próbáltunk felkötni, így folytatva a versenyt. Küszködve bár, de végül sikerült teljesítenünk a távot.

A történtek fényében az elért eredményre sem lehet panaszotok…

Így van, az abszolút 6. hely valóban nagyon hízelgő, ha figyelembe vesszük, hogy mennyi apró bosszantó műszaki probléma hátráltatott minket ezen a hétvégén is. Az igazsághoz az is hozzátartozik azért, hogy ahhoz, hogy ennyit tudtunk javítani a végén, az is kellett, hogy másoknak is problémái legyenek. De hát nekünk is akadtak gondjaink bőven, úgyhogy ez már csak egy ilyen, nehéz és küzdelmes verseny volt mindenkinek, úgy tűnik.

Hogy érzed, a mostani abszolút 6. hellyel sikerül stabilizálnotok a helyzeteteket, és elindítani innen egy huszáros hajrát a bajnokságban?

Bízom benne, hogy így lesz. Az biztos, hogy nagyon kellettek már ezek a bajnoki pontok, hiszen a következő versenyek szempontjából sem mellékes, hogy hogyan állunk a bajnokságban. Minél rosszabb pozíciót foglalunk el az összetettben, annál kedvezőtlenebb helyről indulhatunk az éppen adott versenyen, ami sok esetben azzal jár, hogy porosabb pályán vagy sötétebb körülmények között kell versenyeznünk, mint kategóriatársainknak. Ez nem szerencsés, ezért ebből a szempontból is úgy kellett már nekünk egy ilyen erős pontszerző befutó, mint egy falat kenyér. A kassai pályákat nagyon kedvelem, ezért már alig várom a következő versenyt.



Nagyon kellettek a pontok Spicinek

Lubics Szilvia
3-szoros Spartathlon (246 km) győztes

QUALIFIED

Bemutatjuk a Forerunner 920XT sportórát, mely olyan fejlett szolgáltatásokat kínál, mint a futási dinamika[1], VO2 max becslés[2], valós idejű helyzetmegosztás és okos értesítések[3]. Lubics Szilvia felkészülését a 24 órás világbajnokságra is a Forerunner 920XT segíti (2015. április 11-12. Torino, Olaszország).

www.garmin.hu

GARMIN

save › plan › share connect powered by Garmin

Forerunner® 920XT

©2014 Navi-Gate Kft.
[1]Ha HRM-Run™ szívritmusmonitorral együtt használja - egyes típusoknál alaptartozék, másoknál külön vásárolható.
[2]Szívritmusmonitor használatakor. [3]iPhone 4s vagy újabb telefonokkal használható.



Az első mátrai verseny

Új Suzuki, új pálya

A North Racing színeiben induló versenyzőpáros, Szóda Ákos és Szauter Zita nemcsak először járta be a Mátra Rali 8,45 km-es szakaszát, de új, még csak közúti forgalomban tesztelt Suzuki Swifttel álltak rajthoz. Ákost kérdeztük a friss élményekről.

SZÖVEG: LAKATI ANETT • FOTÓ: RALLYFEELING

Most, hogy először voltatok a mátrai versenyen, mik az első tapasztalatok?
Minden tekintetben tökéletes, egy igazi ralipálya, és nem kis kihívás még olyan autóval sem, amit már ismersz, egy teljesen újjal pedig tényleg nem volt könnyű. Ezen felül a folyamatos emelkedők is igénybe veszik a gépet. Nem tudtam, mire számítsak úgy, hogy csak egy irányba megyünk, eddig ugyanis sprintversenyeken mindig oda-vissza kellett teljesíteni a szakaszt. De kellemes csalódás volt, mert nem okozott fennakadást a levezetés. Összességében jól éreztük magunkat.



A sprintversenyek után az első „egyirányú” futamát a Mátrában teljesítette a páros

Milyen volt a Suzuki, hogy sikerült a teszt?
Az autó viselkedése, mozgása és a fék is nagyon tetszett, egyértelműen kiderült számunkra, hogy sokkal fejlettebb, mint a korábbi gépünk. Viszont szerintem a váltó nem megfelelő a motorhoz, és ki is derült, hogy hőgombaprobléma miatt nem sikerült a maximumot kihozni a Suzukiból – ezt viszont azóta már orvosolták is. Úgy tudom, hamarosan új váltót is kap a gép, amit lehetőségünk is lesz majd letesztelni. Szeretném megtudni, hogy mire képes az autó, ha minden rendben van, hiszen annak ellenére, hogy az idők nem lettek annyira jók, mint amire számítottunk, a végleges váltást legkésőbb jövőre meg kellene lépni.

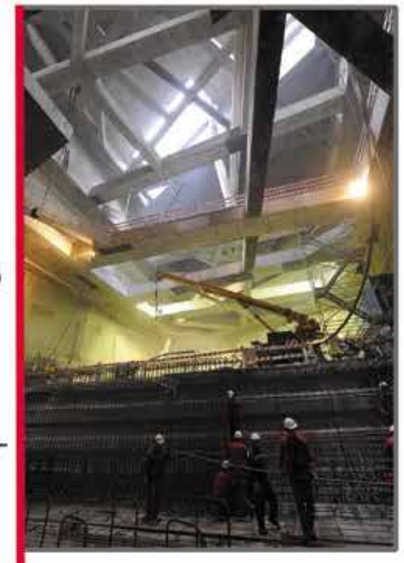
Melyik versenyen indultok legközelebb?
Sajnos még nem tudom, elég sok dologtól függ – elsősorban persze attól, hogy mit sikerül kigazdálkodni. Viszont azt még nem döntöttük el, hogy ezzel a géppel, vagy a régi Suzukival menjünk-e. Talán egy újabb teszt után kiderül.

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT.
A-HÍD Zrt.
H-1138 BUDAPEST,
KARIKÁS FRIGYES U. 20.
www.ahid.hu

Több mint száz éve folyamatosan jelen vagyunk a hazai építőipar élvonalában.
Megfelelve a mindenkori követelményeknek, mindig magas színvonalon végezzük kivitelezői és tervezői feladatainkat.

Hagyományainkra és korszerű szaktudásunkra épülő megbízható, minőségi munkát kínálunk Önnek.

Modern technológiákat alkalmazunk, kiemelt figyelmet fordítunk a környezetvédelemre. Maradéktalanul megfelelünk a hazai és európai előírásoknak.



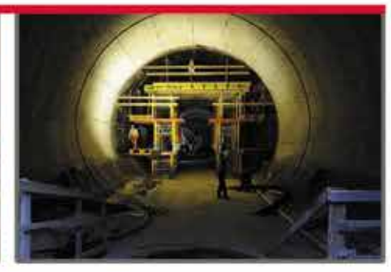
Főbb tevékenységeink:

• hidak és egyéb közlekedésépítési műtárgyak építése és felújítása
• autópályák, közutak építése
• kommunális létesítmények építése
• városi villamos vonalak építése
• katonai létesítmények építése
• ipari létesítmények építése
• környezetvédelmi munkák
• vízépítési munkák
• metróépítése
• vasútépítése
• magasépítés
• tervezés









Autósport Formula · Olajszer-Tech Kft. · RDL · Omega Transz Kft · Új Ház Centrum · Piramis Építőház Kft. · RO-BA TRANS · PRINT Profi · KRAUSZ Mezőgazdasági és Barkács Kisáruház · KZ Invest Kft. · WiLU auto · HAUSER · PRAKTIKUS · ROZIFA KFT. · IEJ · KD Kovácsdaru

Toyota-diadal

A Fekete–Tóth páros győzött az Euro-Tools Kupán

Győzelemre vezette a Toyota Hilux Overdrive-ot a tereprali-ob idei negyedik futamán Fekete Antal és Tóth György az Euro-Tools Kupán, Bábolna térségében. A címvédő páros mögött komoly csata után a ponttáblázat éllovas egysége, Fazekas Károly és Szenáki László zárt az X6-os BMW-vel, míg a 3. helyet a nagy napot kifogó Tomas Ourednicek és Pavel Vaculik szerezte meg a H3-as Hummerrel.

SZÖVEG, FOTÓ: TEREPRALI BLOG / TEREPRALI.REBLOG.HU



Feketéék győzelmükkel 16 pontra faragták a hátrányt

Ahogyan arra számítani lehetett a meteorológiai előrejelzések fényében, a terepralis tekintetben szűz területnek számító bábolnai térségben pokoli forróság uralkodott a hétvége során. A derbi kezdetén úgy tűnt, hogy Korda Erik és Csató Attila viheti a prímet az ismeretlen pályákon: a duó előbb a szuperspeciált nyerte nagy fölénnyel, majd a szombatra előírt hat szelektív szakaszból az első ötöt is, az aznapi utolsó menet során azonban a technika ördöge kipécézte magának a HRX-Fordot. A versenygépben egy relé meghibásodása miatt lekapcsolt az elektromos rendszer, a kocsi leállt, így a páros csak vontatva jutott vissza a szervizparkba, másnap pedig vaskos időbüntetéssel állhattak vissza a mezőnybe.

Kordáék szombati drámája után a Fekete–Tóth kettős fordult a legelőkelőbb pozícióból a hajrára, és a bajnokpáros meg is ragadta a győzelem esélyét. Vasárnap az első szakasz megnyerésével tovább növelték az előző napon gyűjtött előnyt, a hátralevő három menet során pedig a saját tempójukat autózták, így végül 2 perc 42 másodperccel végeztek Fazekasék előtt. „A rendezők egyszerűen fantasztikus pályákat hoztak össze, mi pedig kifogástalan autót kaptunk a csapattól. Megkockáztatom, hogy mióta a Toyotával megyünk, az autó még egyszer sem volt annyira versenyképes, harapós, mint most. A forróság persze megnehezítette a dolgunkat, de szerencsére az utolsó szakaszon már azt is megengedhettük magunknak Gyurival, hogy fütyörésszünk egy keveset! Nagyon örülünk az eredménynek” – értékelt a szervizparkban a győztes tandem pilótája, aki így – előreláthatólag – 26-ról 16-ra mérsékelte hátrányát a listavezető Fazekashoz képest.

Az előző két futamot megnyerő BMW-s kissé álmosan indította a zárónapot, de szokásához híven a folytatásra begyújtotta rakétáit. Ezzel sikerült visszakapaszkodnia a 2. helyre, minimalizálva a pontveszteséget: „Őszintén szólva sajnálom, hogy nem sikerült összehozni a mesterhármast, de sajnos elkövettünk pár hibát, amelyek megbosszulták magukat. A hazai világkupafutamon megpróbálunk visszavágni. Egyébként maga a verseny nagyon tetszett, remek pályákon csatázhattunk” – értékelt a 2011-es és 2012-es után a harmadik magyar bajnoki címére hajtó Fazekas.

A balatonfüredi versenyző gigantikus csatában, mindössze 3 másodperccel tudta maga mögött tartani Tomas Ourednicket. A magyar futamok állandó résztvevőjének számító cseh Hummer-pilóta tőlünk egyenesen a világkupa-sorozat spanyolországi helyszíne felé vette az irányt, ezért megpróbált a szokásosnál óvatosabb lenni, de nem titkolta, hogy csak nehezen tudta fegyelmezni magát, a felcsillanó dobogós sansz pedig csak rontotta a helyzetet: „Egyszerűen imádom Magyarországot, a magyar pályákat és a magyar versenytársaimat, barátaimat. Sokan azt mondták, hogy őrültség a spanyolországi világkupaderbi előtt elindulni itt, szerintem viszont a forróság és a komoly ellenfelek miatt remek felkészülésnek bizonyult. Akármennyire igyekeztem visszafogni magam és kímélni az autót, ez csak ritkán sikerült, de meglett a jutalom is, a dobogós eredmény, valamint az, hogy a kilencedik szelektív szakaszon versenyzői pályafutásom első szakaszgyőzelmét arattam. Erre nagyon büszke vagyok” – fogalmazott Ourednicek.

Az egyfutamos kihagyást követően visszatérő, a verseny megrendezéséhez nélkülözhetetlen segítséget nyújtó Fodor Imre küzdelmes hétvége után zárt a 4. helyen. A 2013-as magyar bajnoknak a méterszámláló meghibásodása után dacolnia kellett a Ford Ranger Dakar rakoncátlankodó fékrendszerével is, ennek ellenére a záróna-pi szakaszok mindegyikén a legelőkelőbb helyért csatázott. „Nagyon boldog vagyok, hogy a tereprali felfedezte egy újabb szegletét az országnak, annak pedig különösen, hogy a visszajelzések alapján nemcsak nekem jöttek be a pályák. Számunkra nem volt könnyű a verseny, de a balszerencsés szezonkezdet után legalább megvannak az idei első pontjaink. Két futam még hátravan, meglátjuk, hogy mit tudunk kihozni ezekből” – fogalmazott a szélvészgyors győri pilóta, aki méltatta a méterszámláló nélkül is derekasan helytálló navigátorát, Mesterházi Márkot.

Kordáék végül az 5. helyen végeztek, míg őket a pályafutása második terepralis futamát teljesítő Juhász Gábor követte. A bugaci évadnyitón a sportágat egy Polaris fedélzetén megízlelő pilóta ezúttal egy Klement-Mosquitóval állt rajthoz, de őt sem kerülték el a technikai gondok, így kétórányi időbüntetést is hozzáadtak az eredményéhez.

A tereprali-ob következő futama a világkupa-sorozat hazai állomása, a Hungarian Baja lesz: az évad fénypontjának számító derbit augusztus 13–16-án rendezik Veszprém térségében, ahol nemcsak egymással, hanem a terepralis világelittel is összemérheti majd tudását a magyar armada.















Fazekasék nagyot küzdöttek az ezüstéremért Ourednicekékkel

„Kezdetben úgy tűnt, hogy Kordáék vihetik a prímet az ismeretlen pályákon.”

Euro-Tools Kupa: hivatalos végeredmény (autósok)

1. **Fekete Antal–Tóth György**	Toyota Hilux Overdrive	+ 02:58:40
2. **Fazekas Károly–Szenáki László**	BMW X6	+ 00:02:42
3. **Tomas Ourednicek–Pavel Vaculik**	Hummer H3	+ 00:02:45
4. **Fodor Imre–Mesterházi Márk**	Ford Ranger Dakar	+ 00:03:08
5. **Korda Erik–Csató Attila**	HRX-Ford	+ 01:54:13
6. **Juhász Gábor**	Klement Mosquito	+ 06:45:00

Itt a piros, hol a piros?





„A mezőnyben bemutatkozott 2011-es Suzuki Swift Kupa és a tavalyi RCM CUP győztese."







Végeredmény

1. verseny

1. **Tim Gábor**
2. **Balogh Zoltán**
3. **Gáspár Csaba**

2. verseny

1. **Tim Gábor**
2. **Tomas Bizub**
3. **Gáspár Csaba**

Vízözön és tömegbaleset a Salzburgringen

A Swift Cup Europe idei sorozatának a negyedik hétvégéjét rendezték az ausztriai versenypályán, ami két rendkívüli izgalmakkal tarkított futamot hozott. Az elsőben az eső kavarta meg a kártyákat, míg a másodikban csak hat pilótát intett le a kockás zászló, a többiek tömegbalesettel csalták elő a pirosat.

SZÖVEG: BENDE IMRE • FOTÓ: VARGA ILDIKÓ

A hétvége különlegessége volt, hogy a bajnokságban bemutatkozott Tim Gábor, aki 2011-ben megnyerte a Suzuki Swift Kupát, míg tavaly az RCM CUP-ot, melynek bajnokságát idén is vezeti 20 ponttal. De nem ő volt az egyetlen beugró, a Salzburgringen debütált Gáspár Csaba is, akit a túraautózás szerelmeseinek nem kell bemutatni, több nemzetközi bajnokságot is megjárt magyar pilótáról van szó.

A szombat reggeli időmérés tökéletes körülmények között zajlott, és ezt mindenki kihasználta. A 26 fős mezőny tagjai folyamatosan javították meg köridejüket, igyekeztek minél jobb szélárnyékot találni. Tim Gábor megmutatta, hogy nem véletlenül háromszoros magyar bajnok már, megnyugtató, több mint fél másodperces előnnyel nyerte az időmérést. A második az osztrákok élmenője, Tobias Weichenberger lett, a fiatal magyar hölgyversenyző, Keszthelyi Vivien előtt.

A szombat délutáni versenyre özönvízszerű eső érkezett a pálya fölé, de sokak mégis a száraz gumikon maradtak. Így tett a pole-ból induló Tim is, aki jól kapta el a rajtot, és 5 másodperces előnyt épített ki. A 15. helyről induló Balogh Zoltán kihasználta a verseny előtti kavarodást, és gyorsan felrakatta az esőgumikat, ami hatalmas előnyt jelentett. Rohamosan lépkedett előre, és már a második helyen járt, mikor a biztonsági autót beküldték a pályára baleset miatt.

Az újraindítást jelentő zöld jelzést Tim jól kapta el, és megint elnyúlt a mezőnytől. Balogh a nyomában tudott maradni, de támadásra nem volt esélye. Ebben a sorrendben értek célba, Tim nyert Balogh előtt, a harmadik pedig az FIA ETCC-ben is sikeresen szerepelt, többszörös magyar bajnok Gáspár Csaba lett.

A vasárnapi második versenyre már ideális, száraz körülmények között került sor. Az első futam eredménye adta a rajtsorrendet, persze az első nyolc pilóta fordított sorrendben állt a rajtrácsra. Komolyabb probléma nélkül teljesítette a 26 fős mezőny az igen szűk első sikánt. Az osztrák Martin Zelhoffer vezette a mezőnyt Lukas Puchinger előtt, a legjobb magyar Bernula István volt. Tim Gábor ekkor csak a kilencedik helyen autózott. A verseny feléig együtt maradt az első 8-9 autó, mikor a pályára hajtott a Safety Car, Alexander Maier forgott bele a szalagkorlátba, és állt meg a pályán.

Az újraindítás után hamar kialakult az élen egy 6 fős csoport, Bernula átvette a vezetést, Gáspár Csaba üldözte, de Tim is kezdett felérni rájuk. Az élen állók összeakadtak, Bernula ki is forgott, pont Tim elé, akinek épphogy sikerült kikerülni az ütközést. Gáspár Csaba a 11. körig tudta tartani Timet, aki végül megelőzte, és átvette a vezetést. Az élen már nem változott semmi a célig, Tim megnyerte a második versenyt is.

A mezőny középső traktusában a célba érkezés előtt egy komoly baleset alakult ki, hatan akadtak össze, Keszthelyi Vivien többször is megpördült a levegőben, így piros zászlóval intették le a mezőny megmaradt részét. Ezért hiába kockás zászlónál fejezte be az első hat a versenyt, az utolsó tiszta kör számított, ez adta a végeredményt. Így ugyan második helyen volt Gáspár Csaba a leintéskor, a 12. kör eredménye volt a hivatalos végeredmény. Tim mögött Tomas Bizub lett a második, Gáspár Csaba pedig a harmadik.





Egy óriási bukás és az előzmények: Keszthelyi Vivien nagy balesetet szenvedett



Ádáz csata

Vizin Tamás két kalandos hétvégéje

Előbb a Red Bull Ringen, majd pedig Spában tett látogatást a Lotus CEE mezőnyével Vizin Tamás, aki egyik pályán fontos esős tapasztalatokra tett szert, a másikon pedig egy emlékezetes párharc részese volt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO, MAKAI

A hungaroringi szezonnyitó után sikerült-e Ausztriába is átmenteni az erős formát?

Az előrejelzés szerint esőre kellett számítani a Red Bull Ringen, és az időjósok várakozásai nagyjából be is jöttek. Mi előzetesen igazi száguldásra készültünk ezen a gyors pályán, de ehhez képest sokat kellett esőben köröznünk, számomra pedig külön érdekességet jelentett, hogy korábban még sohasem vezettem nedves körülmények között ezen a helyszínen, így eleinte nem is tudtam, hogy pontosan milyen íveket lenne a legjobb használni. Egy erős edzéssel aztán sikerült lefektetnem az alapokat a versenyre, így az első futamon igyekeztem is elhúzni a riválisaimtól. Az élen álltam a Lotus kupában, ám ekkor minden előjel nélkül kaptam egy jobb hátsó defektet. Muszáj volt megállnom és félrehúzódnom a domb tetején, a kerék ugyanis leesett a felniről. Emiatt a biztonsági autót is beküldték, számomra azonban véget ért a futam, noha ekkorra már igazán megkedveltem a vízen való autózást. A másnapi verseny már száraz körülmények között zajlott, és ekkor ismét nagy vágtába kezdtem, így végül sikerült is nyernem a kategóriában. Összességében tehát nem volt annyira rossz a hétvége, mint ahogyan elsőre hangzik.





A hungaroringi jó formát külföldre is sikerült átmenteni

A tavalyi évhez hasonlóan ismét tettél egy kiruccanást a világ egyik leghíresebb pályájára. Hogyan sikerült a felkészülés?

A Red Bull Ring után néhány hét szünet következett, és Belgiumban folytattuk a küzdelmet. Spára új autót kaptam, ami nagy változáson esett át az előzőhöz képest. 37 kilót veszített a súlyából a hockenheimi állapotához képest, ráadásul én is 5 kilóval könnyebb lettem, így jóval kellemesebb érzés volt vezetni. Spából tavalyról már voltak emlékeim, de a pálya most is lenyűgözött – még mindig remek élmény áthajtani az Eau Rouge és a Blanchimont kanyarokon.

A hétvégén ráadásul kettő helyett három futamon indultál el. Mi ennek a története?

Az Európa-bajnoki futamok mellett ezúttal beneveztünk a szintén a helyszínen lévő angol bajnokság mezőnyébe is, csupán azért, hogy még egy kicsit többet tudjunk versenyezni. Major Benedekkel hatalmasakat csatáztunk: az első Eb-futamon le tudtam őt győzni, a másodikon pedig ő végzett előrébb, így végül leikszeltünk egymással. A brit bajnokságban ugyebár nem veszünk részt, így arra a versenyre tulajdonképpen csak örömautózásként tekintettünk, de Benivel ott is óriási küzdelmet vívtunk. Állati jó volt!

Köszönöm együttműködő partnereimnek: Kaloplasztik Kft., Magtár Kft., Jamex Kft., Sárköz Green Plan Kft., Greenboo Kft., Optimum Solar Kft., Foody Product Kft., M.T. Hardy Kft., Cash-Med Kft., Pievra

Middle Course

MIDDLE COURSE KFT.
3412 Bogács, Alkotmány u. 102.
Telefon: 30/303-5484
E-mail: middlecoursekft@gmail.com
Web: www.middlecourse.hu

Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató
Korlátolt Felelősségű Társaság



Szóródó anyagok közúti szállítása

Gépi földmunka

Építési terület előkészítése

Út-, térkő- és járdaépítés

www.middlecourse.hu



Kocsis

Alexandra

és a HELL elektromos gokart

Lány

Név: Kocsis Alexandra

Lakhely: Budapest

Foglalkozás: fitneszmodell

Autó

Név: RIMO SiNUS iON

Gyártási év: 2015

Teljesítmény: 30 LE





Fotó: Rogosz Péter





Modern mítoszok

Vysoke Mytóban vizitáltak gokartosaink

Júliusban az idei szezon legtávolabbi versenyhelyszínére, a csehországi Vysoke Mytóba utazott el a magyar gokartos mezőny. A nemzetközi értékelésben három magyar győzelem született: a Rotax Max Junior, a DD2 Masters és a Rotax Max Masters kategória eredményhirdetésénél állhatott fel egy-egy honfitársunk a pódium legfelső fokára.

SZÖVEG: SZŐKE ADÉL, BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN



Volentér Balázs a formaautós nyári szünetben gokartozással tartja karban a reflexeit

Az utolsó előtti CEE és CEZ fordulón a feszültség már tapintható volt a versenyzők között – a tét nem kisebb, mint elnyerni a Közép-kelet-európa-bajnoki címet, és ezzel kijutni a Rotax Max Világdöntőre. Ez ugyan csak négy kategóriában érhető el, a Rotax Max Juniorban, a Rotax Maxban, a DD2-ben és a DD2 Mastersben, de a CEE bajnokság megnyerése a többi kategória résztvevői számára is épp elég nagy motivációt jelent.

A magyar bajnokság is túl van már a felén, ezért fejben már mindenki a pontokat számolgatja. Valaki arra kíváncsi, hogy már biztosan megvan-e az év elején célként kitűzött helyezés, mások pedig arra, hogy hátha feljebb tudnak még lépkedni az eredménylistán a dobogó felé vezető úton.

Vysoke Myto az idei versenynaptár legtávolabbi helyszíne volt, és ez a mezőny összetételén is meglátszott, hiszen a külföldiek voltak nagy többségben. A bajnokság felénél, amikor már nagyjából lehet látni a végeredményt, voltak, akik nem vállalták a hosszú utat.

A Rotax Max Junior versenye megint sok izgalmat tartogatott a nézők számára, de a versenyzők sem unatkoztak. Kovács Zsombor, a Hargitai Racing pilótája egy nehéz hétvége után vasárnap győzedelmeskedni tudott. A döntő futamban – a kecskeméti versenyhez hasonlóan – megint volt egy nagy összeakadás és tömegkarambol a rajt után, ám Zsombor ezt is ki tudta kerülni, ami a szerencse helyett sokkal inkább kiváló reflexeinek volt köszönhető.

Már a harmadik körben a második helyen gokartozhatott, a hatodik körtől pedig végig ő vezetett. Ezzel az eredménnyel nagy előnyt szerzett magának a magyar bajnokságban, és a CEE bajnokságban is a harmadik helyen áll, nem sokkal lemaradva az első két helyezett versenyzőtől. Zsombor célja még az is, hogy kijusson a Rotax Max Grand Finalsre, és ezzel a győzelemmel közelebb került ennek eléréséhez. Ki kell emelni Szabó Boldizsár teljesítményét is, aki újoncként első dobogós helyezését szerezte a nemzetközi értékelésben.

A másik két magyar győzelmet Fodor Gézának és Gyutai Péternek köszönhettük. Fodor Géza, az MHH Rally&Kart Team versenyzője a DD2 Masters döntőjét nyerte meg. Ez a kategória együtt indul a DD2 mezőnyével, a magyar pilóta összesítettben az ötödik helyen ért célba. A DD2-ben ezúttal borult az eddig megszokott papírforma, ugyanis Kancsár Ferenc és csapattársa, Max Hofer ezt a versenyt kihagyta, így most értelemszerűen nem ők foglalták el az első és második helyet. Kancsár egyébként már biztos kijutó a világdöntőre, hiszen a US Openen, azaz az amerikai nemzetközi nyílt bajnokságban elért második helyével automatikusan jegyet váltott magának oda.

Gyutai Péter, a Kecskeméti MSE versenyzője a Rotax Max Masters döntője után foglalhatta el megérdemelt helyét a pódium legfelső fokán. Nem volt zökkenőmentes a győzelem, hiszen egészen a nyolcadik körig a szlovák Michal Mike Krasnan volt elöl, és honfitársunk csak a kilencedik körben tudta átvenni tőle a vezetést, amit utána viszont már ki sem engedett a kezéből.

KZ2-ben Harald Eggerrel ugyan egyik futamon sem bírtak honfitársaink, de mindkettőben egy-egy magyar pilóta végzett mögötte a második helyen Nagy Milán, valamint Volentér Balázs személyében. A második futamon mindketten dobogóra álltak, Volentér lett a második, Nagy a harmadik.

Rotax Max Seniorban a magyarok ezúttal nem tudtak beleszólni a CEE dobogós helyezéseinek sorsába, egymással viszont nagy csatát vívtak a magyar bajnoki győzelemért. Az elődöntőben még Ferencz Márk volt a legjobb magyar, a döntőben viszont Fodor Árpádnak sikerült megelőznie őt, és ezzel összesítésben is megőrizte minimális, hatpontos előnyét.

Rotax MicroMaxban Filip Jenic nyert, ám őt szorosan, egy másodperces különbséggel követte a célban a magyar Sugár Dániel, aki ezzel az ob összesítésében megszilárdította vezető helyét. Rotax MiniMaxban honfitársaink közül ezúttal Nagy Sándor érte el a legjobb eredményt, ő a CEE értékelésében a dobogót érő harmadik helyen zárta a csehországi viadalt, aminek köszönhetően a magyar bajnoki pontversenyben öt pontra megközelítette az éllovas Major Bencét.

Az országos gokartbajnokság következő fordulóját augusztus 7–9-én, a máriapócsi RabócsiRingen rendezik.



Gyutai Péter a legjobbkor állt az élre











A gokartosok mellett a sportbírókat is próbára tette a cseh hőség





„A bajnokság túl van a felén, fejben már mindenki az év végi pontokat számolgatja.”



Külföldön is a legjobb

Kovács Zsombor csehországi diadala

A Hargitai Racing 12 éves tehetsége, Kovács Zsombor nehéz kezdés után tökéletes eredménnyel zárta a 2015-ös országos gokartbajnokság ötödik, egyben a Közép-kelet-európai Bajnokság (CEE) negyedik futamát a csehországi Vysoke Myto versenypályáján. A döntőben a kilencedik helyről indulva tudott győzni a Rotax Max Junior rangos, nemzetközi mezőnyében.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN

„Nagyon nehezen indult számunkra a csehországi versenyhétvége, hiszen a pénteki és a szombati edzések során nagyon nem találtuk a megfelelő beállításokat, sőt, még a vasárnapi időmérőn is csak a 11. helyre kvalifikáltuk magunkat – kezdi beszámolóját az ifjú tehetség édesapja, Kovács Tibor. – Zsombor fejben nagyon ott volt, de mivel a gokart nem ment úgy, mint ahogy szerette volna, ez kicsit a lelkét is megviselte. Ennek ellenére végig koncentrált maradt, és az elődöntő elején ugyan beszorult egy cseh riválisa mögé, végül sikerült megelőznie őt, így a 9. helyen intették le, ami a magyar értékelésben a 2. helyre volt elég."

Az elődöntő 9. helyes befutója egyben azt is jelentette, hogy Zsombornak e pozícióból kellett megkezdenie a döntőfutamot. Ennyire hátulról indulva ritkán szoktak egy ilyen erős, nemzetközi mezőnyben versenyt nyerni, neki ez mégis sikerült. Édesapját arról kérdeztük: hogyan sikerült végrehajtani ezt a nem kis bravúr.?



Zsombor újabb győzelmével akár már a következő fordulóban bebiztosíthatja bajnoki címét

„Őszintén szólva volt benne egy kis szerencse is, mert a két élről rajtoló versenyző az elején összeakadt, ami egy elég nagy tömegbalesetet eredményezett, és ezt Zsombornak sikerült a legjobban kikerülnie a hátrébbról jövők közül. Az első kanyarban így már a harmadik helyen fordult el, majd a harmadik körben még egy pozíciót javított, a hatodik körben pedig már a vezetést is átvette, amit innentől ki sem engedett a kezéből. Úgy gondolom, hogy a dobogóra a tömegkarambol nélkül is felért volna, mert nagyon jó volt a tempója, és végig higgadtan, hiba nélkül versenyzett" – hangzik a válasz.

Az újabb győzelem természetesen az éves pontversenyben sem marad jutalom nélkül – Zsombor a magyar bajnokságban tovább növelte előnyét, és ha minden jól megy, akkor a soron következő, augusztus 7–9-i, máriapócsi futamon akár már matematikailag is bebiztosíthatja bajnoki címét, amivel automatikusan jegyet váltana magának az év végi Rotax Max Világdöntőre. Mindeközben ráadásul a CEE összesített pontversenyében is feljött a 3. helyre, és noha a bajnoki címre ebben a versenysorozatban idén már nincs esélye, ám a dobásokkal együtt jelenleg az előkelő 2. helyet foglalja el a tabellán, és célja, hogy ezt a pozíciót az év végéig megtartsa.

KERAMIX lighting

Szupertehetség születőben

Szabó Boldizsár kettesével veszi a lépcsőfokokat

Ez az első éve az országos gokartbajnokságban, ám már a legelső ob-futamán a dobogóért előzött, legutóbb, Csehországban pedig már a Közép-kelet-európai Bajnokság és a Közép-európai Zóna Bajnokság nemzetközi mezőnyében is dobogóra állt. Ő Szabó Boldizsár, a ProKart Team Hungary 13 éves tehetsége.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN





Ha csak a legutóbbi hónapot nézzük, akkor Boldizsár nyerni tudott Kecskeméten, a Mezőhegyi Kupa aktuális fordulóján, a Morva-kupában egy leggyorsabb körrel vétette észre magát, legutóbb, Vysoke Mytóban pedig nemcsak a magyar, de a nemzetközi értékelésben is dobogóra állt.

Normális ez a fajta fejlődési ütem? – kérdeztük az ifjú pilóta csapatfőnökét, Törő Istvánt.

Nem, a legkevésbé sem nevezném szokványosnak, hogy valaki ilyen meredek ütemben fejlődjön rögtön a pályafutása legelején. Boldi teljesen kezdő még, korábban csak az amatőr bajnokságban indult bérgokarttal, ez a legelső éve, amikor igazi versenygokarttal megy az országos bajnokságban.

Mi a fő erőssége? Mely tulajdonsága miatt emelkedik ki a többi gyerek közül?

Még nagyon fiatal, és kevés tapasztalattal rendelkezik, de ennek ellenére már most ösztönösen nagyon jól mozog és lát a pályán. Fiatal korából adódóan olykor kicsit még heves természetű, és nincs elég türelme kivárni a megfelelő pillanatot az előzésre, de ez erénye is, mert mindig mindenkit meg akar előzni. Inkább visszafogni kell őt, mintsem ösztönözni, hogy gyorsabb vagy bátrabb legyen, és mindig öröm ilyen gyerekekkel foglalkozni.

Rögtön az elején megmutatkozott, hogy nem akármilyen tehetségre bukkantak, vagy el kellett telnie egy kis időnek, mire igazán bontogatni kezdte a szárnyait?

Rögtön az elején látszott, hogy egy igazi csiszolatlan gyémántra bukkantunk. Az év első tesztversenyén egész hétvégén száraz időben edzettünk, aztán vasárnapra leszakadt az ég. Boldi soha életében nem ment még esőben, ám most mégis ilyen körülmények között kellett bizonyítania. A 6. helyről indult, és az első kör végén már az 1. helyen haladt! Három körrel a vége előtt érte őt utol az egyre inkább felszáradó pályán az a srác, aki egyedüliként merte bevállalni a slick gumikat, de mindenki mást, aki hozzá hasonló gumikon rajtolt el, utcahosszal vert. De ugyanígy említhetném az év első ob-futamát Dunaszerdahelyen, ahol rögtön a dobogóért próbált meg előzni, és emiatt esett vissza a mezőny végére, mert akkor az még egy picit korai volt, nem volt rá eléggé felkészülve. Azóta viszont már az ob-n és a CEE-ben is megszerezte első dobogóját, jövőre pedig már a német vagy az osztrák bajnokságban, esetleg az Eb-n szeretne indulni, de mindenképp nemzetközi porondon.



A Rotax Max kategóriában érdekelt csapattársai, Ferencz Márk és Jerkó Patrik is sokat segítik tanácsaikkal az újoncot. Nekik Vysoke Mytóban balszerencséjük volt, de Szabó Boldizsár kétszer is dobogóra állt

Navigátorból lett gokartbajnok

Fodor Géza nem szokványos átigazolása

Ma már a legtöbben a gokartpályákról ismerhetjük Fodor Gézát, pedig pályafutása 14 évvel ezelőtt a raliban kezdődött. A gokartozást nagyon komolyan veszi, amit mi sem bizonyít jobban, mint hogy tavaly a Max Mastersben és a DD2 Mastersben is bajnok lett, kétszer szerepelt világdöntőben, az idén pedig a magyar bajnokság mellett az Eb-re koncentrál. Pedig pályafutása a raliban kezdődött.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: OLLÉ IVÁN



„Nagyon szeretem a ralit és nagy dolognak tartottam, amikor 2001-ben beülhettem navigálni. De mint mindenki, én is szerettem volna kipróbálni magam a volán mögött, ezért meghívásos versenyeken indultam egy A-s Favorittal, később pedig egy Citroen C2 R2-vel – mesélte Fodor. Ez utóbbi autó azonban gyorsan kijózanította őt. – 2010-ben, Nagyvázsonyban felborítottam a Citroent, amit nem szégyellek, hiszen benne van a raliban, de ezután egy kicsit elgondolkoztam, hogy van-e értelme folytatni a raliversenyzői pályafutásomat.”

Nagyjából ebben az időszakban fordult elő, hogy Fodor két barátjával elment egy Forma Renault-s, Forma–3000-es tesztvezetésre. „Nem akartunk versenyezni, csak ki akartuk próbálni az autókat. A Forma Renault annyira megtetszett, hogy ott azonnal elhatároztuk, hárman veszünk egy ilyen autót. Aki a tesztet szervezte azonnal mondta, hogy ez egy marhaság, vegyünk inkább gokartot, mert azzal sokkal könnyebben boldogulunk, hamarabb megtaláljuk a határait, és ha kicsúszunk a pályáról, akkor sem történik semmi. Megfogadtuk a tanácsot és vettünk egy gokartot. Én ebbe azonnal beleszerelmesedtem, és soha többé nem gondoltam a Forma Renault-ra.”

Olyannyira nem, hogy két év gokartmúlttal a háta mögött tavaly két különböző kategóriában is indult. „Óriási különbség van a két gokart között. A DD2-es körönként akár két, két és fél másodperccel is gyorsabb lehet. Kb. öt lóerővel erősebb a motorja, míg a Maxot lánc hajtja, a DD2 fixhajtású, tehát sokkal direktebben reagál a gázadásra. A Maxban nincs váltó, ezért lágy íveken, lendületből kell fordulni vele, a DD2 kétfokozatú váltós, ezért sokkal szögletesebben, agresszívebben lehet venni a kanyarokat. Nagy kihívás volt, de be kellett látnom, hogy nem tudok szétszakadni, és a család valamint a munka mellett két kategóriára is koncentrálni, ezért az idén csak DD2-ben indulok. Igaz, most is emeltem a tétet, hiszen a magyar bajnokság mellett az Eb-n is szeretnék jó eredményt elérni.”



> „Nem tudok szétszakadni, idén csak a DD2-ben indulok.”



Profi körülmények közt

Hét éve várja az amatőr versenyzőket a Mezőhegyi Kupa

A Kecskeméti Gokart Stadion ad otthont havonta egyszer a Mezőhegyi Kupa küzdelmeinek, ahol tizenegy géposztályban aktív és amatőr versenyzők mérhetik össze tudásukat egymással kiváló körülmények között.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FEKETE KRISZTIÁN

Immár hét éve, 2008 óta szerveznek versenyeket a saját versenygéppel rendelkező amatőr gokartosok számára a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség által is regisztrált Mezőhegyi Kupában. A sorozat két bajnokságra épül: a Mezőhegyi Gokart Kupában csak amatőrök szerepelnek, míg a Mezőhegyi Nyílt Gokart Kupában aktív és amatőr versenyzők is részt vesznek. Minden versenyző éves MNASZ amatőr licenccel indul, a versenyszabályzat pedig alapvetően a Magyar Gokart Szövetség előírásaira épül, annak egy amatőr viszonyokra alkalmazott változata.

Az M-Kart Racing Hungary által szervezett gokartos rendezvények fő célja mindenekelőtt a biztonságos és kulturált versenyzési lehetőség biztosítása, emellett pedig a tehetségkutatás és tehetséggondozás. A bajnokság kiemelkedően szereplő versenyzői karrierjüket magasabb szinten folytathatják az MNASZ országos gokartbajnokságában, melyhez e sorozat kitűnő felkészülési lehetőséget biztosít.



„A résztvevők tudása, a versenyek színvonala azt mutatja, hogy ez egy erős sorozat.”



A versenyeknek minden alakalommal a Kecskeméti Gokart Stadion kínál kiváló helyszínt



Sok tehetséges fiatal kezdi meg itt a pályafutását, de azok is itt versenyeznek, akik már befejezték az aktív szereplésüket, viszont nem szeretnének elszakadni ettől a sportágtól. Sokan hobbiszinten, de nagyon ügyesen és lelkesen űzik ezt a sportot. A résztvevők tudása, a versenyek színvonala azt mutatja, hogy ez egy erős sorozat, amely méltán lett népszerű Magyarország határain túl is.

A széria rendezvényeinek Európa egyik legszínvonalasabb pályája ad otthont: a Kecskeméti Gokart Stadion kitűnő lehetőséget nyújt a látogatóknak. Az aszfalt minősége és vonalvezetése, valamint a pálya kiszolgálókomplexuma minden igényt kielégít. A sport szerelmeseinek érdemes személyesen is megtapasztalni azt a légkört, amely minden alkalomra jellemző: jó hangulatú, baráti találkozó, ám amikor a verseny elkezdődik, kőkemény, de korrekt harc indul a győzelemért. A versenyeken való induláshoz alapvető feltétel a Magyar Gokart Szövetség által meghatározott géposztályok, szabályok elfogadása, valamint a súlymérés és az időmérő rendszer használata. A fordulókat szombati napokon, április és október között havonta, évente összesen hét alkalommal rendezik meg.

A szériában minden korosztály megtalálhatja a helyét az összesen tizenegy géposztályban. A 7–11 éves gyerekek a Rotax Micro Max FR 125, a 9–13 évesek pedig a Rotax Mini Max FR 125 kategóriában szerepelhetnek, míg a 13 és 15 év közötti juniorok a Rotax Max Junior FR 125 géposztályban indulhatnak. A felnőtt kategóriák közül a Rotax Max Senior FR 125, a Rotax DD2 125, a KZ2 és a Super World Formula a 15 év felettieknek, míg a Rotax Max Masters FR 125, a Rotax DD2 125 Masters és a KZ2 Masters pedig a 30 évnél idősebb vagy 88 kilogrammnál nehezebb versenyzőknek szól. A tizenegyedik géposztályba a kategórián kívüli gokartok tartoznak.

A különböző kategóriákat öt főnél kisebb létszám esetén együtt indíthatják, de ez esetben is külön értékelik őket. A felsorolásban szereplő géposztályokon kívül bármilyen egyéb homologizált gokarttal is lehet nevezni, sőt megfelelő érdeklődés mellett a szervezők további kategóriákat is indíthatnak.

A bajnokság állása

Micromax	ROK + KF2
Lantos Szabolcs	Balogh Elek
Gyöpös Levente	Busai Csaba
Ambrus Krisztián	Zamfirace Eduard
MiniMax	**Max**
Pál Richárd	Novák Bálint Huba
Kecskeméti Attila	Zalavári Ábel
Juráncsik Balázs	Ajtai Laura
Max Junior	**Max Masters**
Farkas Csaba	Véró György
Szíjjártó Lili	Molnár Tibor
Győri Levente	Gorzó Zsolt
SWF	**KZ2**
Baló András	Katona György
Vadász Péter	Balogh Norbert
Pénzes József	Mészáros Máté
DD2	**KZ2 Masters**
Miskolczi Zsolt	Tarabelli Riccardo
Balogh Tamás	Lantos Zoltán
Naményi Gergely	Mészáros Milán







A Mezőhegyi Kupában soha nem volt gond a kategóriák nevezői létszámával, népszerű minden széria

Ferrari 488 Spider

Nemcsak az elődhöz képest módosították a térvázat a legújabb maranellói Spideren, a 488 GTB kupéhoz képest is vannak eltérések, amelynek eredményeként az összesen 11-féle alumíniumötvözetből és magnéziumból készített vázszerkezet 23 százalékkal merevebb a 458-hoz képest, és pontosan ugyanolyan a csavarodási szilárdsága, mint a kupénak. Persze ez, és a mozgatható tető meglátszik a saját tömegen, ami szárazon (sofőr és folyadékok nélkül) 1420 kg, ez fél mázsával több a rögzített tetővel rendelkező karosszériához viszonyítva. Maga a műanyag tető egy hasonló méretű vászontetőhöz képest 25 kg-os megtakarítást eredményez, és még a bonyolult mechanizmus ellenére is mindössze 14 másodpercig tart a nyitása/csukása. A szélfogó három magasságban rögzíthető, vagy akár teljesen el is süllyeszthető gombnyomásra; ennek indoka, hogy a hangélmény csak akkor lesz teljes, ha semmi nincs az erőforrás és az utasok füle között. Ha egyébként az utas az üvöltő erőforrás alapján még nem tudna tájékozódni arról, hogyan gyilkolja a 488 Spidert a sofőr, akkor a feláras, utas előtti digitális kijelzőről informálódhat a motor fordulatszámáról és az autó sebességéről.

A 3,9 literes, biturbó V8-as teljesítménye 670 lóerő/760 Nm, ami mindössze 3 másodperc alatt katapultálja 100 km/órás tempóra a Ferrari 488 Spidert, a 0–200 km/h sprint ideje mindössze 8,7 másodperc. A hátsókerék-hajtás miatt sokszor az elektronika adagolja a gázt, de a mérnökök állítása szerint a villámgyorsan reagáló rendszer miatt ezt soha nem érzi majd elektronikus póráznak a sofőr.





Nyitott tetőnél hallgatni a 670 lóerős motor üvöltését: csak keveseknek megfizethető

Tesla Model S

Miközben a tuningműhelyek megfelelő műszaki tudás híján – tegyük hozzá, okosan – inkább nem piszkálnak bele az elektromos hajtásláncba, és megelégszenek a Tesla Model S optikai felpaprikázásával, a gyártó őrült tudósként teszi még gyorsabbá, még tartósabbá a teremtményét. Legutóbbi munkájuk eredményeként a 691 lóerős, összkerékhajtású P85D motorjából 762 lóerőt facsartak ki, és ezzel megszületett a P90D. Az izmosítással további 10 százalékkal javult az autó eleve embertelen gyorsítóképessége: álló helyzetből 96 km/órára (azaz az angolszász kultúrában szabványos 0–60 mérföld/órára) 2,8 másodperc alatt gyorsul a szedán, amivel már a szupersportkocsik sem igen tudnak mit kezdeni. A felfoghatatlan és valljuk be, értelmetlen fejlesztés – amelyet stílusosan Ludicrous Mode, azaz nevetséges üzemmód néven jelentettek be – hátterében két különleges technológiai megoldás áll: egyrészt az akkumulátorok gyártásához különleges és méregdrága acélötvözetet biztosítanak a főbeszállító részére, másrészt a hajtáslánc elsődleges biztosítéka mostantól gyakorlatilag egy miniatűr számítógép-vezérelt egység, amely robbanópatronnal, ezredmásodperces pontossággal olvad ki. A szép új távlatokat a Tesla különleges szokása szerint utólag is megvásárolhatják az összkerékhajtású P85D modell tulajdonosai; ennek a költsége mintegy 10 000 dollár, azaz több mint 2,5 millió forint. Cserébe 1,1 g-vel gyorsulhatsz a családoddal együtt, ami lássuk be, nem mindennapi élmény.



Infiniti Q30

Erről a hivatalosnak mondott fotóról állítólag már a sorozatgyártású Q30 néz farkaszszemet velünk, a modell megjelenése pedig szinte teljes egészében megegyezik azzal a tanulmánnyal, amelyet majdnem két évvel ezelőtt mutatott be a gyár. Az újdonság érdekessége, hogy a Mercedes-Benz MFA padlólemezére épül, ugyanarra, amely az A- és GLA-osztályok alapját is adja. Ezek ellenében fog piacra lépni, valamikor 2016 elején, bár a gyártást már idén megkezdik Angliában. A képről nemcsak az általános formavilág, hanem egy fontos konkrétum is leleshető: a 2.2d típusjelzés minden bizonnyal arra a 170 lóerős, 400 Nm nyomatékú dízelmotorra utal, amely egyébként a Q50 szedánt is hajtja – a fontos különbség, hogy utóbbival ellentétben a Q30 elsőkerék-hajtású lesz. A platform elvileg összkerékhajtásra is lehetőséget ad, ám az Infiniti termékstruktúráját ismerve ezt aligha fogják kihasználni.



Mustang Apollo Edition

A Ford közel tíz éve működik együtt azzal a Young Eagles (Ifjú Sasok) programmal, amely 1992 óta több mint 1,9 millió amerikai fiatalnak biztosított ingyenes repülésoktatást, ezzel megteremtve a későbbi pilótaképzés legelső lépcsőfokát. Éves rendszerességgel egy-egy különlegesen átalakított sportautót adományoznak a szervezetnek, amelyet nagy csinnadrattával az EAA AirVenture Oshkosh légiparádén árvereznek el. A tavalyi vadászrepülőgép-tematika után az idei átépített Ford Mustangot az Apollo holdprogram (1961–1972) ihlette. Az ötliteres V8-as motorral szerelt Mustang GT (418 LE, 524 Nm) különleges bánásmódban részesült: a fényes fehér és éjfekete színkombináció a NASA hordozórakétáinak tónusait idézi, a szénszálas aerodinamikai elemek magukért beszélnek, míg a karosszériát alulról LED-ek világítják meg, ami a légkörbe való visszalépésre utal (mármint a fény-, nem pedig a hőhatásra). A funkcionális módosítások sorában a Ford Performance polcairól származó, kiélezett kompresszor és sebességváltó, oldalt és hátul kivezetett kipufogó, sportos hangolású futómű, hatdugattyús Brembo fékek és 21 colos Forgiato felnik kerültek az autóra. Az autó teljesítménye 627 LE, a forgatónyomaték 732 Nm.



Ebből a Mustangból biztosan nincsen még egy a világon



Csalásgyilkos kamera

Sok bosszúságot okozhat a sofőrök, autótulajdonosok életében, ha egy kisebb-nagyobb vétlen ütközés, koccanás után a javítási költséget saját zsebből kell kifizetni. Erre általában akkor kerül sor, ha a vétkes fél adategyeztetés nélkül „elmenekül" a helyszínről, vagy nehezen bizonyítható és rekonstruálható egy-egy baleset. Sajnos gyakran előfordul az is, hogy a gépjárművet parkoló helyzetben húzza meg egy másik autós. A fedélzeti kamerák segítségével viszont a balesetek, koccanások körülményei egyértelműen tisztázhatók. A Mio új prémium kategóriás autós kamerái a MiVue 638 Touch, 658 Touch és a 658 WIFI 2,7" méretű érintőképernyővel és az Ambarella csúcstechnológiás processzorával vannak felszerelve. A készülékek másodpercenként 30 képkockát rögzítenek, a MiVue 658-as kamerák pedig Extreme HD 1296p felbontásra is képesek. A Mio új fedélzeti kameráinak egyik legfontosabb újítása, hogy nemcsak menet közben rögzítik, hogy mi történik az úton és az autóval. A kamera mozgásérzékelő segítségével a parkoló autóban automatikusan bekapcsol, így álló helyzetben is rögzíti az eseményeket. Ez a hasznos funkció pedig lehetővé teszi, hogy felvétel készüljön arról, ha valaki rongálná, megpróbálná feltörni az autót, vagy nekiütközne.

Az oldalt támogatta:

Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



Emissziómentes versenyautó

VW Golf GTE Sport

A felfelé nyíló ajtós, 400 lóerős Golf szénszálas karosszériával és hálózatról tölthető hibrid hajtáslánccal varázsolja el a márka és a haladás rajongóit.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: VOLKSWAGEN

Három erőforrás, négykerék-hajtás, kívánság szerint nulla károsanyag-kibocsátás, 280 km/óra végsebesség: a karbonkarosszériás Golf GTE Sport tanulmány a hálózatról tölthető hibrid konfigurációkban rejlő széles lehetőségeket demonstrálja.

Belső égésű motorja a kétszeres ralivilágbajnok Polo R WRC-ből ismerős, 1,6 literes TSI blokk átalakított változata. Legnagyobb teljesítménye 299 lóerő, maximális forgatónyomatéka 400 Nm. Ezt egészíti ki két darab villanymotor. Az egyik, egy 115 LE/330 Nm teljesítményű elöl, a hatfokozatú duplakuplungos váltó házán belül, míg a másik 115 lóerővel és 270 Nm-rel hajtja a hátsó kerekeket.

Ha mindhárom erőforrás üzemel, a GTE Sport 4,3 másodperc alatt éri el a százas tempót, végsebessége 280 km/óra. Ugyanakkor a modell szabvány szerinti átlagfogyasztása csupán 2,0 l/100 km.

A Golf GTE Sport tehát tud takarékosan is menni, de a Lambo-ajtók és a kétüléses beltér arra utalnak, hogy a tervezők inkább az utcai versenyautó arculatot helyezték előtérbe. Belül szénszálas és mikroszálas anyagok borítják a felületeket, a vezetői környezet markánsan elkülönül az utas ülésétől. Mindkét versenyülést messze hátratolták, öveik ötpontosak.

A műszerezettség sem mindennapi: a vadonatúj konfigurációban három átlátszó lemezt találunk egymás mögött-fölött; legelöl a váltó fokozata és a fékenergia-visszanyerés státusza látható, középen a hajtásláncra vonatkozó információk jelennek meg, míg a szokásos menetadatok (sebesség, hatótávolság) a leghátsó kijelzőn kaptak helyet, a vezető látómezejében.







Nem csak a külső, a belső is meghökkentő technikai megoldásokat tartalmaz

elektromos üzemet, amely 50 kilométerre elegendő, hibridként akár mindkét villanymotor képes a fékenergia visszanyerésére, GTE üzemmódban viszont elektromos összkerékhajtás egészíti ki a TSI motor erejét; az autó 6,5 másodperc alatt éri el a 130-as autópályatempót, 200-ra pedig 15,9 másodpercig tart a sprint.

A szénszálas kompozitból készült karosszéria valójában csak nyomokban emlékeztet a Golfra; különlegessége a C oszlop, amely ismét a Lamborghinivel von párhuzamot; a két síkon kialakított tetőoszloppár légbeömlőt fog közre, amely a leszorítóerőt növeli, miközben hűtőlevegőt szállít a fékekhez. Az ajtók felfelé nyílnak, beleharapva a fényezetlen szénszálas panelből készült tetőbe és a küszöbbe is.



A modern karosszéria láttán nem feltétlenül egy Golf jut eszünkbe

AQUAPROFIT
Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.



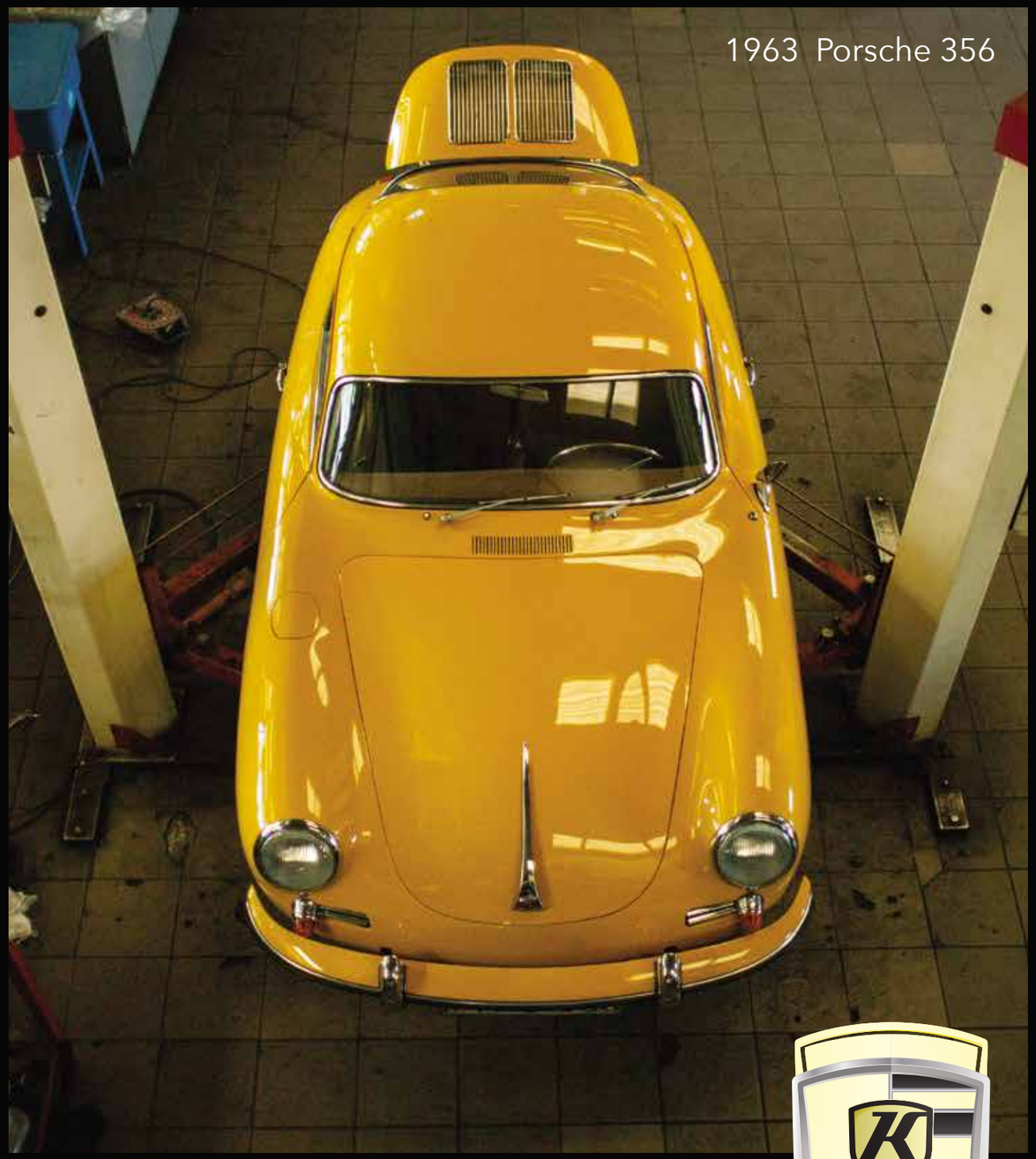
A fenntartható fejlesztések szakértője

Szakterületeink:

- környezetvédelem
- vízgazdálkodás
- vízkezelés
- területfejlesztés
- turizmus
- projektfinanszírozás

www.aquaprofit.com

www.Porsche911service.hu



Minden típusú Porsche szervizelését vállaljuk!
Időpont 2 napon belül: +36704500528
1221 Bp, Hajó utca 1.

Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



Dízel helyett

Toyota Auris Touring Sport Hybrid

A vásárlóknak eddig is nehéz volt dönteni a benzines és a dízel motor között, de a Toyota tovább nehezítette a kérdést, mert a hibridje felveszi a versenyt a legjobb hagyományos verziókkal…

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FARKAS TAMÁS

A Toyota a személykocsijaiban használt dízelmotorokat ezentúl technológia partnerétől, a BMW-től szerzi be, csak a Land Cruiserekben használt nagyobb erőforrásokat fejleszti saját maga. A márkán belül ezért a fókusz a benzines és a hibrid erőforrásokra került, ennek az eredményeit tapasztalhattuk meg a nemrég ráncfelvarráson átesett kombin.

Az újdonságon a szokásos műveleteket végezték el, így már a lámpái beleillenek az aktuális márkaarculatba, az új hangszigetelés pedig még csendesebbé tette az utasteret.

Szerencsére az élvezeti faktort is felcsavarták, mert a futóműveket áthangolták, ezen felül a kormánymű áttételezését is megváltoztatták. A végeredmény, hogy jó a hibrid kombit vezetni, kanyargós úton már majdnem élvezetes, de nyilvánvalóan nem egy GT86 szintű örömködés, de pont annyi, amennyit egy családi, céges célokra tervezett kompakt autóból ki lehet hozni.

A bevezetőben felvázolt kétséget még jobban elmélyítette a hibrid, mert a csomagtartóból teret elfoglaló akkumulátorok és



Nem csak a külső formaterv, a belső elrendezés, a kivitelezés is első osztályú



más hátráltató tényezők megszűntek. Ami maradt, az az elektromos üzem csendessége, kifinomultsága és a hajtáslánchoz járó fokozat nélküli sebességváltó. A fékezéskor, lejtmenetben és motorféküzemben megtermelt elektromosság négy kilométerre elegendő. Ekkora mennyiségű energiával lehet gazdálkodni, amely még 60-70 kilométeres tempónál is használható, szóval nem csak csúcsforgalmi tötyörgésben lehet csendesen haladni.

Ha a fentiek nem voltak eléggé meggyőzőek, akkor ott a fogyasztás, az álomnak tűnő katalógusértéket nem sikerült elérni, 4,5 és 5,5 közötti litereket mértünk. De ez is remek, amihez hozzájön a jó használhatóság. Utóbbi többek között az alapban 380 literes csomagtartó képében jelenik meg, amely a hátsó ülések eldöntésével egy köbméter fölötti térré bővíthető.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4330/1760/1475 mm
Motor:	1789 cm³, 99 LE/ 5200, 142 Nm/ 2000-4000/+37 LE+207 Nm
Gyorsulás (0–100 km/h):	10,9 s
Ár:	7 498 800 Ft (alapár: 6 460 000 Ft)
Tesztautó:	Toyota Balogh, Miskolc

Európa meghódítása

SsangYong Tivoli DLX 1.6 XGI FWD

A tervek komolyak: a legrégibb koreai autómárka az ázsiai Land Rover szeretne lenni. Az első lépést már meg is tették a cél eléréséhez.

SZÖVEG, FOTÓ: BENEDEK ATTILA



A SsangYong Tivoli prospektusát csak a tesztautó visszavételét követően néztem át, és ritka jelenség történt: a gyári marketingszöveg szinte teljes mértékben igaznak bizonyult a nálunk járt modellre. Az autóról annyit, hogy négyéves fejlesztőmunka eredménye, szerencsére a korábbi formatervezőket lecserélték, így most a másik végletbe estek: az autóra jó ránézni, akármelyik nagy márka jelvényét nyugodtan viselhetné. Pedig ez a múltban nem volt jellemző a SsangYongokra.

A másik érdekesség a gondosság, az autó minden porcikáján látszik, hogy a mérnökök, formatervezők mindent beleadtak. A tetőantenna például gumírozott, és egy spirál fut végéig rajta. Az utastér is azzal a meglepetéssel szolgál, hogy kiváló a minősége, itt is érződik, hogy sokat foglalkoztak vele. A minőség nemcsak a felhasznált bőrökre, kárpitokra érvényes, hanem az összeszerelésre is. Az ötletességre példa az első ülések háttámláján és a csomagtartóban elhelyezett gumis rögzítők, amelyek nagyon kreatívak és jól használhatók. Az autó beltere igényes, puha, gumírozott anyaggal béleltek az összes tárolót, a tetőkárpit pedig fekete, hogy minden passzoljon, még a napellenző is feketében pompázik. Ezt jól feldobják a sötétpiros bőrbetétek, amik a műszerfalra, ajtókra és az ülésekre kerültek. A felszereltség teljes, csak a napfénytető hiányzott a kétszínű fényezéssel ellátott kompakt szabadidő-autóból, amely a Suzuki Vitara, Nissan Juke által fémjelzett ligában versenyez.

Szerencsére a motorral sem nyúltak mellé, az európai fejlesztésű 1,6-os 128 lóerőt teljesít hatezres fordulaton. Ez jól jellemzi a karakterét, a tempós haladáshoz forgatni kell, ráadásul a fogyasztását növelte a Minikből ismerős Aisin gyártmányú hagyományos automata váltó. Az autópálya és város keveréke 10,2 literes fogyasztást produkált, a kevés város és közút párosa már 7,2-re vitte le az étvágyat, a teszt átlaga 8,9 literre jött ki. Ez lejjebb vihető a hatsebességes kézi kapcsolású váltóval, mellette szól még, hogy a japán automata váltási simaságán, „gondolkodási" sebességén lehet még javítani. Az európai vevők igényét az ősszel megjelenő 115 lóerőt és 300 Nm-t tudó 1,6-os dízel fogja kielégíteni, vele együtt érkeznek a 4x4-es modellek is. A négykerék-hajtású kivitelnél már eltűnik a lehajtott hátsóülés-támla és a csomagtér alja közötti szintkülönbség.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4195/1795/1590 mm
Motor:	1597 cm³, 128 LE/6000, 160 Nm/4600
Gyorsulás (0–100 km/h):	11 s
Ár:	7 044 000 Ft (alapár: 4 790 000 Ft)
Tesztautó:	WAE Kft.



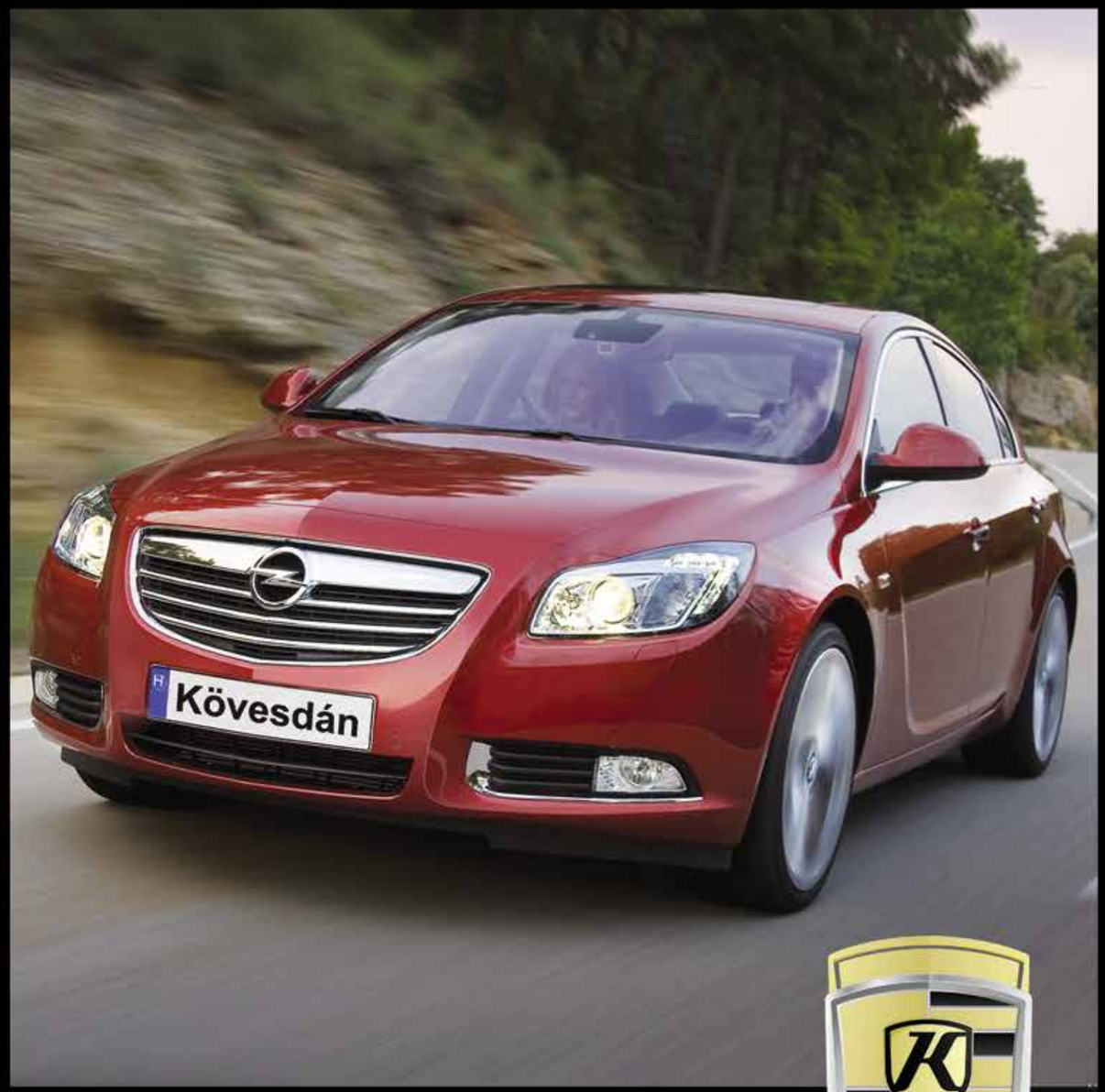
A kifinomultság mellé ezúttal a jövő technikája is párosul, ráadásul helyhiánytól sem kell szenvedni



Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30
1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu
Tel.: 061-229-2500/12m.
szerviz@kovesdan.hu



Vásároljon! Jó minőségű használt autót,
elérhető áron, akár 1 év garanciával,
olcsó szervizháttérrel!

Kövesdán Kft

A világ legirigyeltebb járőrei

Így reprezentálnak a dubaji rendőrök

Hat hónapnyi szervezés után járőröztem egyet Dubaj másfél milliárd forintot érő rendőrautó-flottájával. Ebben a világban magasabb az ingerküszöb, és ezt a rendőrség is tudja. De vajon gyakran üldöznek a Lamborghinivel?

SZÖVEG, FOTÓ: STURCZ ANTAL



Kevés feleslegesebb erőfitogtatás létezik, mint a dubaji felhőkarcoló-építés. Az ilyen épületekre leginkább ott van szükség, ahol széltében nem férnek el, márpedig a sivatagban sok dolog nincs, csak hely. Ennek ellenére feledhetetlen érzés a 825 méter magas Burdzs Kalifa tövében kezdeni a napot, főleg, hogy emlékezetes találkozóra várok. A felhőkarcoló annyiban hasonlít is a luxus rendőrautó-flottára, hogy semmi értelme, de örömmel fotózzák a turisták.

A torony tövében ücsörgök az utcafronton, egy kisebb szökőkút mellett, amely csak helyi mércével kisebb, egy rendes körforgalom felét öleli körbe. Izgulok, hiszen több hónapnyi szervezés érik be a mára megbeszélt találkozóban. Kilenc után négy perccel bekúszik egy zöld-fehér BMW i8 egy Porsche Panamerával, valamint egy Ferrari FF-fel a nyomában, a sort pedig egy Brabus B 63 S zárja. Felvonult a dubaji luxus-rendőrflotta negyede. Az i8-asból Ubajd hadnagy integet hevesen, hogy szálljak be, azt pedig nem lehet méltósággal, sokkal inkább becsusszanok, mint beülök. A hadnagy hevesen gesztikulál, miközben mosolya szinte körbeér a fején, nehéz eldönteni, hogy ez a protokollnak, vagy nekem szól.

Az i8-as a legújabb szerzemény, de közel sem az első hibrid a sorban, ugyanis van három e-hybrid Panamera is. Gondolom nem a környezetvédelmi törekvések jegyében, hiszen nincs az a hibrid garmada, ami ellentételezi a Bugatti Veyron fogyasztását, az Aventador 700 lóerős szívómotorjáról nem is beszélve. Erőből a négy autó sem szenved hiányt, de az igazi, minden képzeletet felülmúló rettenet az a Brabus B63 S. Az AMG 5,5 literes motorja a Brabus-kúra után 700 lóerős, de ha valaki nem érezné elég magabiztosnak magát egy fúziós reaktorral a motortérben, annak ott az oldalanként legalább tíz centi szélesítés, alattuk huszonhárom(!) colos kerekekkel. És amekkora sokk a szemnek, legalább annyira emlékezetes a fülnek.

Mintha egy traktor párzana egy fémesen üvöltő sportkocsival, még a Ferrari FF szívó V12-esét is elnyomja. Az egész téboly 2013 márciusában kezdődött, amikor a rendőrség vett egy Chevrolet Camaro SS-t járőrautónak. Aztán egy ROUSH által tuningolt Mustangot, majd egy Lamborghinit, aztán már Ubajd kollégái is belezavarodnak a felsorolásba. Mára 17 autó alkotja a flottát, és az összértékük meghaladja a másfél milliárd forintot. A garázsban állnak olyan autók is, amelyekből csak alig néhány készült, például az Aston Martin One-77. Ilyenkor ritkán elég a mérhetetlen vagyon, többnyire a gyártó dönti el, hogy ki kaphat a szériából.

A tizenhét autóra kilenc sofőr jut, három nő és hat férfi, előbbiekre különösen büszkék. Majta tizenhárom éve dolgozik a rendőrségen, és három éve hajt sportkocsikat, saját bevallása szerint élvezi minden percét, ma a Ferrari FF-fel érkezett. A járőrök cserélik az autókat, mindenki mindig mást vezet.

A dubaji luxus-rendőrautók kapcsán mindenkinek az az első gondolata, hogy a mérhetetlen mennyiségű sportkocsi miatt kellenek gyors járőrkocsik. És itt jön a találkozó leginkább illúzióromboló pillanata: a kocsikat nem hogy üldözésre, de semmilyen nemű rendőri akcióra nem használják. Például a Bugatti Veyronnal járőröző rendőr már egy bolti lopáshoz is támogatást hív, amely aztán hagyományos kocsikkal érkezik. A gyorshajtás ellen pedig van egy minden Lamborghininél hatékonyabb fegyverük, a sebességmérő. Ebből például az autópályán minden kilométerre jut egy, és ha valaki átlépi a 140-es tempót, az 600 dirhammel – úgy 46 ezer forinttal – támogatja a dubaji államkincstárat. A drákói szigor nem is ebben, hanem a büntetés kiszabásában áll, vagyis ha a fogalmatlan turistát megigézi a sivatag, és hat kilométeren át megy 150-nel, akkor hattal szorozzák a büntetést.

> „Mára tizenhét autó alkotja a flottát, összértékük meghaladja a másfél milliárd forintot.”



Tudnának mutatni ennél jobb irodát?

Ilyen ellenőrzés mellett joggal gondolhatnánk hülyeségnek a sportkocsik alkalmazását, de mint kiderül, a turizmus szempontjából aranyat érnek. A turisták fotózkodnak az autókkal, a sofőrjeikkel, mintha rocksztárok lennének. Az osztag barátságos képet igyekszik kialakítani a rendőrségről, és a turisták szemében valószínűleg megy is. Ennek a csapatnak kizárólag az a dolga, hogy a legfrekventáltabb turistaközpontoknál, a nap legforgalmasabb időszakaiban tűnjenek fel, és nézzenek ki jól. A kíváncsiskodók aztán be is ülhetnek a kocsikba, a sofőrök nem szégyenlősek.



Felsorakozni a világ legmagasabb épülete előtt rutinfeladatnak számít

Annak ellenére, hogy a sebességkorlátok még erre a különítményre is szigorúan vonatkoznak, minden itt dolgozónak tréningeznie kell, mielőtt beülne, hiszen mégiscsak a világ leggyorsabb autóiról van szó. Erre nincs külön pálya, de szerencsére amúgy is kéznél van a Dubai Autodrome, amely a világ jelenleg egyik legmodernebb versenypályája.

A hadnagy szavaiból kiderül, hogy ez a munka sem hibátlan, sokszor órákon át forgatnak, de az életvitelszerű sportautózás nem kíméli a hátizmokat sem. Amíg megpróbálom megjátszani a mélységes sajnálatot, megtudom, hogy a 700 lóerős G Mercivel lenyomott szolgálat után még legalább egy órán át zúg az ember feje. A lényeg, hogy itt sem fenékig tejfel minden, ezt még az egyre drágább, literenként úgy 140 forintos üzemanyag is tetézi. Borzalmas, nem? Viszont hozzájutni tényleg nem egyszerű, hiszen hiába jár a fél város benzintemetőkkel, meglepően kevés a benzinkút. Nem sokkal azelőtt, mielőtt a barátom kivitt a reptérre, elmentünk megtankolni a Subaru Tribecáját: a kúthoz való befordulástól nagyjából fél óra telt el, mire lekattant a pisztoly, és ez egyáltalán nem ritka.

Ahogy beállunk megtankolni Majta Ferrariját, reggel óta most először van időm rendesen megnézni – a Ferrarit, Majtából csak az arca látszik az amúgy ízléses egyenruhában – és még a gyártó többi kocsijával összehasonlítva is extrémnek hat. Nem is annyira a vonalai, hanem a shooting break kaszni teszi, pedig nem kelti aránytalan kombi benyomását. Az FF név a praktikumra utal (Ferrari Four), vagyis arra, hogy négyüléses és négykerék-hajtású. Ezt a példányt még egy címeres plakettel is ellátta a Ferrari, az Emirátusok tiszteletére. Jellemző rendőri felszerelést kár is keresni, se cb-rádió, sem pedig monitor nincs az autókban, a sofőrök egymás közt kézi adóvevőkkel beszélgetnek.

Szolgálat közben legtöbbször egyesével mozognak az autók, alkalmanként ketten, ilyen konvoj csak sajtómegkeresések alkalmával jön össze. A tizenhét autót ugyanabban a garázsban tartják, és a legtöbb gép szervizelését is ott helyben oldják meg. Ez a műszaki színvonal tekintetében nem kis dolog, bár az Audi R8-ast – mert az is van – egyszer láttam parkolni a helyi Audi márkakereskedés előtt.

Miközben a hőmérséklet lassan 43 fok fölé kúszik, feltűnik a Burdzs al-Arab jellegzetes, vitorlára emlékeztető sziluettje, ez a következő célunk. Üzemeltetői szerényen csak a világ első hétcsillagos szállodájaként hivatkoznak rá, és annyira nem is elrugaszkodott a titulus. A 321 méter magas épület egy mesterséges szigetre épült, és egy 280 méter hosszú hídon lehet megközelíteni. A szálloda előtt szolid vendégek szolid autói állnak, egy SLR Merci, Bentley Continental, aztán feltűnik egy Rolls Royce Phantom is. Ha kiveszed a legfelső, királyi lakosztályt, ezzel fuvarozznak, amíg itt laksz – tudom meg Ubajdttól. Itt már hordákban törnek ránk a távol-keleti turisták, szinte ki sem bírok szállni a BMW-ből. Később a tisztek büszkén állnak gépeik mellett, a vendégek szelfibotjai pedig lándzsaként villannak, ahogy megrohanják őket. Egy ideig próbálom fotózni a flottát, de felesleges, egy kéz, egy láb, vagy egy iPhone mindig belóg a képbe.

Ahogy elhagyjuk a szigetet, Ubajd istenesen odalép a BMW-nek, először, mióta elindultunk. Fegyelmezett, ritkán szakad el nála cérna, hiszen a radar a zöld-fehér autókat is ugyanúgy beméri. Ő inkább a sivatagban szeret vezetni, és ez közösségi szinten is népszerű, a legtöbb városi terepjárót keményen hajtják a homokban is.

A cikknek az volt a felütése, hogy mennyire felesleges egy felhőkarcoló abban az országban, amelyben szinte korlátlan területen lehet széltében építkezni. Mivel Dubajban még a feleslegesség is fokozható, ezért elkezdtek mesterséges szigeteket építeni, ezek egyike a Palm Jumeirah, ismertebb nevén a Pálma-sziget. Ha eddig nem szédültek bele a számokba, akkor most kapaszkodjanak: 90 millió köbméter homokot és 7 millió tonna követ használtak fel, mire kinőtt a sziget a tengerből. 40 ezer ember dolgozott rajta nyolc éven keresztül, és mire elkészült, a költségek meghaladták a 12,3 milliárd dollárt.

Nem erről az országról beszélnénk, ha megelégedtek volna ennyivel, a sziget koronájaként felépítették az Atlantis Hotelt. Az 1500 szobás szálloda magában foglal többek közt egy csúszdaparkot, egy delfináriumot, és egy akváriumot is. Utóbbiról nem sikerült kideríteni, hogy mekkora, de 65 ezer halat tartanak benne, ez sokat sejtet.



Három nő, és hat férfi alkotja az osztagot, részben azért, hogy tegyenek a sztereotípiák ellen

A szállodai dolgozók szeme már meg sem rebben, ahogy feltűnik a konvoj, azonnal helyet csinálnak nekünk az árnyékban, és az itteni helyzet már erősen hajaz a fénykorát élő Romero valamelyik zombi-apokalipszisére. Fél óra után sem tudunk elszabadulni, nézelődők rohannak a kocsihoz, és behajolnak az ablakon még egy utolsó képért. Unalmas volt már az i8, ezért a szolgálat végére átülök Majta mellé a Ferrari FF-be. Jól áll neki az autó, ahogy vezeti, elhiszem, hogy nem okozna gondot neki, ha rendesen kéne hajtani. A pálmafákkal szegélyezett parton kicsit oda is lép neki, de 7000-nél nem forgatja tovább. A V12-es elképesztő, még ezen a fordulaton is erősödik, mit erősödik, ki akarja szakítani magát a valóságból.

A nap kicsivel egy óra után ér véget, kikecmergek az i8-ból, Ubajd egy metrómegálló mellett rak ki. Furcsa érzés visszatérni a valóságba, egyszerre minden olyan földhözragadtnak tűnik, pedig itt még a metró is a csúcsok csúcsa. A konvoj szétszéled, mindenki megy a kijelölt területre, hogy reprezentálja Dubajt. A felhajtás jó része a 2020-as Expónak szól, vagyis, hogy az összes lehetséges felületen beszéljenek a városról, ehhez jobb eszköz nagyon nem kell.





Szinte nincs olyan egzotikum, amely nem szolgál a flottában, és évről-évre bővül a speciális dubaji rendőrautó-park





A cikk a Toralcar.hu-n megjelent Dubaji rendőrökkel járőröztem című cikk rövidített változata.

OLVASÓINKTÓL

Egyperces csend
Tévéből nézve is akkora hatást gyakorolt az emberre, mintha ott lenne kint. Azért minden elismerésem a pilótáknak is, hogy ezek után képesek voltak átszellemülni valahogy, és versenyeztek, de nyilván mást nem tehettek. Jules családjának sok erőt és kitartást kívánok, borzalmas lehet átélni egy ilyen veszteséget.

Kovács Edina

Emlékezetes marad
Életem egyik legjobb Formula-1-es versenyét láttam a Hungaroringen, pedig már nézem jó pár éve. A zsákszámra osztott büntetésekkel nem volt egyszerű dolga a bíráknak, mégis pillanatok alatt tudtak döntéseket hozni. Szerintem azok közül csak egy volt helytelen, hiszen Rosberg egyértelműen ráhúzta a kocsit Ricciardóra.

Rónai Péter

Következetlen ítélkezés?
Én azt nem értem, hogy Maldonado csak öt másodperces büntetést kapott azért, mert Perezt kiforgatta, Hamilton viszont bokszáthajtást azért, mert összeért Ricciardóval úgy, hogy az ausztrál csak néhány másodpercet veszített ezen, és pozíciót sem hagyott ott, Hamiltonnak pedig a saját autója sérült. Ezért az áthajtásos büntetés szerintem kicsit sok volt, egy enyhébb időhozzáadás elég lett volna itt is.

Bagaméry Péter

Sokak tetszését elnyerte a Formula-E
Egész évben figyelemmel követtem ezt a sorozatot is, és azt kell mondanom, hogy nincs szükség 1000 lóerős motorra és társaira az igazán izgalmas versenyekhez. Persze azért nem bánnám, ha a motorok üvöltenének, de már így is nagyon várom a folytatást.

Csobolya Tibor

TIZENÖT ÉVE ÍRTUK



A Peugeot gyenge képességeit megunó Alain Prost barátjától, Jean Todttól kért segítséget. A csapatfőnök régi Ferrari-motorokat szeretne, de azokat csak nagy pénzekért kaphatna. Az ügylethez a pénzt nehéz lesz előteremteni, mert a Gauloises dohánymárkát birtokló SEITA vállalat éppen az F1-es kivonulását fontolgatja. Az olasz alakulat is ingadozik, hiszen elsősorban saját magát, másodsorban a Saubert szeretné ellátni erőforrásokkal.

A hockenheimi pálya tulajdonosai pénzt próbálnak gyűjteni a pálya átalakítására. A tartomány parlamentje elutasította a promóter pályázatát, amelyben ahhoz kértek támogatást, hogy a régi helyszínt négy kilométer hosszúra csökkenthessék, és modernizálják a létesítményt. Az FIA azzal fenyegetőzik, hogy a Nürburgringre vagy a Lausitzringre viszik a Német Nagydíjat, ha nem valósul meg a fejlesztés.

Ron Dennis, a McLaren csapatfőnöke egy interjúban elmondta, hogy Michael Schumacher neve is szerepel az istálló 2002 utáni pilóta-kívánságlistáján, de a sportvezető hangsúlyozta, hogy 2001-ben még Hakkinenre és Coulthardra összpontosítanak. A Scuderia világbajnoka 2003-tól lesz szabadon igazolható, hacsak addig nem újítja meg kontraktusát Maranellóval, ám Dennis úgy véli, hét év elég lesz Schumachernek a Ferrarinál…

TÍZ ÉVE ÍRTUK



Raikkönen a Kanadai Nagydíj során végre humoros oldaláról is bemutatkozott. A riporterek azt kérdezték tőle, min változtatna az F1-ben, mire a finn azt válaszolta: „Egy körrel lerövidíteném az Európa Nagydíjat.” Mint ismeretes, a német versenyen a Jégember nem sokkal a vége előtt esett ki a futamból.

Bár az Indianapolisban versenyző csonka mezőny miatt több országban is megszakították a televíziós közvetítéseket, Magyarországon a hatautós futamot másfél millióan követték. A magas számot az magyarázhatja, hogy főműsoridőben láthattuk az eseményt. A foghíjas küzdelem nemcsak a konkurens csatornán futó Asterix filmet győzte le, de heti szinten is a negyedik legjobb mutatót produkálta.

Végre komolyabb eredményt tudott felmutatni Matthias Lauda, a legendás bajnok legkisebb fia. A csemete ugyan már hosszú időt töltött a Nissan Világsorozatban, az F3000-ben és a GP2-ben, de eddig még sehol sem sikerült ellenfeleit legyőznie. Üröm az örömben, hogy ezúttal sem egy rangos sporteseményen nyert, hanem a Pro7 televízió éjszakai roncsderbi showján diadalmaskodott egy öreg 320-as BMW-vel.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Noha pletykálják, Michael Schumachernek a harmatos szereplés ellenére sem áll szándékában távozni az F1-ből az idei évad végén. Sőt, a 41 esztendős pilóta ambiciózus célokkal készül a 2011-es évadra: „Az a célom, ami aznap volt, amikor hivatalosan bejelentettük, hogy ismét csatlakozom az F1-hez. Újra el akarom hódítani a bajnoki titulust. Erre összpontosítok, ezért vagyok itt” – fogalmazott a német.

Mark Webber, a Red Bull versenyzője különös megjegyzéssel szemléltette, hogy milyen a viszonya riválisával, Sebastian Vettellel, akivel idén már több ízben is összetűzésbe került. „Ha Seb fuldokolna az óceánban, biztosan bemennék érte, és segítenék neki, de nem könnyű baráti kapcsolatot fenntartani a csapattársaddal, ha nyilvánvaló, hogy ő az egyik legnagyobb ellenfeled” – fogalmazott az ausztrál.

Lecseréli logóját a Ferrari. Az alakulat új emblémáját a Brit Nagydíj csütörtöki napján mutatták be Silverstone-ban. A változásra – amely 2011. január 1-től lép életbe – azért van szükség, mert a csapatot az utóbbi időben több bírálat érte egészségügyi szervezetek részéről, hogy a vonalkódos megoldás tulajdonképpen burkolt cigarettareklám. Stefano Domenicali csapatfőnök megerősítette, hogy az alakulat hivatalos neve a továbbiakban is Scuderia Ferrari Marlboro marad.

SZÁMTAN

1 **PONT** előnnyel nyerte meg a Formula-E bajnoki címét Nelson Piquet Jr. Sebastien Buemi előtt.

5 **ALKALOMMAL** láttunk már idén Hamilton–Rosberg–Vettel sorrendet a dobogón, soha nem ismétlődött még meg egy befutó ennyiszer egy szezonban.

17 **NAPPAL** csúszott le mindössze Danyiil Kvjat arról, hogy az F1 legfiatalabb dobogósa legyen.

26 **PILÓTA** volt az F1 történetében, akik versenyhétvégén történt baleset következményeként vesztették életüket.

41. **FUTAMGYŐZELMÉT** szerezte a Hungaroringen Sebastian Vettel, ezzel az örökranglista 3. helyén beérte Ayrton Sennát.

609 **NAP** után fordult elő ismét, hogy a Mercedes nem képviseltette magát egy futam dobogóján.

50700 **EURÓT** keresett 2014-ben az FIA az F1-es csapatokra és pilótákra kirótt pénzbüntetésekből.

5 **MILLIÓ** aláírást szeretnének 2018-ig összegyűjteni Buttonék a „ne igyál, ha vezetsz” kampányban.

HÁZUNK TÁJA

Hatodik évadjánál tart a „Run that track”, azaz szabad fordításban a „Fusd körbe a pályát!” elnevezésű kezdeményezés. A Forma-1 család tagjai hol csoportosan, hol egyénileg veszik fel a küzdelmet a stopperórával egy-egy nagydíj helyszínén. A eseményt az UBS cég támogatja, amely minden megtett körért 100 dollárt ajánl fel egy beteg gyermekeket támogató alapítvány számára. Az Autósport és Formula magazin Surányi Gézának köszönhetően eddig 500 dollárral járult hozzá az adománygyűjtéshez.

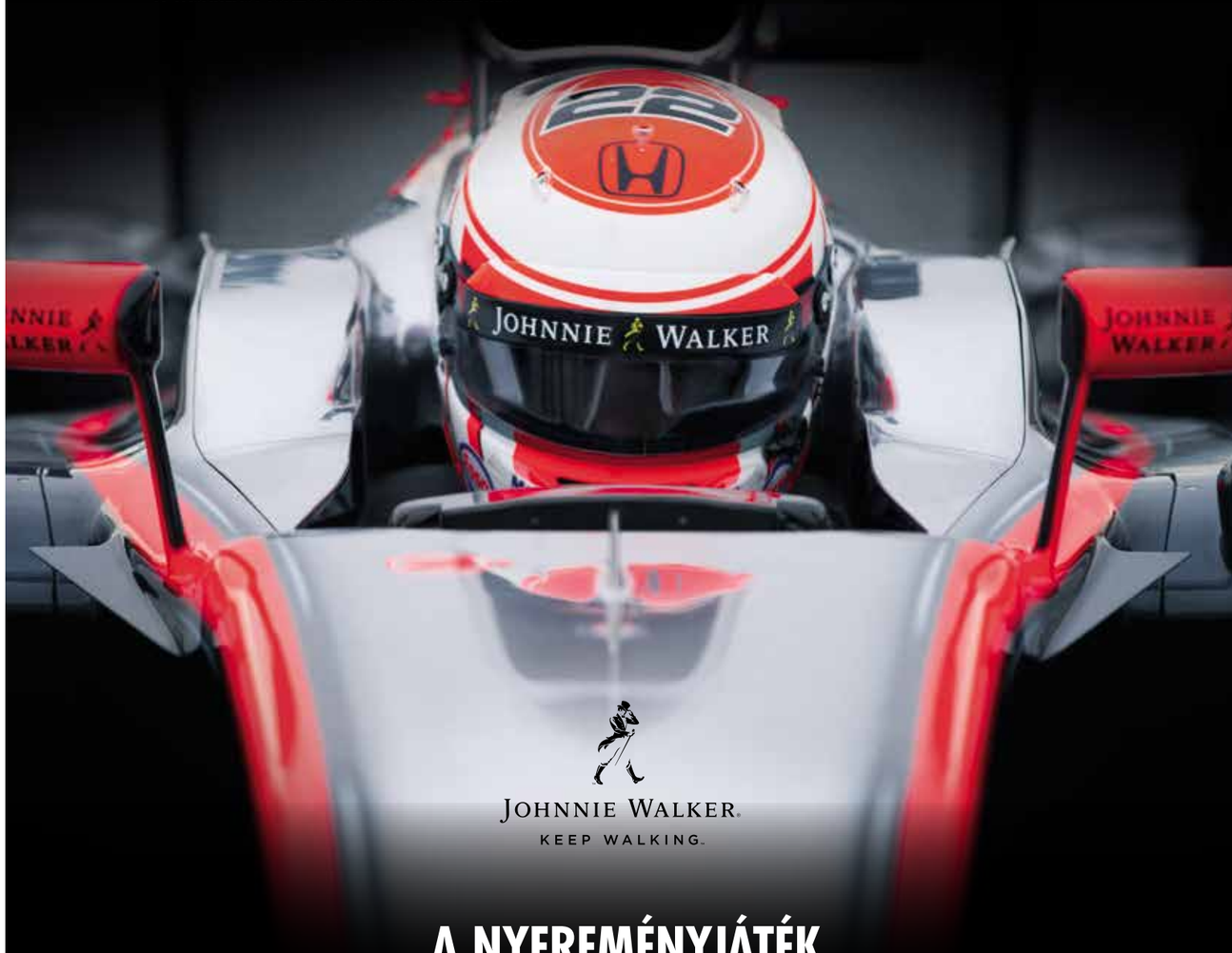


Nem csak az F1-es versenyzőknek, a pályát körbefutó kollégáknak is jár a kockás zászló

10 ÉV 100 NYEREMÉNY

Vásárolj bármilyen Johnnie Walker terméket, regisztrálj a vásárlást igazoló blokk sorszámával a Johnnie Walker Hungary facebook oldalán, és **NYERD MEG A 100 JOHNNIE WALKER AJÁNDÉK EGYIKÉT!**

A VÁSÁRLÁST IGAZOLÓ BLOKKOT ŐRIZD MEG!



A NYERELEMÉNYJÁTÉK
2015. JÚLIUS 1 – AUGUSZTUS 31.
KÖZÖTT TART.

TOVÁBBI RÉSZLETEK ÉS JÁTÉKSZABÁLYZAT A /JOHNNIEWALKERHUNGARY OLDALON.

A JOHNNIE WALKER ÉS A SÉTÁLÓ EMBER FIGURA ÉS EZEK KAPCSOLÓDÓ LOGÓI VÉDJEGYEK © JOHNNIE WALKER & SONS 2015.
FOGYASZD FELELŐSSÉGGEL!

TW STEEL®



TS1 GRANDEUR TECH

Az új Grandeur Tech Sport.
Nagy, eredeti és kompromisszummentes.
Acél óratok, piros számlap és fekete szilikon óraszíj piros csíkkal.

Syam Silver - Westend, It's Time Shop - Kristóf tér 6., www.itstimeshop.hu