

Autósport és **Formula**

**Kamui
Kobayashi:**
Közönség-
kedvenc

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

Magyarország motorsport magazinja | XV/4. szám, 2014. április

www.formula.hu

SENNA 20

Imola
tragédiája

- **Ferrari**
Allison bizonyította
- **Rajtszámok**
Történetek és magyarázatok
- **DTM**
Visszatértek a Hungaroringre
- **WTCC**
Összeszedtük a pilótákat



Utódlási harc

Ha Michelisz elszerződne...



Az **MNASZ** kiemelt médiapartnere

NAGY FUTAM II.

2014. MÁJUS 1. 11:00
BELVÁROSI RAKPARTOK

BESENYEI PÉTER

MICHELISZ NORBERT

SÉBASTIEN LOEB

TIMO GLOCK
DTM

DANIEL RICCIARDO

DAVID COULTHARD

Autósport és
Formula

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

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Forgó János, Fűzi András, Gelléri Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Németvári László, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: ATP, Bence András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, Janics Attila, Krilling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
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
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

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 játékaikizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:



„Van mááásik!”

Kevés esélyt látom annak, hogy fiatalabb olvasóinknak bármi is beugrik a címben kölcsönvett (egyébként levédett) két szóról. Még szerencse, hogy számukra ott a Google és a YouTube, ahová a biztos találat érdekében még azt is pötyögjék be: Eötvös Gábor zenebohóc. Az idősebbek által számtalanszor látott cirkuszi produkció története az volt, hogy főhősünktől sorra elkobozták a hangszerait, de hatalmas kabátja belső zsebeiből mindig elővarázsolt egy újabbat, miközben ezt kiáltotta a közönségnek: „Van mááásik!” A siker óriási volt, a porondról már több mint tíz éve eltávozott művészért állítólag a világ minden pontján megvesztek az emberek, mert 25 nyelven elő tudta adni a produkcióját, természetesen ugyanazzal a jellegzetes hangléttel.

Hogy mindez hogy jön ide? Lapzártánk előtt pár héttel volt szerencsém életemben először a helyszínen megtekinteni – és ami talán még ennél is fontosabb –, meghallgatni az új Forma-1-et. Ha valaki kíváncsi a véleményemre, elmondhatom, az új turbómotorok hangját én magam egyáltalán nem tartom tragikusnak. A melbourne-i célegyenesben elszáguldó versenygépek ugyan egy kicsit halkabban és másképpen, de számomra ugyanolyan szépen muzsikáltak, mint elődeik. Azt sem láttam, hogy a pálya jegypénztárainál tömegesen követelték volna vissza a pénzüket a nézők.

A jogot persze mindenkinek meg kell adni, hogy tetszen vagy ne tetszen számára az új éra hangja, de az elégedetlenségnek is van alternatíva. Mondhatni: Van mááásik megoldás!

A nagy felfedezést akkor tettem, amikor a DTM hungaroringi tesztjének első napján a német túraautók kigördültek formációs köreikre, és a V8-as erőforrások megkapták az első kövér gázt. És ez még csak a kezdet volt, hiszen a boksztucában egyszerre több autó motorjának az üvöltése is hallható volt, amit a pitfal csak tovább visszhangzott és erősített. Zene volt a füleinknek, kivétel nélkül minden jelenlévő arca ragyogott az élménytől.

Szóval, akinek nem jön be az 1,6-os V6-osok muzsikája, semmiképpen ne hagyja ki május végén és június elején a DTM hungaroringi fellépését, mert egyfelől a hangjuk világbajnok, másrésztől a mezőny látványának sem utolsó. Ami pedig a harcot és a test a test elleni küzdelmeket illeti, ebben is elsőrangú a széria.

Aki nem hiszi, ingyen is belekóstolhat a dologba, mert május elején, a Nagy Futam keretein belül Budapesten idén nem csak F1-es, WTCC-s és egyéb csodák, hanem egy német túraautó is szemügyre vehető és meghallgatható lesz.

Az előttünk álló élményekhez jó szórakozást kívánok!

Bethlen Tamás
főszerkesztő



Autósport és Formula

SZÁGULDÁS ÉS CIRKUSZ

2013-2014

A kiadvány egyszerre tekinti át az előző szezon versenyeit és ad betekintést az idei év csapat-összeállításába, aktualitásaiba. A kötet kapható a Lira, a Libri és az Alexandra üzleteiben, illetve az Auchan áruházakban, kiadónknál pedig – a leveles@formula.hu e-mail címen vagy a 46/505490-es telefonszámon – most nagy kedvezménnyel megrendelhető!



A Formula Száguldás és cirkusz 2013-2014 adatai:
 – keménytáblás borító
 – 176 oldal
 – 205 x 270 mm-es méret
 – védőborító
 – ára a könyvesboltokban: 5990 Ft
 – ára a szerkesztőségben: 4990 Ft

Különleges kedvezményként az első száz megrendelőnk háromhavi, a második száz kéthavi, a harmadik száz egyhavi előfizetést kap ajándékba!

A kiadónál március végéig vásárlók között kisorsolunk egy páros belépőt a 2014-es F1-es Magyar Nagydíjra, a Hungaroringre!

További információk: www.formula.hu

FORMULA-1

KÖZÖNSÉGKEDVENC..... 8
 Ha hiányzott Kobayashi stílusa, ezt olvasd el!

CSÚCSRA JÁRATÁS..... 14
 Allison ismét a Ferrarinál bizonyítana

SZABADON VÁLASZTOTT..... 16
 Rajtszámok és magyarázataik

KÜLÖNVÉLEMÉNY..... 18
 Dávid Sándor rovata

ERŐNYERŐ..... 20
 A Mercedes győzött az évadnyitón

FŐLÉNYES CSILLAGOSOK..... 26
 Sepang: Utolérhetetlen Hamilton

AZ UTOLSÓ INTERJÚ..... 32
 A Williams versenyzője a San Marino GP-n

A DONINGTONI DIADAL..... 34
 A brazil legnagyobb győzelme

IMOLA..... 38
 Rendhagyó megemlékezés Senna haláláról

MOTORSPORT

A TÍZ LEGSZEBB MARTINI FESTÉS... 42
 Versenygépek kék-fehér-piros színekben

ÚJ CSAPAT, ÚJ TERVEK..... 47
 MGS Racing Team: Nagy Norbival

VÁLTOZNAK-E AZ ERŐVISZONYOK?.. 52
 Ilyen a rajt előtt a Túraautó Világajnokság

PILÓTAPARÁDÉ..... 58
 Mit kell tudnunk a WTCC-versenyzőkről?

VADÁSZAT MICHELISZ ÜLÉSÉRE.... 60
 Ki helyettesíthetné a Zengőék sztárját

A VENDÉGEINK VOLTAK..... 66
 DTM tesztnapok a Hungaroringen

AHOL ABBAHAGYTA..... 70
 MotoGP: Marquez ugyanott folytatta....

VISSZAVETTE A STAFÉTÁT..... 74
 Mexikó Rali: Ogier húzta be a harmadik futamot

HELYIMENŐK..... 78
 Kazáré a nyitány, miskolciaké a dobogó

AUTÓK – LÁNYOK

SZUPERSPORT TOYOTA..... 106
 FT-1: Ilyen lehet a japánok legjobb autója

MENETPRÓBÁK..... 109
 Mazda 3, VW Beetle Cabriolet

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ..... 112
 Tünde és a Mercedes Benz

Közönségkedvenc

Kamui Kobayashi ismét az F1-ben

A rajongók kedvence idén visszatért a mezőnybe a Caterhammal, és a szurkolók kérdéseire a maga szokimondó stílusában beszélt többek között a pályabőről, a Ferrariról, és kitért arra is, miért nem viszi magával Althédot, a kutyáját a versenyekre.

„Örülök, hogy az emberek kedvelik a vezetési stílusom, remélhetőleg ezzel további rajongókat szerzek.”

Pilótaparádé

Már csak pár hét, aztán beindul a WTCC-hétköz, és rövidesen kiderül, melyik csapat és pilóta mire képes az FIA első számú túraautós sorozatában. Összeállításunkban a lapzártakor megnevezett versenyzők mutatkoznak be olvasóinknak, de a névsor még nem végleges...

Imola

Rendhagyó megemlékezés Ayrton Senna haláláról

A húsz éve történt tragikus eseményeket már sokan és sokszor feldolgozták, ám úgy, ahogyan Méhes Károly kollégáink emlékeztek 1994. május elséjére, még senki sem ít. Novellá a szomorú hétféregéről.

„Bolondok ezek mind. Kedvem lenne azt mondani, hogy megérdemeltel!”

Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

1. Ki a valaha futott leggyorsabb kör tulajdonosa a Hungaroring első, 4014 méteres változatán?
2. Mekkora lehetett a motorok maximális hengerűrtartalma 1954-től 1960-ig?
3. Melyik versenypálya viseli az egyszeres futamgyőztes, Carlos Pace nevét?
4. Ki nyerte meg élete legelső Forma-1 világbajnoki futamát, az 1961-es Francia Nagydíjat?
5. Hogyan tudott célba érni az 1959-es USA Nagydíjon Jack Brabham, miután az utolsó körben kifogyott a benzinje?
6. Melyik Forma-1-es futamot közvetítette először a Magyar Televízió?
7. Sokak szerint Stirling Moss a legjobb olyan versenyző, aki sohasem nyert Forma-1 világbajnokságot. Hányszor lett második az összesítésben?
8. Melyik gyár szállított turbómotorokat 1986-ban a Brabham, a Benetton és a Tyrrell csapatoknak?
9. Ki volt az a motorkerékpár világbajnok, aki 1983-as év során pontot szerzett a Forma-1-ben?
10. Hány perc előnnyel nyerte meg az 1968-os Német GP-t Stewart Hill előtt?



Erős képernyős rajt

Az Ausztrál Nagydíj közvetítéseibe Magyarországon összesen 2 millió 854 ezer fő nézett bele legalább egy percre; ez a teljes népesség 31,6 százaléka.

A tavalyihoz képest korábban másorra tűzött pénteki II. szabadedzést 165 ezren nézték az M2-n; ez több mint triplája a 2013-as szezonnyitó II. szabadedzésének. Az időmérő edzés nézettsége 502 ezer fő, míg a vasárnapi futamé 787 ezer fő volt – mindkét esetben a kora reggeli órákban. Az időmérő alatt tévénézők közül a teljes népesség 31,3 százaléka választotta a Forma-1-et, míg ez a szám a futam alatt 42,7 százalék volt. A futam alatt a 18-49 évesek közönségaránya 46,7%, míg a felnőtt férfiaké 60,5% volt. Az M1-es ismétlések közül (a normál európai versenyidő szerinti 14 óras sávban) az időmérő nézettsége 333 ezer fő, míg a futamé 330 ezer fő volt. Az M2-n a nézők számának megoszlása (a késő esti órákban): az időmérőé 91 ezer fő, a futamé pedig 63 ezer fő.

Egyes becslések szerint a világon összesen 450 millió ember volt kíváncsi a 2014-es F1-es szezonnyitóra televízión keresztül.



Hungaroring: Aszfaltozás már csak ősszel

Az ideai téltől sem lett simább a magyar F1-es pálya aszfaltcsíkja, amire mi sem mutat rá jobban, mint hogy a DTM első teszt napjának végén meg kellett szakítani az edzést, miután egy helyen leszakadt a pálya széle.

„Szerencsére nem volt túl nagy a baj, mindössze egy 40 méteres szakaszon, ráadásul nem is túl szélesen kellett kijavítani a hibát, amellyel másnap reggelre el is készültünk” – nyilatkozta lapunknak Gerstl Péter, a pálya alelnöke. „A gondot az okozta, hogy a német túraautók nehezebbek és komolyabb nyomatókkal bírnak, mint az átlagos versenygépek, ráadásul egészen más íveket is használnak, így nem kell csodálkozni, ha a pályatest egy ritkán használt darabja nem bírta a terhelést.”

Ami a Hungaroring már többször beharangozott újraaszfaltozását illeti, a szakember elmondta, a tavaszi időszakban, a választások előtt nem is volt arra esély, hogy állami szinten, a minisztériumokkal sikerüljön erről eredményesen tárgyalni. Az illetékesek ugyan már meg-

ígérték, hogy a költségvetés biztosítja majd a szükséges forrásokat, de a munkálatokra idén már csak a szezon végén, ősszel kerülhet sor.

„A pálya jövője szempontjából életbevágó, hogy az alapvető fenntartási munkálatokkal (az aszfaltozáson kívül fontos még a nézőtér rendbetétele) a mogyoródi létesítmény megőrizhesse versenyhelyzetét a régióban. A tengerentúli szupermodern csodahelyszínekkel ugyan soha nem tudunk versenyezni a bérlőkért vívott harcban, ám a környező országokból érkezőket igyekezni kell színvonalasan kiszolgálni. Amennyiben lemaradunk, a nemrég elkészült osztrák helyszín tárt karokkal várja majd a különböző szériákat. De ezt idehaza remélhetőleg senki nem szeretné” – mondta Gerstl.



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

www.slmbox.hu

 SLMbox

Nyugalom elérhető áron.



Közönségkedvenc

Kamui Kobayashi ismét az F1-ben

A rajongók kedvence idén visszatért a mezőnybe a Caterhammal, és a szurkolók kérdéseire a maga szokimondó stílusában beszél többek között a paintballról, a Ferrariról, és kitér arra is, miért nem viszi magával Alfrédot, a kutyáját a versenyekre.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ATP, CATERHAM



Milyen érzés újra a Formula-1-ben versenyezni, és mik a céljaid erre az évre?

Azt mondanám, a reményünk az, hogy eljussunk a kockás zászlóig. Szerintem ez a legfontosabb dolog számunkra: fejezzük be a versenyt, legyünk megbízhatóak. Ha egyetlen autó sem ér célba, az a rajongók szemében elég bután fog kinézni. Remélem, azért ez nem fog megtörténni. Egyébként természetesen nagy motivációt jelent számomra az F1-es visszatérés, hiszen ez volt a célom. Jól érzem magam, és köszönettel tartozom a rajongóimnak, akik támogattak engem ebben.

Magadat leszámítva ki tartasz a legjobb japán F1-es versenyzőnek?

Hát, jelenleg sajnos senkit nem tudok kiemelni. Nincsenek sikeres japán versenyzők. Szeretném, ha lennének fiatal, gyors tehetségek, hiszen örömmel támogatnám őket, de úgy tűnik, nem nagyon vannak ilyenek.

Mit gondolsz a korábbi versenyzőkről, mint Satoru Nakajima vagy Taki Inoue?

Taki folyamatosan emleget engem Twitteren. Nem tudom, mi oka van erre. És mindig csak engem. Fogalmam sincs, hogy miért. Biztos szeret...

Miért nem tudad meggyőzni a Ferrari vezetőségét arról, hogy te legyél Felipe Massa helyettese? Mondott erről valamit Stefano Domenicali?

„Örülök, hogy az emberek kedvelik a vezetési stílusom, remélhetőleg ezzel további rajongókat szerzek.”

Talán azért, mert nincs elég tapasztalatom. És persze ez nem az én döntésem volt, hanem a Ferrarié. Párszor beszélgettünk a csapattal, de semmi nem történt. Végül nehéz is lett volna megkapni az ülést, hiszen Kimi Raikkönent igazolták le, így most két világbajnokunk van. Nem hiszem, hogy lenne helyük a számomra.

Talán, ha pár év múlva átvehetné Fernando helyét?

Nem, nem. Kívánom nekik, hogy sikeresek legyenek.

Az amerikai kommentátorok Mr. Izgalomnak szólítanak. Mit gondolsz erről a becenévről?

Tetszik. És szeretem az Egyesült Államokat is. Elég régen voltam ott legutóbb, de mindig szívesen térek vissza. Örülök, hogy az emberek kedvelik a vezetési stílusom, remélhetőleg ezzel további rajongókat szerzek.

Csatlakoznál a Hondához, ha megkeresnének?

A Honda egyik versenyzője idén debütál a GP2-ben, így bizonyára inkább vele foglalkoznak. Takuya Izawa a neve, és az ART csapatnál fog

vezetni a McLaren junior programjának keretében. Én boldog vagyok a Caterhamnál, és amíg jó munkát végzek, addig maradni is fogok velük. Számomra ez most a legfontosabb, ezért nem is törődök a Hondával. Túl korai még.

Mi járt a fejedben, amikor összetörted a Ferrarit a moszkvai bemutató során?

Azt gondoltam: „Jaj, ez nem jó.” Azóta is próbálok elfelejteni. Nagyon vizes és huppanós volt az út. Biztosan nem fogok visszamenni oda, semmilyen okból.

Aggasztanak Tony Fernandes megjegyzései, miszerint kiszállhat a Formula-1-ből?

Igen, tényleg tartanunk kell ettől. Több mint 300 ember dolgozik a cégben. Sikereket kell elérnünk 2014-ben, hogy mindenkit boldogá tegyünk, és nekem is ez a feladatom. Nehéz megmondani, hogy hogyan fogunk szerepelni, de bízom benne, hogy elég jók leszünk. Nem lehetnek kifogásaink, hiszen minden szükséges eszköz a rendelkezésünkre áll. Folyamatosan együtt kell dolgoznunk, még a szabad hétvégéken is. A hangulat mindenestre kiváló a csapatban: nem gondoljuk, hogy Tony minden ok nélkül ki



fog szállni, ezért ha sikeresek leszünk, segíteni fog abban, hogy megtarthassuk a munkánkat.

Mi a kedvenc hobbid, már ha van idő ilyenre?

Sok mindent szeretek. Noha nem hobbi, de a fitness része a munkámnak és az életemnek is. Ha nem edzenék, kényelmetlenül érezném magam. A maradék időmben szeretek zenével foglalkozni. Most saját zenéket is gyártok, amire különösen a hosszú repülőutak során van időm, amikor nem tudok aludni. A számítógéppel csinálok, és igazán élvezem.

Elektronikus zene?

Igen, de nem valami profit kell elképzelni. Főleg kikapcsolódásként csinálom.

Instagramra is elég sok képet feltöltesz...

Igen, szeretek fényképezni. És sok minden mást is. Ismeritek azt a túléló játékot? Amikor játék pisztolyokkal a hegyeken vagy a mezőkön lövünk egymásra? Az szintén szórakoztató.

Mit lóttok?

Színes golyókat.

Oh, a paintballra gondolsz!

Igen!

Mi a véleményed a 2014-es autók kinézetéről?

Elképesztő. Minden csapat nagyszerű munkát végzett. Nem vagyok egy divattervező, de szerintem jól néznek ki. Kezdetben mindenki furcsállta, de gyorsan megszoktuk a látványukat. Remélem, hogy nem veszítünk emiatt rajongókat.

„Ha fizetést kértem volna, sohasem kapom meg ezt a munkát.”



A japán pilóta a tavalyi évet a Ferrari WEC csapatában versenyezte végig, és általában a dobogón végzett



Azt hallottam, hogy idén ingyen fogsz vezetni. Igaz ez?

Örülni fogok, ha kapok valamennyi pénzt. De ha fizetést kértem volna, sohasem kapom meg ezt a munkát. Nagyobb örömet szerez a vezetés, mint a pénzszerzés.

Az utazási költségeidet azért fizetik?

Persze. Ha ezt is nekem kellene állnom, akkor már a banktól kellene kölcsön kérnem, ahogy Niki Lauda is tette. Az ő idejében még lehetséges volt, de nem hiszem, hogy ma csak úgy adnának nekem pénzt.

Szerinted lesz valaha japán világbajnok az F1-ben?

Persze. Ez természetes.

Mennyi idő múlva?

Hát, remélem, hogy a következő 1000 éven belül. Jelenleg a pénz még mindig gondot jelent a sportban. Mindenki nehéz helyzetben van. Csak a Ferrari, a McLaren, a Mercedes és a Red Bull képes a győzelemre. ➔





De te bajnok lehetnél, ha megkapnád a megfelelő lehetőséget?

Igen, persze. Továbbra is ez az álom. Nem akarok butaságokat mondani, de ennek érdekében dolgozom.

A Toyota hatalmas költségvetéssel rendelkezett. Miért álltak mégis a mezőny hátsó felében?

Hogy miért? Erről sokat lehetne beszélni. Új cég voltak a sportban, új gyárral rendelkez-

tek, így sok dolgot maguknak kellett felépíteni. És abban az időben a politika is eléggé befolyt a sportba, szóval nem minden csak a pénzről szólt. Sajnos a japán mentalitás nem igazán megfelelő ezekhez a politikai játszmákhoz, szerintem ez volt a csapat leggyengébb pontja. A végére már sokat fejlődtek és jó formában voltak, de kifutottak az időből. Ha most újrakezdnék, szerintem erősebbek lennének. Még ma is minden csapat az ő régi szélcsatornájukat használja, ami bizonyítja, hogy milyen jók is voltak valójában.

Lewis Hamilton néha magával viszi a versenyhétvégékre a kutyáját, Roscoe-t. Te nem akarsz ugyanezt tenni Alfréddal?

Nem, egyáltalán nem. A pályán a munkámra akarok koncentrálni ahelyett, hogy kutyákon járjon az eszem.

Igaz, hogy Stefano Domenicali nem volt boldog, amiért távoztál a Ferraritól?

Persze, nem örült neki, hiszen nagyszerű ajánlatot tettek nekem az előző évre, és ezt idén is folytathattuk volna. Köszönettel tartozom nekik a lehetőségért, ám még mindig csak 27 éves vagyok, és az álomom továbbra is az, hogy sikereket érjek el a Formula-1-ben. Próbáltam őszinte lenni Stefanóval. Az F1-ben akarok lenni, és még ha a Caterham nem is a legerősebb csapat, mégis szükségem volt egy lehetőségre, hogy megmutassam, mire vagyok képes. Nem volt boldog, de nagyra értékelem a támogatásukat.

Mikor voltál utoljára igazán dühös?

[Hosszú szünet] Amikor elvesztettem a Hublot karórámat...



Melyik korábbi Formula-1-es autót vezetnéd legszívesebben, és miért? Talán azt a Ferrarit, amivel Michael Schumacher nyert 2004-ben. Azt nagyon szeretném kipróbálni.



Kobayashi élete nagy vágya, hogy kipróbálhassa Schumacher tíz évvel ezelőtti világbajnok autóját

TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES



FEEL THE FORCE



WWW.TWSTEEL.COM



it's time shop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 06 70 450 3100, it's time shop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078, it's time shop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 06 94 310 059, SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 06 70 453 4739, SYAM SILVER, Szeged, Árkád Tel.: 06 70 413 6698, KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435,

INFOLINE: 06 1 468 2295

Újra a csúcsra tör



James Allison így látja az idei Ferrarit

A Ferrari technikai igazgatójára komoly feladat vár: vissza kell juttatnia a Scuderia-t a csúcsra. Hogy miként képzei ezt a feladatot és hogyan látja az idei autót, arról nemrégiben nyilatkozott.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ATP

Mi a legfontosabb dolog, amit mostanáig tanultál az új autóról?

Az, hogy tényleg annyira összetett, mint azt gondoltuk...

És mi a legfőbb különbség az F14 T és a tavalyi modell, az F138 között?

Ebbe az autóbba már az 1,6 literes turbómotort építettük, amelyet mindenki ugyanannyi üzemanyaggal működtethet. Így végül az lesz sikeres, aki a leghatékonyabban tudja használni a motorját, a legtöbb erőt kihozva belőle. A motorrészlegünkön nagy erőbedobással dolgoznak ezen a srácok. Egyidejűleg persze agresszív hozzáállásra is szükségük van, és szorosán együttműködnek a karosszériarészleggel, hogy a motor megfelelően beilleszthető, kezelhető és hűthető legyen.

Az autónk kifejezetten elegáns hűtéssel rendelkezik, a karosszériaborítás pedig meglehetősen keskeny.

Ha megnézzük egy jelenlegi motort a hőpajzs nélkül, szemmel látható, hogy sokkal összetettebb, mint azok, amiket az előző években használtunk. Az autó pedig rendkívül jó csomaggal rendelkezik, de a csapat már több mint két éve dolgozott ezen, mire eljutott a jelenlegi pontra. Nagyon kecses és vékony lett a versenygép. És ha hozzávesszük, hogy a borítás alatt milyen összetett technológia működik, egy igazán nagy kihívást jelentő autót kapunk.

Mondj valamit az autó orráról...

Aerodinamikailag ugyanazt csináltuk, amit mindig is szoktunk, azaz próbáltuk a lehető legkisebb légellenállást elérni, minél több

leszorítóerőt nyerni, és gondoskodni arról, hogy emellett is vezethető legyen az autó. Ha körbenézünk a boksztucában, láthatjuk, hogy minden autó eltérő orrkialakítással rendelkezik, amelyek között nincs nagy hasonlóság. Ennek az oka, hogy a szabályok elég jelentős geometriai szabadságot biztosítanak. Ha pedig megpróbáljuk felfedezni ezeket a lehetőségeket, hamar rájövünk, hogy nem csak egyetlen jó megoldás van, és az autó ezen részének kinézete nem számít olyan sokat a teljesítmény szempontjából. Ezért van ennyiféle kialakítás. Mint ismert, a Ferrarihoz a Lotustól érkeztem. Ők egy nagyon agresszív változattal rukkoltak elő, amelyen még én is dolgoztam velük. De szerintem ezek valójában csak azért nyújtanak érdekes beszédtemát, mert az autók elején nagyon szem előtt vannak.

Más megoldásokat is ki fogtok próbálni?

Többtucatnyi különféle orrkialakítást számításba vettünk, mind eltérő formával és mérettel rendelkezik. Mint az autó bármely más részét, úgy ezt is szabadon fejleszthetjük, ezért továbbra is szemmel tartjuk a lehetőségeket.

Mit gondolsz az új turbómotorok hangjáról?

A motorok tényleg egészen másképp szólnak, de úgy képelem, hogy az emberek

nagyon hamar összekapcsolják majd ezt a hangot a Formula-1-gyel. Akkor is nagy volt a különbség, amikor a V10-esekről a V8-asokra váltottunk. Most ismét változott, de szerintem mind nagyon gyorsan hozzászokunk majd.

Mennyire vagy elégedett az új autóval elért fejlődéssel?

Az eddig látottak alapján jó érzéseim vannak. Semmi katasztrófálisat nem fedeztünk fel rajta. De tudjuk, hogy egy új autó működtetése sohasem halad teljesen simán.

Mennyi időt veszítettetek a leszorítóerő csökkentésével?

Látható, hogy a hátsó szárny sokkal egyszerűbb, mint a tavalyi volt. A jelenlegi szárnyak nagyjából úgy néznek ki, mint azok, amiket korábban Kanadában használtunk, ez alapján pedig hozzávetőlegesen meg lehet mondani, hogy hol is állunk a leszorítóerő terén. A kipufogógázok által befűjt padlólemezt sem használhatjuk, ami tavaly még szintén megvolt. Ám az új szabályok új lehetőségeket is kínálnak, így várhatóan rohamos ütemben fogunk további leszorítóerőt találni. Idővel persze majd csökkenni fog a fejlődés mértéke, de egyelőre ennek még semmi jelét nem látjuk.

Névjegy

Név: James Allison
Születési idő: 1968. február 22.
Születési hely: Louth, Nagy-Britannia
Csapat: Ferrari
Poszt: technikai igazgató

2013: Ferrari – technikai igazgató
2009: Lotus – technikai igazgató
2005: Renault – helyettes technikai igazgató
2000: Ferrari – a pálya menti feladatokért felelős aerodinamikus
1994–98: Benetton – aerodinamikai tervező, majd az aerorészleg vezetője
1992: Larousse – vezető aerodinamikus
1990: Benetton – junior aerodinamikai tervező
1989: repüléstechnikai mérnök diploma

Az első versenyeket követően a Ferrari még nem állhatott dobogóra, de ha Allisonon múlik, ez rövidesen változni fog



Szabadon választott

Rajtszámok és magyarázataik

Az idei évtől már nem a csapatokhoz és az előző évi helyezésekhez kötődnek a versenyzők rajtszámjai a száguldó cirkuszban, hanem akár egy életre is szólhatnak. Lássuk, ki milyen karaktereket választott, és a pilóták hogyan indokolták döntéseiket.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • **FOTÓ:** CSAPATOK

A leghíresebb

A „legendás rajtszám” kifejezésről a Formula-1 rajongóinak Nigel Mansell vörös ötöse mellett a 27-es juthat eszébe. Elsőként Alan Jones viselte hosszabb ideig a számot, 1980-ban ezzel nyerte meg a világbajnoki címet. Az ausztrál így megkapta az 1-es, a 27-es pedig az előző évi bajnok Ferrarinhoz került, a kanadai Gilles Villeneuve autójára.

Így kezdődött a 27-es legendává válásának története: Villeneuve a kor egyik legnépszerűbb versenyzője volt, ám mindössze másfél éven át versenyezhetett a 27-essel, melyet azóta is hozzá köt

mindenki. A Ferrari egészen az évtized végéig megtartotta a számot: 1984-től kezdve öt éven keresztül a bajnoki ezüstéremig jutó Alboreto viselte autóján, majd 1989-ben Nigel Mansell kapta meg. A 27-es egy évvel később a McLarenhez került, itt Ayrton Senna örökölte, aki meg is nyerte vele az 1990-es világbajnoki címet. A szám így visszakért a Ferrarinhoz, ahol Prost versenyzett vele, majd a Scuderia a következő



évre leszerződöttte Jean Alesit, így jutott el a 27-es eddigi utolsó tulajdonosához. A francia nem kevesebb, mint négy éven át viselte, mielőtt távozott a Ferraritól. Az 1995-ös Ausztrál Nagydíj óta senki nem indult 27-essel, ám ez most megváltozik: Nico Hülkenbergre vár a feladat, hogy Jones, Villeneuve, Mansell, Senna, Prost és Alesi után újabb fejezetekkel bővítsa a 27-es rajtszám legendáját.

1 SEBASTIAN VETTEL: az 1-es rajtszám használata a mindenkor világbajnokot illeti meg. Ha Vettel nem tudja megvédeni címét, jövőre az 5-ös számmal versenyezhet, mellyel gokartos korszakában szép sikereket ért el, és amellyel 2010-ben először bajnok lett.

3 DANIEL RICCIARDO: Az ausztrál már a gokartos időkben is a 3-as rajtszámot használta, mellyel egyik gyerekkori hőse, Dale Earnhardt is versenyzett.

4 MAX CHILTON: A Marussia másodéves britjét alighanem az eladhatóság szempontja vezérelte a választáskor, hiszen számát így közölte a Twitteren: M4X.

6 NICO ROSBERG: A Mercedes németje azt a rajtszámot választotta, mellyel édesapja 1982-ben világbajnok lett.



7 KIMI RAIKKÖNEN: 2007 világbajnoka azzal indokolta választását, hogy a 7-es számmal versenyzett taval is, és nem látta értelmét változtatni.

8 ROMAIN GROSJEAN Raikkönen tavalyi csapattársa szintén megtartotta rajtszámát, melyhez elmondása szerint felesége miatt is kötődik, aki december 8-án született, akivel 2008-ban kezdett randevúzni, s aki megajándékozta kisfiával, akinek szeme a világ 8. csodája a számára.



10 KAMUI KOBAYASHI: A visszatérő japán azzal a számmal versenyez idéntől kezdve, mellyel 2009-ben bemutatkozott a Formula-1-ben, bár mint elárulta, az elsődleges választása a Japánban egyébként balszerencsének tartott 4-es lett volna.

9 MARCUS ERICSSON: A Caterham svéd versenyzője Raikkönenhez hasonló indoklást fűzött a 9-eshez: „Egyszerű. Szeretem ezt a számot.”

11 SERGIO PEREZ: A mexikói pilóta karrierje korai szakaszában éveken át a 11-essel versenyzett, így választása elmondása szerint egyértelmű volt.

13 PASOR MALDONADO: A Formula-1 történetében mindeddig alig használt rajtszámot azért választotta a venezuelai, mert a 13-as hazájában nem a balszerencse, hanem a büszkeség jelképe.



17 JULES BIANCHI: A francia pilóta volt az egyetlen, akinek egy negyedik számot is meg kellett jelölnie, hiszen az eredetileg választott 7-est, 27-est és 77-est egyaránt elvitték előle.

22 JENSON BUTTON: A McLaren brit pilótája 2009-ben ezzel a számmal nyerte meg a világbajnoki címet a Brawn GP színeiben.



14 FERNANDO ALONSO: A spanyol azóta tartja ezt a két karaktert a szerencseszámának, mióta 1996. július 14-én 14 esztendősen a 14-es számmal nyerte meg a gokart-világbajnokságot.

21 ESTEBAN GUTIERREZ: Az egyébként is szerencsésnek tartott 21-est Gutierrez bevallása szerint mindig saját szerencseszámának tartotta, s azért is kedveli, mert 21 esztendősen mutatkozhatott be a Formula-1-ben.

19 FELIPE MASSA: A brazil elmondása szerint mindig a 19-est választotta, amikor csak tehetett, s már több bajnoki címet is nyert ezzel a számmal, a célja pedig most is hasonló. Ayrton Senna annak idején 19-essel mutatkozott be a Formula-1-ben, s Massa nagybátyja is versenyzett vele.

25 JEAN-ERIC VERGNE: A harmadik évét kezdő francia rajtszáma sok más versenyzőhöz hasonlóan a gokartos éveiből származik, s nem melleleg április 25-én van a születésnapja.

20 KEVIN MAGNUSSEN: Tavaly a 20-as számmal nyerte meg a Formula Renault 3.5 literes kategóriáját, aminek F1-es szerződését kövönheti.



26 DANYIIL KVJAT: Az orosz újonc születésnapja egy nappal később, április 26-án van, ám ő maga sokkal költőibben indokolta a választást: „E szám történetét még meg kell írni...”

27 NICO HÜLKENBERG: A pilóta nem Villeneuve miatt választotta a 27-est: azzal indokolta döntését, hogy augusztus 19-én született, a 8 és a 19 pedig összeadva épp ennyi.

44 LEWIS HAMILTON: 2008 világbajnokának rajtszáma még a gokartos idők-ből származik, ezzel nyerte első brit bajnokságát – s érdekes módon a 44 egyúttal korábbi F1-es rajtszámainak (2, 22, 1, 2, 3, 4, 10) összege.

77 VALTTERI BOTTAS: A finn pilóta minden bizonnyal szintén a marketing szempontokat is szem előtt tartotta rajtszáma kiválasztásakor: BO77AS.

99 ADRIAN SUTIL: A német versenyző a legmagasabb lehetséges rajtszámot választotta magának, amit a következővel indokolt: „Egyszerű a magyarázat – az életben is mindig a maximumra törekszem!”



Különvélemény

AGYMOTOR

Dávid Sándor rovata

Ne lepődjön meg kedves Olvasó, én is csak az előbb tanultam ezt a pompás magyar szót egyik szaklapunkból, és ott, a szöveggörnyezetéből azonnal kiderült, hogy nem a mi agyunkról van szó, hanem egyrészt a kerékagyról, ott is a kerékagyra szerelt villanymotorokról, no meg annak az agyáról, aki ezt a „frappáns” új szót kitalálta. Vagy: valahonnan a régmúltból előbányásztta.

Mint azokat az „agymotorokat”, amelyeket már az automobilizmus hajnalán is ismertek, sőt használtak. S amelyekről most azt akarják lépten-nyomon elhítenni a nagyrészt, természetesen a „hibrid”, meg mindenféle (lásd az új Forma-1-et) autók nyomán, hogy vadonatúj valamik, sőt a jövő fejlődésének a sarokkövei.

Ahelyett, hogy megmondanák a valót: egy új divat kellékei.

Nem akarok hosszas előadásba bonyolódni, de azért nem szabadna elfelejteni, hogy az „AUTOMOBIL” az csak annyit jelent, hogy „önjáró kocsi”, azaz nem lovak, sem ökrök, sem bivalyok, sem öszvérek (és milyen állat van még?!) húzzák. És véletlenül sem jelenti azt, hogy benzin üzemű motor hajtja.

„Az FIA ne azzal kezdje a Forma-1-es csapatok költségcsökkentését, hogy százmilliókat költessen el fölöslegesen 'csodazöld' motorokra.”

Ha kicsit még előbbre megyünk, mondjuk az elejére, 1472-be, akkor azt látjuk, hogy egy **Valturió** nevű pasas két vitorlának szánt lapátkerékkel egyenesen széllel kívánta meghajtani az önjáró kocsiját. Tehát rögtön az ingyenes, megújuló energiával.

Da Vinci még ennél is alább adta: ő emberi izomerővel hajtott autót tervezett. Nem beszélve **Cugnot**-ról, aki **Trebitschik**-kel gőzkocsit épített, amelyet **Bordino** fejlesztett tovább, s épített bele egy hintóba, amellyel vígan

furikázott. Ennek az autónak (nevezük csak nyugodtan így), a fogyasztását is ismerjük: kilométerenként 30 kiló szénnel és a megfelelő mennyiségű víz/gőzzel hajtva óránként 8 kilométeres sebességgel száguldott!

És akkor még nem szóltunk **Huygensről** és **Papin**-ről, no meg **Isaac de Rivaz**-ról, akik miután megismerkedtek az akkoriban felfedezett pisztoly működésével, úgy döntöttek, hogy ők puskaopt használnak energiaforrásnak, azt robbantják föl a munkahenger alatt, annak az energiájával emelik meg azt.

Ezeket az apróságokat csak azért említetem föl (mindez csak töredéke a rengeteg akkori ötletnek), hogy rávilágítsak: eleink se voltak kevésbé kreatívak, mint korunk zseniális mérnökei, és mindent kipróbáltak, ami csak a kezük ügyébe került. És kár lenne feledni (pláne nem tudni), hogy a benzinmotor megjelenése előtt, például Angliában, már menetrendszerű gőzkocsi (busz) járat is létezett, és azt nem az automobil, hanem a vasút, a maga gőzmozdonyával szorította ki a fejlődés során.

De még az első autóversenyt is De Dion gróf gőzkocsija nyerte, sajnos akkora apparátal, amelyhez külön fűtő (soffeur, azaz sofőr) kellett, s emiatt nem felelt meg a versenykiírásnak.

És lassan így jutottunk el az agymotorhoz. Azaz, a VILLANYMOTORHOZ.

Amellyel a belga **Cammille Jenatzy** már a nyolcszázas évek végén autót épített, és 1899-ben ezzel a „Jamais Contente” (Mindig Elégedetlen) nevű gépével ő lépte át a világon először a 100 km/órás sebesség-álmhatárt. Ezt az autót két, a hátsó kerekre épített „agymotor” hajtotta, amelyek egy akkumulátorból kapták az energiát. De nem kevésbé fontos szerintem, hogy ez a jellegzetes, egyesek szerint húsvéti tojás, szerintem inkább egy két végén csúcsos hordó alakú autó, négy, **levegővel töltött**, Michelin gumis keréken száguldott. És természetesen nem volt egyedül, hanem éppen egy párbajban győzött. Alig öt évvel később pedig a Siemens is bemutatott a saját elektromos autóját. Amelynek nyomán éppen napjainkban készül a Volvóval közösen robbantásra elektromos autók piacán.



Természetesen nem szándékozom végigmenni az automobil történetén, bár nem lenne túlságosan nehéz feladat. De ennyit fel kellett hoznom a múltból, hogy elmondhassam: az Otto-féle négyütemű benzinmotor (Otto-motor) nem véletlenül lett szinte egeduralkodó az önjáró kocsik világában. Hanem azért, mert valamennyi tulajdonságát összegezve, felül tudott kerekedni minden ellenfelén. Együtt indultak (voltak olyan gyártók, akik eleinte a benzint elégették, majd a gőzkazánt fűtötték vele), és végig vezetve a valamivel több mint száz éven, összességében verhetetlen volt és maradt. (Mint a Mercedes. Van nála szebb autó, és van nála gyorsabb autó is. Van nála erősebb, és van nála jobb versenyautó is. Csak jobb autó nincs.)

Végül, amit én igazi fejlődésnek, és a jövő útjának tekintenek, az az volna, ha valaki a hengerek és dugattyúk nélkül találna ki végre valamit, ami megy is, keveset is fogyaszt és minden tekintetben jobb is, mint ez az áldott-átkozott benzinmotor.

Amellyel most sem csinálnak mást, mint ezernyi kütyüvel próbálják átalakítani, és különböző trükkökkel rábírní arra, hogy segítse

már valahogy a még mindig alkalmatlan villanymotort érvényre juttatni. Mert még a legjobb „agymotoros” autók is gyermekbetegségekkel küzdenek, nem mehetnek elég gyorsan, nem mehetnek elég messzire, hosszú órákig kell tankolniuk (kivéve azt az álomautót, amelyet nemrég mutattak be, és valamilyen elektrolittal hajtanak majd, amely, remélem olyan mérgező lesz, hogy a szagától földre esnek a madarak, mint néhány évvel ezelőtt a Forma-1-ben használt benzinektől).

A fejlődést persze nem lehet feltartani, nem lehet megakadályozni, hogy pénzemberek például a Tesla autóra öntsék a pénzüket, ahelyett hogy kutakba öntenék (Afrikában, hogy legyen ivóvíz), és nem lehet semmit sem tenni annak érdekében, hogy az FIA ne azzal kezdje a Forma-1-es csapatok költségcsökkentését, hogy százmilliókat költessen el fölöslegesen csodazöld motorokra.

És olyan versenyautókra, amelyek nem egyszerűen agymotorosak, hanem AGYRÉMEK.

Ha majd egyszer valaki vagy valakik komolyan megnézik, hogy mi minden került most be az agymotorokkal és KERS-ekkel a versenyautókba, talán még időben felébred

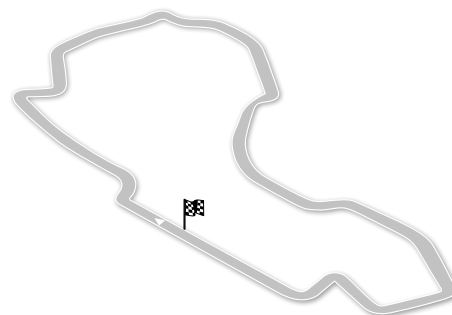
a nagyzási hóbortból. Látván azokat a magasfeszültségű kábeleket (900 volt!), amelyek ott futnak a versenyzők körül, és a teleüzemanyagtartályok mellett. És amelyeknek elég egyetlen szikra, hogy ívet húzzanak és szénkéreggé égjenek. Én élénken emlékszem még a „új generációs”, később betiltott rali autókra, amelyben sorra haltak meg a versenyzők, köztük a barátom, Toivonen is. Állítólag azért, mert azokban az autókban egy méteres körön belül volt az üzemanyagtartály, a motor és a versenyzők. Ha ütköztek, el is égtek.

A mai Forma-1-es autókhoz a szerelők csak könyökig érő vastag gumikesztyűkben érhetnek hozzá, a versenyzők csak kikapcsolt állapotban. De azt még senki sem tudja, mi lesz egy nagyobb esőben, elkoszlott kábelek esetén, vagy a nagy melegben, az autó 900 Celsius-fok körüli pontjain. A fékek, a turbó, a generátorok körül. Egyelőre semmi gond: külön emberek dugják be azonnal a hűtőlevegőt a motortérbe, amint az autó megáll.

De nem folytatom, nem károgok tovább. Csak elindult az agymotorom..., de megállítom, mielőtt eljutnék az első komoly balesetig.



Melbourne – Albert Park
A pálya hossza: 5,303 km
Versenytáv: 57 kör – 307,574 km
Időjárás: száraz
Leggyorsabb kör: Nico Rosberg 1:32,478



Erőnyerő

Papírforma szerint: a Mercedes győzött az évadnyitón

Nico Rosberg az Ausztrál Nagydíjon győzelemmel támasztotta alá az előszezonbeli tesztek alapján kirajzolódott teóriát, amely szerint a drasztikus szabályváltozások után a Mercedes indul csatába a legkedvezőbb helyzetből. Melbourne persze sok egyéb másra is rávilágított...

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

Például arra, hogy az idén bevezetett 100 kilogrammos üzemanyaglimitre a vészterhes jóslatok ellenére senki nem panaszkodott a versenyzők közül, míg az FIA bármennyire példálózott azzal, hogy az eddiginél szofisztikáltabb hibrid rendszerrel megspékelt V6-os turbómotorok zajszintje nem sokkal lesz alacsonyabb a 2,4-es V8-asokénál, nem lett igazuk. Állításukat napokkal a futam előtt azzal támasztották alá, hogy a mérések szerint az eddigi 145-höz képest legalább 134 decibel lesz az autók hangereje, ami hivatalosan kimeríti a „dobhártyaszaggató zaj” fogalmát, a halkabb motorok a festői Albert Park nézőseregét és az eseményeket odahaza, a tévén keresztül követő rajongókat is erősen megosztotta. Voltak, akik kapásból beleszerettek a Forma-1 új hangjába, de még többen voltak azok, akik erősen fanyalognak: a Fernando Alonso ré-

vén Ferrari-elsőséget hozó első edzés, valamint a Lewis Hamilton vezérlésével dupla Mercedes-dominanciával záruló délutáni tréninget követően máris sokan lázadoztak, s mivel a háborgás a hétvége folyamán tovább erősödött, vasárnap a szervezőbizottság már pert ígért a FOM-nak és az FIA-nak megtévesztés, szerződészegés vádjával.

Noha az izgalmas, esőtől sem mentes időmérőn Hamilton megszerezte a pole-pozíciót,



Rosberg pedig vasárnap a 3. helyről egy áomrajttal az élre törve simán nyerte a modernkori turbókorszak első futamát, megtudhattuk azt is, hogy az idei Ezüstnyíl – bár a jóslatoknak megfelelően valóban a mezőny legütösebb konstrukciója – sebezhetetlennek nem nevezhető. Hamilton alatt a pénteki első edzésen már az első installációs kör alatt megállt az F1 W05: az egyik olajszenzor meghibásodására visszavezethető malört még be lehetett tudni a kezdeti kaotikus állapotoknak, arra viszont a Mercedes-táborban is kevesen számítottak, hogy az élről rajtoló brit már a 2. körben kénytelen lesz feladni a viadalt amiatt, hogy gyújtáshiba okán csak öt henger működött a motorban, és nem akartak rögtön az első futamon beáldozni egy erőforrást.

Meglepetések tömkelegét tartogatta Melbourne-ben a Red Bull. Az előszezon végigküzködő, jó előre elsíratott alakulatnál a négyszeres világbajnok címvédő Sebastian Vettel az időmérőn küszködött az RB10-es vezethetőségével, így a Q2-ből nem jutott tovább: a 13. időt autózta, és csak



Alonso a 4. helyen zárt, tavalyi csapattársát, az esélyes Massát Kobayashi ütötte ki a rajt után

MINDENFÉLE

Michael Schumachernek, a december végi sibal-esete óta kómában fekvő hétszeres világbajnok ex-Mercedes pilótának ajánlotta Rosberg győzelmét a csillagos márka sportigazgatója, Toto Wolff. „Michael egész hétvégén ott volt a gondolatainkban. Nagyon bízunk benne, hogy folytatja a harcot. Igyekszünk erőt küldeni neki” – mondta a szakvezető.

A legcsúfosabb nyitányt a Lotus könyvelhette el: a tesztek után végigküzködtek az edzéseket is, a rajtrács leghátsó traktusából rajtoltak, s végül Maldonado és Grosjean is kiesett. Ugyan a francia kifakadt, mondván, „minden megoldott probléma egy újabbat szül”, Nick Chester technikai igazgató optimizmust próbált sugallni: „Van potenciál az E22-ben” – mondta.

Magnussen előtt mindössze nyolc versenyzőnek sikerült dobogós helyezéssel debütálni a Forma-1-ben. 2007-ben Lewis Hamiltont szintén a 3. helyen intették le első F1-es futamán (szintén egy McLarenben), de a dánt utólag a 2. helyre rangsorolták: hasonló bravúrt legutóbb 18 évvel ezelőtt Jacques Villeneuve-nek sikerült produkálni a Williams-Renault-val.



1 Nico Rosberg
„Hihetetlen napunk volt, csodálatos, hogy győzelemmel sikerült kezdenünk a szezon. A rajtom jó volt és attól kezdve egészen a végéig taposhattam a gázt, minden tökéletesen alakult. Mindvégig sikerült kontroll alatt tartani az üzemanyag-fogyasztást is. A mai siker remek, de tudjuk, hogy nagyon sok munka vár ránk.”

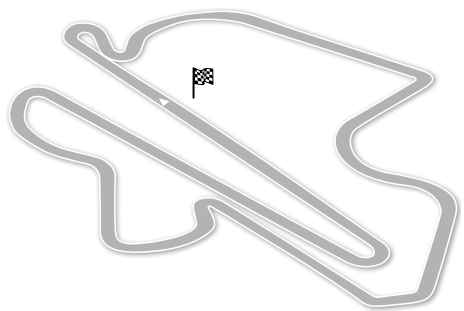


Ausztrália, keblemre!

Ezt láttuk az Albert Parkban



Az F1 nyitóversenyét Magyarországhoz képest a világ túlsó végén rendezik, ahová repülővel is több mint húsz óra az út. De a versenypálya körül tapasztalható hangulatot átérezni, megtapasztalni minden pénzt és fáradságot megér. Idén egy bizonyos Ricciardo volt a főszereplője az előadásnak, ám azért rajta kívül is bőséggel akadt olyan érdekesség és látnivaló, amely miatt az utazó legszívesebben az egész kontinentst a keblére ölelné.



Sepang – Sepang International Circuit
A pálya hossza: 5,543 km
Versenykör: 56 kör – 310,408 km
Időjárás: száraz
Leggyorsabb kör: Lewis Hamilton 1:43,066

Fölényes csillagosok

Esély sem volt megfogni Hamiltont

Melbourne után a Maláj Nagydíjon nagyobb nyomatékkaal érvényesült a papírforma, ugyanis a Mercedes Lewis Hamilton vezérletével modernkori Forma-1-es történelmének első kettős győzelmét aratta. Nem kis meglepetésre ezúttal a Red Bull járt a legközelebb a csillagosokhoz.

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



A várakozásokkal ellentétben szárazon rajtoló mezőny első pozícióit a Mercedesek szerezték meg

Visszavág-e Hamilton az évadnyitós kudarc után? A sepangi futamgyőzelemmel kapcsolatos esélylatolgatások során ez a kérdés merült fel a legnagyobb gyakorisággal, abban ugyanis mindenki egyetértett, hogy a tesztfőlényt a kenguruk földjén győzelemre váltó Mercedes lesz a legfőbb esélyes Malajziában is. Akik így gondolták, nem is csalódtak: az esővel bolondított trópusi hétvégét is uralták a csillagosok, Hamiltonnak pedig sikerült visszavágnia, ráadásul mindezt pontosan azzal a hajtáslánccal tette, amely miatt a nyitányon már 2 kör után feladni kényszerült a futamot. Mivel akkor egy olcsó komponens, a gyújtógyertya-foglalat hibásodott meg, a Mercedes a szabályok által engedélyezett szűk keret miatt úgy döntött, hogy nem cseréli az egységet.

Már a pénteki edzésnapon kirajzolódott, hogy a Mercedesek őrzik ütős formájukat:

délelőtt Hamilton futotta a legjobb időt, míg délután Rosberg állt az élre. Az elemzőknek szemet szúrt, hogy a Ferrari és a Red Bull különösen erős hosszú etapokat futott, ráadásul a két gárda önbizalmát fokozta a nap végi eredménylista is: Kimi Raikkönen a vörösök F14T-jét mindkét edzésen a 2. pozícióba repítette, az energiatalosoknál pedig Sebastian Vettel dobott egy 3. helyet a délutáni gyakorlásra.

Míg a finn elismerten egy fokkal jobban érezte magát a Ferrari volánja mögött, mint az ausztráliai nyitányon, Vettel – akinek a motorvezérlő szoftverrel akadtak gondjai, és a rendelkezésre álló hat vezérlőelektronikából elkezdte használni a harmadikat – saját maga is meglepődött a nap végi eredménnyen. A világbajnoki címvédő a biztató kezdés ellenére is alig hitte, hogy az időmérő edzésen a közvetlen élmezőnybe keveredhet, ám



Lewis Hamilton

„Csodálatos, hogy a Mercedes vezet a bajnokságot! Ausztráliában láthattuk, hogy bármi megtörténhet, éppen ezért fontos, hogy az év korai szakaszában ilyen fontos eredményeket érjünk el. Szeretném az MH370-tragédia érintettjeinek ajánlani a győzelmet, továbbá Lindának, a mostohaanyámnak, aki holnap lesz 50 éves!”

Rosberg mellé Fernando Alonso sorakozhatott fel a rajtrácson, a Ferrari spanyolja ráadásul úgy kvalifikált a 4. helyre, hogy a Q2-ben a 9-es kanyarnál koccant az eső ellenére bátran autózó Toro Rosso-újonccal, Daniil Kvjattal. „Túl agresszívan akart elmenni mellett, s mire észrevettem, már késő volt” – mondta a spanyol, akinek az incidens miatt eltörött a bal első felfüggesztése, de a Ferrari szervizcsapata rendkívül gyorsan orvosolta a problémát, így ott lehetett a Q3-ban, ahol egy tizeddel kapott ki Rosberggtől.

Noha Vettelnél egy másodperccel volt lassabb, Daniel Ricciardo a másik Red Bullal megcsípte az 5. rajthelyet, így az edzéseken mutatott ígéretes forma után kissé megtorpanó Raikkönennel osztozkodhatott a harmadik soron. Őket egy Force India követte Nico Hülkenberggel a volán mögött, akihez

az ausztráliai villogás után ezúttal kissé lagymatag teljesítményt nyújtó McLaren újonca, Kevin Magnussen csatlakozott a negyedik sorban. Befért a felső házba a wokingiak veteránja, Jenson Button is, aki 10. lett a Toro Rosso versenyzője, Jean-Eric Vergne mögött.

Hamilton vasárnap rendíthetetlen formában vezetve váltotta győzelemre a pole-pozíciót: a brit a rajtnál megőrizte az elsőséget, majd végig az irányítása alatt tartotta a jóslatok ellenére esőmentes futamot. A karrierje 23. győzelmét jegyző versenyző alatt az Ezüstnyíl kíméletesebben bánat az aroncsokkal és kevesebbet is fogyasztott, mint az élmezőny többi járgánya, s totális fölényt jól szemlélteti a leggyorsabb versenykör is, így pályafutása során harmadszor könyvelhetett el „mesterhármast”. „Lehet, hogy kívülről könnyűnek tűnt, de nem volt az” – felelte a futam

MINDENFÉLE

Egyperces csenddel adóztak a Maláj Nagydíj rajtja előtt a Forma-1 szereplői az MH370-tragédia érintettjei előtt. Az eltűnt repülőgép körüli zűrzavaros ügy jócskán rányomta a bélyegét a versenyhétvége hangulatára, azoknak viszont nem lett igazuk, akik azt jósolták, hogy a történetek miatt az országban teljes érdektelenség kíséri majd a futamot.

Először kerültek elő idén a Pirelli esőgumi-jai: az idén 60 helyett már 65 literes másodpercenkénti vízkiszorítási mutatóval rendelkező, a lágy keveréken alapuló abroncsot több versenyző is bírálta. A legtöbben a tapadás hiányát, a kopás túlzott mértékét rótták fel az olasz gyártónak, amelytől például Sutil azt követeli, hogy azonnal változtassanak a tulajdonságain.

Az eddigi összes átfolyásmérő-meghibásodás 95 százaléka Renault-hajtáslánccal szerelt autókra, a Red Bull a Lotus és a Toro Rosso gépein jelentkezett. Egy teória szerint nem véletlenül: az érintettek állítják a könnyebb beépítés érdekében kisebb módosítást hajtanak végre, amely során megsérülhet az eszköz egyik belső, üvegből készült fontos része.



2



Nico Rosberg

„Ez a mai az Ezüstnyilak modernkori történetének első kettős győzelme, ami remek! A rajtom ismét jól sikerült, szoros volt Vettelrel. Nagyon közel mentem a falhoz, lehunytam a szemem és tapostam a gázt, ahogyan csak tudtam. Később tartottam Sebet, Lewis viszont utólérhetetlennek bizonyult. Gratulálok neki a győzelemhez!”

nehézségét firtató újságírói kérdésre Hamilton. „Ma sikerült kihasználnunk a kínálkozó lehetőséget, ez azonban hatalmas kihívás volt. Büszke vagyok a csapat teljesítményére.”

Rosberg a csapattárs mögött végzett: a német a piros lámpák kialvása után rendkívüli bátorsággal, a boksztutca falától centiméterekre egyensúlyozva legyűrte Vettel, ám a folytatásban képtelen volt komolyabb előnyt kiépíteni a Red Bull biztató formáját a futamra is átmentő vb-címvédővel szemben. Kesergésre persze így sem volt oka a Mercedes menőjének, aki két forduló után vezeti a világbajnoki ponttáblázatot: „Ez nagyon jól hangzik, de persze tudjuk, hogy nagy út vár még ránk. A legjobb példa a Red Bull, akik három-négy hete, az utolsó teszt nap idején még sehohol sem voltak, most pedig Sebastian itt loholt végig a nyomomban” – mondta Rosberg.

Bár Vettel 3. helyezése mindenképpen dicséretes, a Red Bull napja Ricciardo kiesése miatt



3



Sebastian Vettel

„Ahhoz képest, hogy nem is olyan régen még hol tartottunk, a mai eredmény egyszerűen csodálatos. Ezen a hétvégén nagyot léptünk előre a helyes irányba. Sajnos megint csak az egyik autó jutott el a célig, de az legalább ismét bebizonyosodott, hogy gyors és csak a megbízhatóságán kell javítanunk.”

Fent az ismét pontot szerző Kvjat küzdelme Magnussennel, balra a két Williams „vonatozása”. Utóbbi végül nem járt helycserével

felemásra sikerült. Az ausztrál – akinek autójában ezúttal teljesen bedöglött az átfolyásmérő szenzora – a rajtnál megelőzte Alonsót, akit a 12. körben megejtett első kiállást követő újabb párharcban is sikerült felülmúlnia. A nyitányon dobogós helyről kizárt ausztrál egészen a 40. körig haladt Vettel mögött, a harmadik kerékcserejénél azonban elszurta a Red Bull-szervizcsapat: a bal első kereket rosszul rögzítették, s bár a versenyző szinte azonnal reagált, a visszatolós hibajavítással bukott egy kört Alonsóhoz képest. Ugyan visszatért a pályára, kisvártatva leszakadt az első szárnya, ami jobb első defekt-hez vezetett, ráadásul 10 másodperces stop&go büntetéssel sújtották a bírák az előző kerékcsere-nél összehozott veszélyes kiengedés miatt: a csapat a küszködés láttán inkább visszahívta a versenyből az ausztrált.

A 4. hely végül Alonso lett, aki Ricciardo után a remeklő Hülkenberggel vívott, ám a három kiállásos trenddel ellentétben a távot két kerékcserevel teljesítő Force Indiát mindössze 3 körrel a leintés előtt sikerült maga mögé utasítania: az 1-es kanyarnál elment a német mellett, aki visszatámadott, így a spanyol a 3-as fordulónál vitte dülőre a csatát. Hülkenberget McLaren-Williams szendvics követte a célban: az autó tempójára panaszkodó Button és a rajt után Raikkönent hátulról eltaláló, egy jobb

A Malajziai Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton Mercedes F1 W05 56 kör, 1:40:25,974	11	Romain Grosjean Lotus E22–Renault + 1 kör
2	Nico Rosberg Mercedes F1 W05 + 17,313	12	Kimi Raikkönen Ferrari F14T + 1 kör
3	Sebastian Vettel Red Bull RB10–Renault + 24,534	13	Kamui Kobayashi Caterham CT04–Renault + 1 kör
4	Fernando Alonso Ferrari F14T + 35,992	14	Marcus Ericsson Caterham CT04–Renault + 2 kör
5	Nico Hülkenberg Force India VJM07–Mercedes + 47,199	15	Max Chilton Marussia MR03–Ferrari + 2 kör
6	Jenson Button McLaren MP4-29–Mercedes + 1:23,691	16	Daniel Ricciardo Red Bull RB10–Renault + 5 kör
7	Felipe Massa Williams FW36–Mercedes + 1:25,076	Nem értek célba	
8	Valtteri Bottas Williams FW36–Mercedes + 1:25,537	Esteban Gutierrez Sauber C33–Ferrari 37. kör	
9	Kevin Magnussen McLaren MP4-29–Mercedes + 1 kör	Adrian Sutil Sauber C33–Ferrari 34. kör	
10	Danyil Kvjat Toro Rosso STR9–Renault + 1 kör	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR9–Renault 20. kör	
		Jules Bianchi Marussia MR03–Ferrari 10. kör	
		Pastor Maldonado Lotus E22–Renault 9. kör	
		Sergio Perez Force India VJM07–Mercedes 1. kör	

hátsó defektet előidézve a finnt a mezőny végére száműző Magnussen között a grove-i páros, Felipe Massa és Valtteri Bottas futott be. Az esős időmérőn Melbourne-höz hasonlóan ezúttal is csapnivalóan szereplő duó – Massa a 13. helyről startolt, míg Bottas 15. lett, de a Q2-ben feltartotta Ricciardót, amit három rajthelyes büntetéssel sújtottak – a futam egyik legemlékezetesebb szösszenetét produkálta.

Massa az 53. körtől kezdve demonstrálta, hogy az év elején nem véletlenül ígérte: mostantól nem adja könnyen az irháját. A brazilal előbb Andrew Murdoch versenymérnök közölte a 2010-es, emlékezetes hockenheimi csapatutasítást szó szerint idézve, hogy Bottas „gyorsabb nálad”, majd Rod Nelson főmérnök is ráerősített, ám a dél-amerikai nem engedett: végül a csapat befagyasztotta a csatát, Massa Bottas előtt maradt, a finn pedig csalódottan nyugtázta, hogy „száz százalék, hogy elkaptam volna a McLarent...”

Az utolsó pontot Kvjat zsebelte be, így az orosz újonc eredményesen szerepelt karrierje második Forma-1-es bevetésén is. A Toro Rosso tehetsége mögött az ausztráliai kinszenvedéshez képest egy lehetétnivel jobban muzsikáló Lotus versenyzője, Romain Grosjean futott be, akit a rajtot követő Magnussen-balhé után a 12. pozícióig jutó Raikkönen követett a célban. Rajtuk kívül a két Caterham, Kamui Kobayashi és Marcus Ericsson, valamint a Marussia színeit képviselő Max Chilton küzdötte el magát a kockás zászlóig.

MINDENFÉLE

Míg Hülkenberg ismét szárnyalt a Force Indiával, addig Sergio Perez elkezdni sem tudta a futamot: „A rajtrácsra menet visszafelé váltottam a sebességet, de a kocsi üresbe kapcsolt, és egyelőre fogalmunk sincs, hogy mi volt a probléma forrása. Ugyan visszaküszködtem magam a garázsig, de nem sikerült megoldást találnunk” – kesergett a mexikói versenyző.

Claire Williams csapatfőnök-helyettes védelmébe vette Massát, miután a brazil megtagadta a csapatutasítást a futam hajrájában. „Valtteri is, Felipe is arra utasítottuk, hogy hűtsék a motort. Felipe Valtteri előtt ért célba, ilyen az autóverseny. Az a legfontosabb, hogy a csapat számára jó munkát végezzenek, a mostani eredménynek pedig nagyon kell örülnünk.”

Ricciardo utólag is nyögi majd a kinkeserves sepagi hétvége „mellékhatásait”: a veszélyes kiengedésért kapott 10 másodperces stop & go büntetés mellé a Sportszabályzat szerint rajtbüntetés is jár, az ausztrál emiatt tíz pozíciót veszít a bahreini rajtrácson. „Természetesen csalódott vagyok, de bizakodva várom a folytatást” – mondta a kenguruföldi versenyző.

PILÓTÁK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD
N. ROSBERG	25	18																	43
L. HAMILTON	0	25																	25
F. ALONSO	12	12																	24
J. BUTTON	15	8																	23
K. MAGNUSSEN	18	2																	20
N. HÜLKENBERG	8	10																	18
S. VETTEL	0	15																	15
V. BOTTAS	10	4																	14
K. RAIKKÖNEN	6	0																	6
F. MASSA	0	6																	6
J.-E. VERGNE	4	0																	4
D. KVJAT	2	1																	3
S. PEREZ	1	0																	1
R. GROSJEAN	0	0																	0
A. SUTIL	0	0																	0
E. GUTIÉRREZ	0	0																	0
M. CHILTON	0	0																	0
K. KOBAYASHI	0	0																	0
M. ERICSSON	0	0																	0
D. RICCIARDO	0	0																	0
P. MALDONADO	0	0																	0
J. BIANCHI	0	0																	0

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD
Mercedes	25	43																	68
McLaren Mercedes	33	10																	43
Scuderia Ferrari	18	12																	30
Williams	10	10																	20
Force India	9	10																	19
Red Bull Racing	0	15																	15
Toro Rosso	6	1																	7
Sauber	0	0																	0
Lotus	0	0																	0
Caterham	0	0																	0
Marussia	0	0																	0

Tréfának erős volt



Végtelenül tapintatlan áprilisi „tréfával” a címlapján jelent meg a német Die Aktuelle hetilap egyik száma. Az újság Michael Schumacher felébredését sugallva próbálta megtéveszteni az olvasókat. „Felébredt!” – ez a szalagcím olvasható nagy betűkkel a női magazin főtáblán, amelyen Schumacher és felesége, Corinna közös fényképe látható. Az üzenet sajnos csak április elseje alkalmából került a lapra, hiszen a december végén súlyos sibaesetet szenvedő hétszeres világbajnok továbbra is kómában fekszik a grenoble-i kórházban. A szöveg félrevezető, hiszen az újságban három olyan páciens mutatnak be, akik korábban felébredtek a kómából, Schumacher állapotáról pedig egy szót sem ejtenek.

UGYE ISMERŐS?



HITACHI
adattárolási
megoldások



ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?
Hitachi Data Systems



www.humanoit.hu/hitachi

Fizessen elő most kedvezményrel az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lehet egy egyedi Senna emlékpóló!

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!

1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal **8990 Ft**
1 éves (11 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) **5990 Ft**
½ éves (6 szám) előfizetés **3790 Ft**

Befizetési lehetőségek:
OTP számlaszám: Beta Press Kft.
11734004-29904020
Rózsaszín postai utalvány:
Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.
Elérhetőségeink, további információk:
Levél: 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490,
fax: 46/505-491, E-mail: elofizetes@formula.hu





A megtalált interjú

Emlék Senna utolsó imolai nyilatkozatáról

Imola. 1994. május 1. Nem sokkal ebédidő előtt Richard West, a Williams marketingigazgatója egy rövid interjút készít a csapat háromszoros világbajnok brazil versenyzőjével és csapattársával, mely egyszerű rutinbeszélgetésnek tűnik a Paddock Club VIP-vendégeinek szórakoztatására. Ám hamarosan minden megváltozik, a San Marinó-i Nagydíj hetedik körében máig feldolgozhatatlan tragédia történik... Húsz év elteltével aztán az F1 Racing magazinnak köszönhetően a világ megismerhette Ayrton Senna utolsó interjúját.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ FOTÓ: WILLIAMS, DPPI

Azon a végzetes vasárnapon a Williams istálló, ahogy a száguldó cirkusz minden más szereplője, kedvetlenül készülődött a délutáni futamra. Sötét felhők gyűltek a sportág fölé, a San Marinó-i Nagydíj két edzésnapján két hatalmas baleset történt. Pénteken Rubens Barrichello a Variante Bassa kijáratán csapódott a gumifalba, s bár sérülései elsöre komolynak tűntek, túlélte a balesetet. A másnap a Villeneuve-kanyarban bukó Roland Ratzenberger már nem volt ilyen szerencsés...

A show-nak viszont folytatódnia kellett: Richard West pár perccel tizenkét óra előtt a Williams Paddock Clubjában összegyűlt vendégek előtt röviden ismertette a versenyzők vasárnapi programját és a reggeli warm-up eredményeit, majd behívta Ayrton Sennát és Damon Hillt, akiket arra kért, hogy mutassák be röviden a pályát. A nyilvánvaló feszültség ellenére Senna lazának tűnt, az órájára nézett, köszöntötte a megjelenteket, majd belekezdett:

„Imola nagyon gyors, nagyon sokat követelő pálya, a sebesség magas, és szinte végig igen nagy koncentrációt igényel. Ezen a helyen érjük el a legnagyobb sebességet” – mondta, miközben egy X-szel megjelölte a pálya térképén a Villeneuve-kanyart, ahol Ratzenberger nem egészen egy nappal korábban életét vesztette. „Itt azt hiszem, 325-330 kilométeres sebességgel száguldunk. Több kemény fékezési pont is van,

nagy sebességekről kell lelassítani az autót ezeken a helyeken, komoly fékerőre van szükség.”

„Ezen a pályán a testünkre ható G-erők is nagyon magasak. Ezt a kanyart 290 kilométer per órával vesszük be, nagyon hosszú kanyar, a nyakad pedig megy, megy, megy...” – mutatott a Tamburellóra, ahol nem sokkal később a végzetes baleset történt. „Szeretek ezen a pályán vezetni, korábban jól szerepel-



tem itt. Több versenyt is nyertem, a közönség pedig egészen különleges itt, Olaszországban” – mondta Senna, aki tréfálkozva adta át a szót csapattársának: „Most pedig Damon következik, aki befejezi a kör bemutatását, az enyémnél jobb angolsággal.”

Mielőtt véget ért volna a rövid VIP-esemény, West még egy kérdést feltett Sennának a szezon elején bevezetett, s így még újdonságnak számító verseny közbeni tankolással



kapcsolatban. A brazil, aki az első két versenyen egyaránt kiesett, először némi önróniával válaszolt: „Nos, eddig nem volt túl sok esélyünk ezt gyakorolni idén, így csak Brazíliára hagyatkozhatom, ahol a pánik volt a jellemző: 'Jövök be, bejövök, bejövök!' Ezt ők viszont csak nyugtázták: 'oké'.”

Ezt követően viszont az általa mindig fontosnak tartott biztonsági kérdésekről, a ma már természetesnek tűnő bokszutcai sebességkorlátozás tervéről kezdett beszélni: „Eddig rendben ment a dolog, azt hiszem, biztonsági szempontból Monte-Carlo lesz majd nehezebb. Nagyon szűk a bokszutca, és túl sok az ember. Ez lesz a következő futam, nagyon-nagyon veszélyes lesz. Éppen ma beszélünk róla, azon gondolkodunk, hogy megkérjük az FIA-t, hogy ott korlátozzák a bokszutcai sebességet, próbáljuk ki, hátha minimalizálni tudjuk ezzel a kockázatot.”

Ezek voltak Senna utolsó nyilvánosság előtt mondott szavai. Az említett megbeszélés nyomán megszületett a versenyzők érdekvédelmi szervezete, a GPDA, Monte-Carlóban pedig valóban bevezették a sebességkorlátozást, mely azóta is érvényben van. Senna azonban ezt már nem láthatta. A térképet, melynek segítségével a pályát ismertette a csapat vendégeinek, aláírta, épp a Tamburello-kanyar mellett, alighanem ez volt élete utolsó aláírása. Néhány

perccel később még váltott pár szót Westtel, kicsit tréfálkoztak egymással, aztán elváltak egymástól. Mint kiderült, végleg.

A beszélgetést rögzítő kazetta feledésbe merült, s csak hét évvel később került elő: 2001 végén egy névtelen feladótól érkezett csomag az akkori a Williamst már rég maga mögött hagyó West postaládájába. A küldeményen csak ennyi állt: „Ezt látnod kell – emlékek egy nagyszerű emberről...”



A doningtoni diadal

Senna legnagyobb győzelme

Május elsején lesz húsz esztendeje, hogy minden idők egyik legnagyobb versenyzője, **Ayrton Senna** a halhatatlanok közé költözött. A háromszoros világbajnok brazil legendára – aki néhány héttel ezelőtt ünnepelhette volna 54. születésnapját – pályafutása egyik legnagyobb versenyének felidézésével emlékezünk. Egy esős angliai délután története következik, melyen a brazil fenomén, mint karrierje során oly sokszor, legyőzhetetlen volt.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • **FOTÓ:** MCLAREN, DPPI



Tazio Nuvolari 1938-as győzelmét követően nem kevesebb, mint ötvenöt évet kellett várnia a Donington Parknak, hogy ismételen vendégül láthasson egy nagydíjat. A derbyshire-i pálya tulajdonosai sikertelenül próbálták megszerezni a Brit GP rendezési jogát Silverstone-tól, ám a szerencse rájuk mosolygott: a nem sokkal korábban átadott Autopolisba tervezett Ázsiai Nagydíj terve kudarcba fulladt, ezzel szabadáá vált egy hely a versenynaptárban, amit Európa Nagydíj néven Donington kapott meg. Ez adott lehetőséget az egyetlen itteni világbajnoki futam megrendezésére, mely bekerült a Formula-1 klasszikusai közé...

Noha az egy év kihagyás után visszatérő Alain Prost és az Adrian Newey által tervezett Williams FW15C egyértelműen kiemel-

kedett a mezőnyből, Ayrton Senna mégis bajnoki éllövasként érkezett meg a szezon harmadik versenyére. Prost az esztendő első két futamán egyaránt a pole-ból indulhatott, s az idénynyitót meg is nyerte Senna előtt, ám az interlagosi esőben belesúszott Fittipaldi megpördülő autójába, és kiesett – Senna pedig megszerezte karrierje második hazai sikerét. Persze a braziliai kieséstől függetlenül már két verseny után érezni lehetett, hogy a francia 1993 abszolút esélyese, ennek bizonyosságként a pole Doningtonban is az övé lett, mögötte csapattársa, Hill, és az ifjútitan, Schumacher következett, míg Senna csupán a negyedik helyről indulhatott – s ahogy Brazíliában, ezúttal is több mint másfél másodpercet kapott a Professzortól.

A brazil helyzete a rajtnál tovább romlott, a Sauberrel paradés rajtot produkáló Wendlinger is megelőzte, így csupán ötödiknek fordulhatott be az első kanyarba. Azonban ez



is kellett ahhoz, hogy a háromszoros világbajnok első köre a Formula-1 történetének egyik legelképezhetőbb fordulójá legyen, mely a Senna-legenda részévé vált, melyet a mai napig százazrek néznek vissza a videomegosztókon, s mely a legtöbb Formula-1-rajongónak elsőként eszébe jut, amikor azt hallja: Donington.

Senna, akit az első kanyarban egy pillanatig még csapattársa, Michael Andretti is fenyegetett, nekirugaszkodott, a Redgate-ből kifelé a belső íven megelőzte Michael Schumacher Benettonját, s máris a néhány másodpercig dobogós helyen tartózkodó ifjú tehetség, Wendlinger nyomában haladt. A Craner-kanyarokban külső íven ott is hagyta a Saubert, s már csak a két Williams volt hátra. Hiába a technikai fölény, a vizes pályán a riválisoknak esélyük sem volt az ihletett formában versenyző Sennával szemben. Hillt két kanyar után el is kapta, ellentmondást nem tűrve ment el a belső íven, végül következett Prost, aki még fél percig örvendhetett a vezetésnek, ám a Melbourne-hajtűben őt is lehagyta a 8-as rajtszámú McLaren.

Senna úgy vette át a vezetést, hogy 63 másodperccel korábban még csak az ötödik helyen állt – pedig a körülmények egyáltalán nem voltak könnyűek. A mezőny már az első körben fogyásnak indult: a negyedik helyért küzdő Andretti–Wendlinger páros pár kanyar után a kavicságyban fejezte be a futamot. Az aszfalt hamarosan felszáradt, Senna pedig a McLaren-szerelők kiváló munkájának köszönhetően is megtarthatta első helyét, ám hamarosan újra esni kezdett, és Schumachert kivéve mindenki visszatért a boksza esőgumikért. A német az élre állt, és elindult élete második futamgyőzelme felé, de rajtavesztett a kockázaton: a száraz gumival nem tudta a pályán tartani a Benettont és kiesett.


Az aszfalt ezt követően újra elkezdett felszáradni, a mezőny pedig visszatért a szerelőkhez egy újabb kerékcserére. A Schumacher kiesésével ismét az élre álló Senna mellől elpártolt a szerencse, mintegy húsz másodpercet vesztetett el a bokszaiban, így Prost vette át az első helyet. A Professzor kényelmes előnnyel várhatta az újabb kihívást, mely hamarosan meg is érkezett az ismét ráerősítő eső képében. Az időjárás azonban ezúttal gonosz tréfát űzött vele, hiszen miközben csapattársával együtt ismét felrakatta az esőgumit, Senna kint maradt a slickeken, ami helyes döntésnek bizonyult, mivel a pálya hamarosan újfent



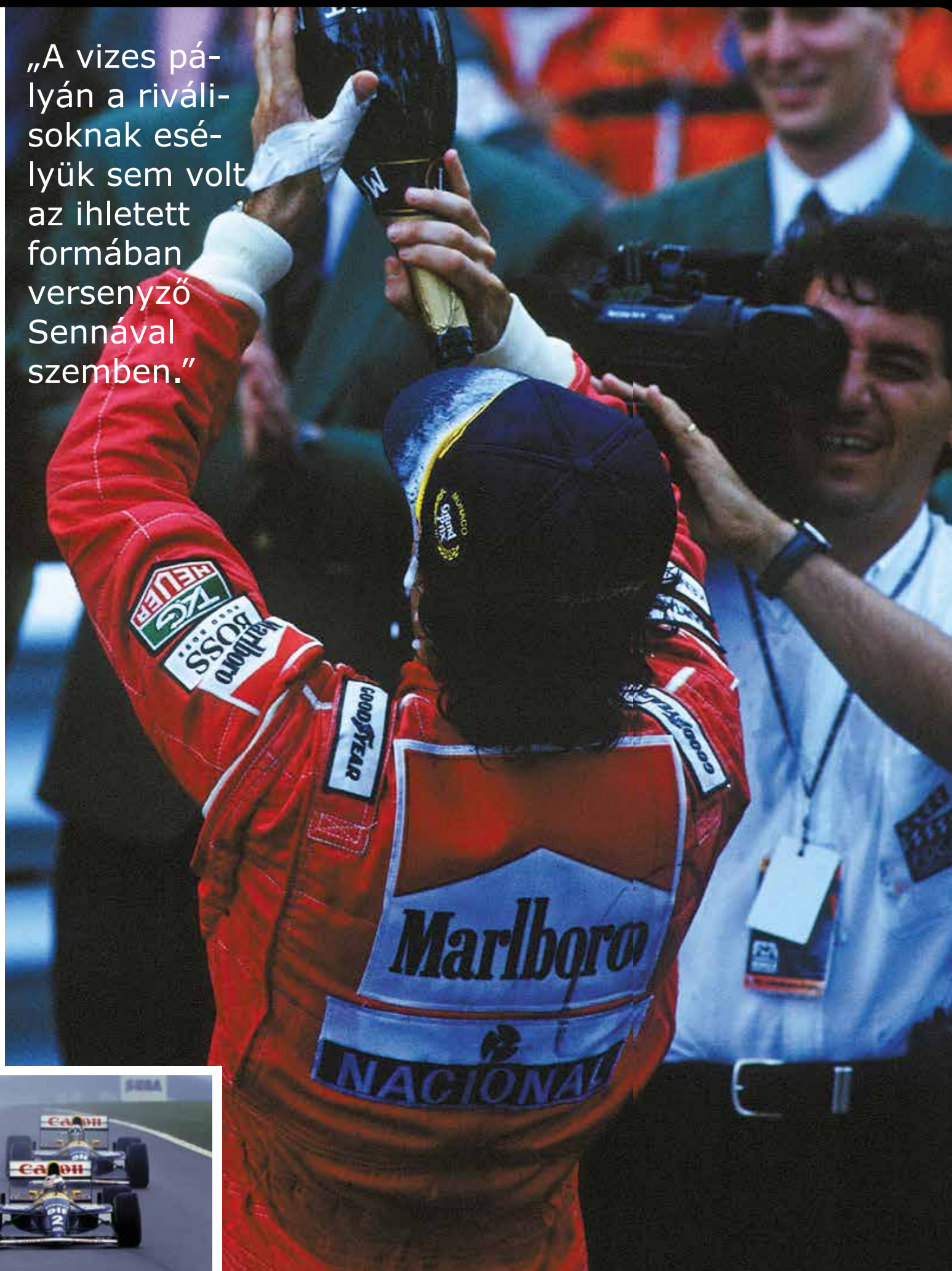
elkezdett felszáradni, így a Williams szerelőire újra munka várt. A háromszoros bajnokok harca itt véget is ért, ráadásul a bajnok autója le is fulladt a boksztban, így a brazil le is köröz- te a nagy ellenfelet, mire a francia vissza tudott térni a pályára. Prostnak ezt követően már az- zal a Johnny Herberttel szemben kellett meg- védenie pozícióját, aki az egyébként a mezőny leggyengébb autói közé tartozó Lotusszal mindössze egyszer állt ki az egész versenyen, s végül így futott be a negyedik helyen.

A nem mindennapi nagydíjon a leggyor- sabb kör megszületése is rendhagyóra sikere- dett. Az 57. körben Senna kiállt kerékcsere- re, ám amikor észlelte, hogy a szerelők nem áll- nak készen a fogadására, padlógázzal tovaszá- gult, az óra pedig 1:18,029-nél állt meg, amikor a boksztutca- ban átszelte a célvonalat. Ez lett a futam leggyorsabb köre, melyet pél- dátlan módon a boksztban ért el a brazil. Ezt két dolog tette lehetővé, egyrészt a doningto- ni pálya kialakítása, melyen a boksztba állva az utolsó hajtókanyar levágásával jelentősen rövidebb utat kell megtenni, másfelől pedig az a tény, hogy a garázsok előtti sebességkor- látozást csak a következő évben vezették be.

Alain Prost végül megvédte a pozícióját Herberttel szemben, és Rubens Barrichello kései kiesésének köszönhetően a dobogó- ra is felállhatott – annak ellenére, hogy hét alkalommal járt a boksztban, ami mindmáig rekordot jelent. Csapatársának, Damon Hillnek szintén nem volt egyszerű versenye, aki végül a második helyre futott be, egyedü- liként körön belül a győzteshez képest. Erre is csak azért volt lehetősége, mert Senna óriási előnye birtokában még egy alkalommal, negyedszerre is kihajtott a szerelőihez.

A brazil legenda karrierje egyik legnagyobb, egyúttal sajnos élete egyik utolsó győzelme nem az autó, s talán nem is annyira a nyers tempó, sokkal inkább az ész diadala volt. Sen- na tökéletesen alkalmazkodott a lehetetlen kör- rülményekhez, mindvégig tudta, hogy kell rea- gálnia a folyamatosan változó időjárásra. Az egyetlen doningtoni Formula-1-es futamon Ayrton Senna háromszoros világbajnokként is tudott még újat mutatni, a számos sikert hozó McLaren-karrier végéhez közeledő, új kihívást kereső brazil azon az esős angol délutánon is- mét bizonyította, hogy a sportág törté- netének legnagyobbjai közt van a helye. 

„A vizes pá- lyán a riváli- soknak esé- lyük sem volt az ihletett formában versenyző Sennával szemben.”



A pillanat, amikor a McLaren az addig élen haladó Williams-eket is maga mögé utasítja



Legendás élet és halál



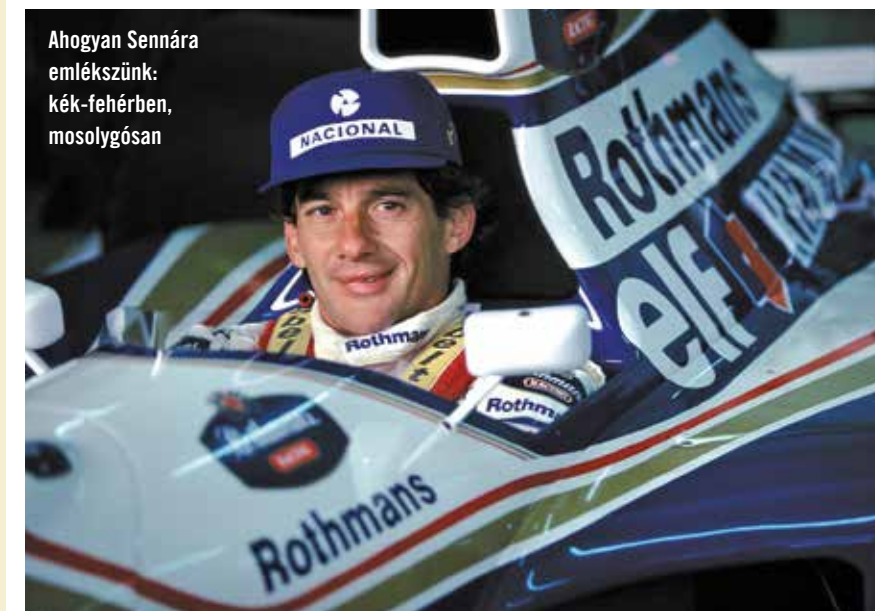
Ayrton Senna 1960. március 21-én született Sao Paulóban. Mint oly sok más autóversenyző, ő is gokarttal kezdte karrierjét, **első versenygépét édesapja építette egy fűnyíró motorjának felhasználásával.** Számos sikert, köztük egy dél-amerikai bajnoki címet követően 1981-ben váltott együléses autókra. Senna három évet töltött Angliában, több bajnokságot nyert, s győzni tudott a híres Makaó GP-n is. Az akkor 23 éves tehetség több F1-es istállóval, köztük a Williams-szal, a McLarennel és a Brabhammel is tesztelt, ám nyilvánvaló gyorsasága ellenére nem jutott hely- nek egyik topcsapatnál sem, és **végül a Tolemantól kapott szerződést 1984-re.**

A bemutatkozás parádésan sike- rült, az esős Monacói Nagydíjon a győzelemért harcolhatott, **összesen három dobogót szerzett az ilyen magasságokban koráb- ban sosem járt csapat autójá- val.** Nem csoda, hogy év végén lecsapott rá a régi dicsőségét ke- reső Lotus, akikkel már a második versenyhétvégén pole-t és futam-

győzelmet szerzett, ezt három év alatt öt újabb siker és még tizenöt rajtelsőség követte. Ettől füg- getlenül nyilvánvalóvá vált, hogy a Lotus nem adhatja meg Senná- nak azt, amire szüksége van, nem tud világbajnoki címre alkalmas versenyautót biztosítani neki, **így átigazolt a McLarenhez, ahol a kétszeres bajnok Alain Prost lett a csapattársa.**

Első közös évükben végigverték a világot, egy kivétellel az összes versenyt megnyerték, a bajnoki címet pedig Senna szerezte meg. Prost a következő évben visszavá- gott, a bajnokságot egy azóta is vitatott szuzukai ütközés, és Sen- neki egyik topcsapatnál sem, és **végül a Tolemantól kapott szerződést 1984-re.** A bemutatkozás parádésan sike- rült, az esős Monacói Nagydíjon a győzelemért harcolhatott, **összesen három dobogót szerzett az ilyen magasságokban koráb- ban sosem járt csapat autójá- val.** Nem csoda, hogy év végén lecsapott rá a régi dicsőségét ke- reső Lotus, akikkel már a második versenyhétvégén pole-t és futam-

elvesztette a fejlesztési versenyt. 1992-ben a brazilnak esélye sem volt a technikai fölénybe kerülő Williams-szal szemben, ahogy a rákövetkező szezonban sem, Senna pedig úgy döntött, hogy hat év után elhagyja a McLarent. Az előző két év domináns csapa- tánál a brazil célja egyértelmű volt: **a negyedik világbajnoki cím megszerzésének remé- nyével érkezett meg a William- shez.** Az első két futamon egya- ránt megszerezte a pole-t, ám egy vezetői hiba és egy rajtbaleset miatt nulla ponttal érkezett meg a harmadik fordulóra, Imolába. Senna ismételt az élről indul- hatott, az osztrák Ratzenberger előző napi tragédiájától mélyen lesújtva. A verseny hetedik köré- ben a Williams máig tisztázatlan okokból elhagyta a pályát, és **nagy sebességgel a Tambu- rello-kanyar külső ívében lévő betonfalnak vágódott.** A három- szoros világbajnok nem élte túl a becsapódást, az egyik lesza- kadt kerékfelfüggesztés a sisak- rostély mellett a fejébe fúródott. Ayrton Senna 34 évet élt.



Ahogy Sennára emlékszünk: kék-fehérben, mosolygósan

Imola

Rendhagyó megemlékezés Ayrton Senna haláláról



A húsz éve történt tragikus eseményeket már sokan és sokszor feldolgozták, ám úgy, ahogyan Méhes Károly kollégánk emlékezik 1994. május elsejére, még senki sem írt. Novella a szomorú hétfévégéről.

Reggio Emiliában gyönyörű a tavasz. Magyarországról érkező olyan, mintha itt már nyár lenne. Este is ingujban lehet sétálni, a fürdőhely teraszain gömbök fénylenek, innen is, onnan is zene szól, a már-már gyanús idillt csak a kismotorok pöfögő zaja veri fel.

Riolo Terme nincs negyedórára sem Imolatól, ahol évről évre május első hétfőjén rendezik meg a versenyautó-világajnokság első európai futamát. A fárasztó nap után elkel még egy utolsó séta, mielőtt nyugalomra hajtánám fejemet a háromcsillagos hotel cselédszobájában, amit a portástól könyörögtem ki, miután kiderült, hogy bár a multinacionális cég emberei foglaltak nekem szállást, csak éppen a saját pénztárcájukhoz méltót...

A piazzán éjfél után néhány perccel már csöndesedik az élet. A vurstli pavilonjai egymás után bezárnak, csak a céllövölde van nyitva. Zsebre dugott kézzel néhány lépésnyire megállok előtte. Ütött-kopott bádognyuhó az egész, rózsaszínűre pingálva, akármelyik otthoni falusi búcsúban megállná a helyét. A csálén álló hurkapálcikákon használhatatlan és gusztustalan ajándéktárgyak sorakoznak. Ugyan ki vágya világoszöld nyeles fésűre vagy éppen aranyszínű, műanyagból készült négerbabára? A legfelső polcon boros- és pezsgősüvegek díszlenek, címkéjük kifakult és szakadozott, messziről láthatóan por lepi be őket, ki tudja, mióta.

Sose izgatott a lövöldözés, ebből a szempontból egyáltalán nem vagyok harcias, a fegyverek még mívségükben sem tudnak igazából lenyűgözni.

Csak a bánatos, göndör hajú lány ne könyökölt volna a pulton, és ne szegezte volna rám a szemét! Akkor bizonyára nem mentem volna

közelebb. Ám így, mint egy fehér telefonos filmben, a kavicsot lassan csikorgatva a talpam alatt, én a magyar bambino odaálltam egészen az orra elé, még mindig zsebre dugott kézzel. Véletlenül sem húztam volna mosolyra a szám, hanem mint aki mindent tud, mi több, mint akitől a világ menete függ, először aprókat bólogattam, majd kissé csóváltam a fejemet.

– Nem lő? – kérdezte, illetve kitaláltam, hogy csakis ezt kérdezheti, mivel maga elé húzott egy puskát.

– Csak angolul értek – feleltem.

– Si, maga is külföldi, persze. Ez egy ilyen ország. – Angolul is olaszul beszélt, minden egyes szavát úgy kellett kitalálni a dallamos, mégis fáradtan darált beszédéből.

Nem szóltam erre semmit, hanem végtelen komolysággal kinyújtottam a kezem a fegyverért, és amint kézbe kaptam, szakértő pillan-

nyújtotta a puskatust, mintha kissé elhúzta volna a száját.

– Fogadjunk, hogy autóversenyre jött.

– Eltalálta. Egy képzeletbeli hurkapálcikának annyi.

– Különben mit keresne itt.

– Mondjuk, célba lövök.

– Tényleg meghalt?

– Kicsoda?

– Hát az az osztrák. Az edzésen. Mondták, akik a presszóban látták a közvetítést.

– Meghalt. Eltörtött a nyaka. Háromszázzal ütközött.

– Szegény fickó – sóhajtott, majd hirtelen keménységgel a hangjában azt mondta: – Bolondok ezek mind. Kedvem lenne azt mondani, hogy megérdemelte!

– De nem mondja.

– Inkább nem. Tessék, lőjön.

„Bolondok ezek mind. Kedvem lenne azt mondani, hogy megérdemelte!”

tásokkal méregettem, majd mint akinek ennyi elég, egy mukk nélkül ugyanúgy visszaadtam.

– Öt lövés tízezer líra – mondta, és mielőtt nekiállt volna megtölteni a puskát, haját a füle mögé tűrtte. Észrevettem, hogy a bal arcán a fülcimpájától majdnem a szája szögletéig girbegurba forradás fut végig.

Noha egy szóval sem egyeztem bele, hogy én itt most tényleg lövöldözni fogok éjnek évadján, nem tettem semmit az előkészületek ellen. Amikor a lány végzett a töltéssel, és felém

– Kinek drukkol?

– Én?

– A Ferrarinak, gondolom.

– Nem vagyok jó olasz. A Sennát szeretem. Ahogy néz. Rám néz a fényképekről. A többi nem is érdekel.

– Ő indul az élről holnap.

– Akkor győzni fog. És mégis mindig szomorú.

– Mint maga?

– Honnan szedi, hogy szomorú vagyok? – kérdezte egyszerre





ellenségesen, és szinte mellbe bökött a puskatussal.

– Honnan szedi, hogy célba akarok löni?
– Ha jópofának hiszi magát, nagyon téved.
– Felőlem nyugodtan bezárhatja a boltot. Nem szeretnék a szeme láttára hibázni.

A lány mintha felnevetett volna, és minden erőfeszítése ellenére gyöngédebben pislantott rám. Aztán mégis ezt mondta:

– Ezt utálok a legjobban, kiszedni a sörétet egy megtöltött puskából. Nem maradhat így éjszakára.

– Lője ki maga!

– Én sose lövök.

– Az arcával mi történt?

– Magának többé sose válaszolok.

Másnap, a 14. San Marinói Nagydíj hatodik körében az élen álló Ayrton Senna Williams Renault versenygépe a célegyenes utáni Tamburello-kanyarban elhagyta a pályát, és a betonfalnak ütközött. Az újtechnikával épített autó pilótafülkéje önmagában megmentette volna a háromszoros brazil világbajnok életét, azonban az első kerékfelfüggesztés leszakadó tartórúdjaiknak egyike átszakította Senna sárga sisakját, és egy valóságos dárdadöféssel egyetlen pillanat alatt végzett vele. A Watkins professzor vezényelte orvosi alakulat a földre fektetve még ott helyben gégemetszést hajtott végre rajta, majd helikopterrel Bolognába szállították, azonban a Maggiore Kórház ügyeletes orvosa este fél hat után tíz perccel bejelentette a halál beálltát.

Hogyan kelne el egy ilyen nap után egy utolsó séta? A piazzán csönd van, de már messzi-

ről látom, hogy egy bódében még mindig ég a lámpa: a kísértetiesen rózsaszín háttér előtt hurkapálcikákon táncolnak a rémcskék. A kocsis elötti kopár, füves, kavicsos placra csak egy hosszú árnyék vetül. Ugyanúgy lépek a lány elé, mint az előző este, lassan, zsebre dugott kézzel.

Látom, a szeme sarkából figyelni közeledtemet, de amint megállok előtte, tüntetően elnéz a fejem fölött. Végül előhúszom a jobb kezemet, és a sorba fekvő három puska agyán végigfuttatom az ujjaimat, mint aki alig képes ellenállni a kísértésnek.

„Vannak ilyen napok is, el kell fogadni!”

– Lő vagy nem lő? – kérdezi erőszakosan.

– Lövök – mondom én.

– Tízezer.

Mint egy bűvész, szinte a semmiből eléje hullajtom a gyűrött kék bankót. Nem teszi el, hanem kapkodó mozdulatokkal tölt.

Az első lövés telibe trafálja a legnagyobb pezsgősüveg alatti első pálcikát. A második nagyot koppán a bádagon. A harmadik megint talál, és a negyedik is. Az utolsó lövésre nincs is szükség, a pezsgő az enyém.

– Nyert – mondja a lány, és mielőtt a kis létrán felmászna az üvegért, megint a füle mögött úri a haját.

– Senna helyett.

Egy pillanatra megállt a mozdulatban, de aztán lekászálódik a lépcsőről, és elem állítja a háromliteres, poros palackot.

– Remélem, megbocsátja minden vétkeimet, és iszik velem egy pohárral ennek a napnak az emlékére.

Mintha könny futná be a szemét, de egy-két gyors pislogással ura lesz a helyzetnek. Csak sóhajt egyet.

– Vannak ilyen napok is, el kell fogadni!

– Igaza van – felelem. Kibontom a sztaniolt, letekerem a kis fémkosárkát a dugóról, és óvatos pukkanással kinyitom az üveget. A hab épp csak kibugyan a száján. Meglepetésemre valahonnan a pult alól kétes tisztaságú poharakat kap elő, a kisebbiket magánál tartja, a másikat elem tolja.

Töltök. Mikor emelem a poharat, ő szólal meg:

– Ne mondjon semmit. Akik meghaltak, azoknak, úgy látszik, meg kellett halniuk. Mi meg tovább élünk. Mit bámul? Ennyi. – Azzal egy szuszra felhajtotta a pezsgőjét.

Én is kortyoltam, s közben lestem. De nem történt semmi. Elrakta a poharát, az üveget tíz centivel odább tolta, felém. Aztán mégis mondott még valamit.

– Ha pedig azt képzelte, hogy ma este majd megtudja, mitől van forradás az arcomon, rettenetesen nagyot tévedett. Köszönöm a pezsgőt. Arrideverci.

Másnap a világ valamennyi újságjában és tévéhíradójában a legelső hír azt harsogta, mi történt Imolában.

Szórakozás, verseny, adrenalin!

- 470 m-es pálya
- Sodi GT5 Proline gokartok
- Honda 200 cm3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- eRegisztráció
- Facebook integráció
- HD eredménylista
- G1 Kart bár



Csatlakozz a száguldást kedvelők klubjához, váltsd ki versenyzői licenvedet és élvezd a kedvezményeket és ajándék futamokat egy teljes évig!



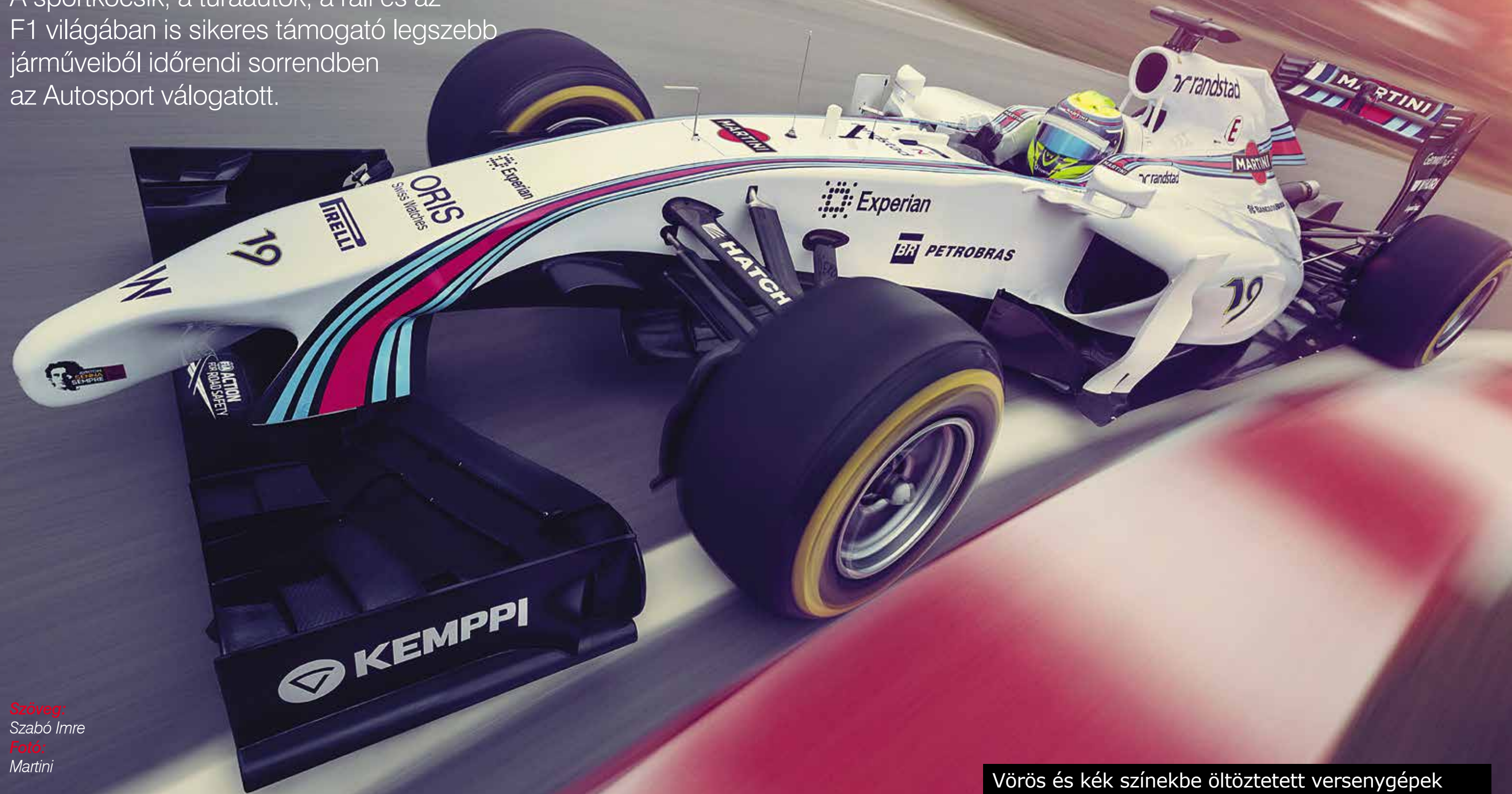
G1 KART CENTER
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58.
mélygarázs -3 szint
+36 1 239 0743
info@g1kartcenter.hu

Nyitvatartás:
hétfőtől - péntekig: 15:00 - 23:00
szombaton: 10:00 - 23:00
vasárnap: 8:00 - 23:00

www.g1kartcenter.hu

www.facebook.com/g1kartcenter

A Williams új főszponzorának, a Martininak komoly hagyományai vannak az autósportban. A sportkocsik, a túraautók, a rali és az F1 világában is sikeres támogató legszebb járműveiből időrendi sorrendben az Autosport válogatott.



Szöveg:
Szabó Imre
Fotó:
Martini

Vörös és kék színekbe öltöztetett versenygépek

A tíz legszebb Martini-festés

Porsche 917

A sportautó legenda, 1968

A Martini sikeres együttműködése a Porschéval még 1968-ban kezdődött, amikor a legendás Martini csíkok felkerültek a Porsche 908-as versenyautójára. Ez a kapcsolat később a 917-es versenyautónál folytatódott 1971-ben, aminek a fénypontja egy sebringi (Vic Elford és Gerard Larrousse), illetve egy Le Mans-i 24 órás győzelem lett (Helmut Marko és Gijs van Lennep). Ráadásul a 22-es rajtszámú 917-es távolsági rekordot is felállított, ami majdnem 40 évig tartotta magát Le Mans-ban.

Eredmények: 2 győzelem (1971 Sebringi 12 órás és a Le Mans-i 24 órás).



Brabham BT44B

Az F1-es szépség, 1974

A kis olasz F1-es csapattal, a Tecnoval történt 1972-es és 1973-as sikertelen flörtöt követően a Martini 1974-ben visszatért az F1-be, ahol azonban már egy profi istállót, a Brabhamet választotta partneréül, és ez a kapcsolat már sokkal gyümölcsözőbb is volt az olaszok számára. 1975-ben a két dél-amerikai hőssel, Carlos Reutemannal és Carlos Pacével

a volánnál a Brabham BT44-es B változata, minden idők talán legszebb F1-es versenyautója pedig már 2 futamgyőzelmet is szerzett, a további 7 dobogós helyezésnek köszönhetően pedig az év végén a csapat a második helyen zárt a konstruktóri bajnokságban.

Eredmények: 2 futamgyőzelem (1975 Brazil és Német Nagydíj), 7 további dobogó (Reutemann 5, Pace 2); 1 pole-pozíció, 1 leggyorsabb kör.

Porsche 936

A megbízhatósági versenyek ura, 1976

A 2,1 literes hathengeres turbós boxermotorjával 1976-ban bemutatkozó 936-os egyből megnyerte a Le Mans-i 24 órás versenyt. És ez még csak a kezdet volt, mert a Martini festésű autó Jacky Ickx kezében 1977-ben sem talált legyőzőre.



Eredmények: 2 Le Mans-i 24 órás győzelem (1976 és 1977); 1976-ban győzelem a Sportkocsi Világbajnokság 5 futamán (Monza, Imola, Enna-Pergusa, Dijon és Salzburgring).

Brabham BT45B

A szerencsétlen vörös rakéta, 1977

Az új Alfa Romeo motoros BT45 1976-ban nem hozta azokat az eredményeket, amire a Cosworth motoros elődje képes volt, az új autó legjobb helyezése így egy második hely volt az Argentin Nagydíjon. Az autó új B változata már a Martini piros festésében végül az 1977-es szezon 4. futamán, Long Beach utcáin lépett színre. Az új B változat sokkal jobb volt, mint az elődje, győzni azonban egyszer sem tudott, pedig John Watson többször is közel állt hozzá, végül a legjobb eredménye a 45B-nek is csak egy második hely lett a Francia Nagydíjon, amire Hans Stuck még szerzett két 3. helyet is abban az évben.



Eredmények: 3 dobogó (Stuck 2, Watson 1); 1 pole-pozíció, 1 leggyorsabb kör.

Porsche 911SC

A maraton rali futó, 1978

Négy évvel az előtt, hogy végül a Martini megkezdte történetének leghosszabb és legsikeresebb szponzori együttműködését a Lanciával a raliban, a Martini színei meglepetésre 1978-ban a Szafari Ralin feltűntek egy későbbi világbajnok, Björn Waldegaard és az afrikai csapattársa, Vic Preston



Porsche 935-78

A prototípus-zabáló, 1978

Az aerodinamikai hatékonyságot növelő bálnafarokkal felszerelt 3,2 literes gépet a Porsche a Le Mans-i 24 órás versenyre építette, de az már a Sportkocsi világbajnokságban való első feltűnésén a Silverstone-i 6 órás Jacky Ickx és Jochen Mass irányítása alatt 7 kört (!) vert a régebbi 935/77-es modellre (Bob Wolle és Henri Pescarolo). A dolgok azonban már nem alakultak ilyen jól a Le Mans-i 24 órás versenyen, ahol csak a 3. rajthelyet sikerült megszerezniük (Manfred Schurti és Rolf Stommelen). Az autó 235 mérföld/órás (377 km/h) végsebessége a futamon elégnék bizonyult, hogy könnyedén előzzenek a Mulsanne egyenesben, a szörny motorproblémái azonban végül 43 körös hátrányban csak a 8. hely megszerzését tették lehetővé.

Eredmények: győzelem a Silverstone-i 6 órás (1978).

Porsche 911SC versenyautóján. Az 5000 kilométeres (!) maraton rali futamon Preston végül a 2., míg Waldegaard a 4. helyre hozta be az autót.



Eredmények: 2. hely az 1978-as Szafari Ralin (Vic Preston Jr).

Lancia LC1 és LC2

Aki átvette a Porsche uralmát, 1982

A Lancia 1979-ben és 1980-ban a Sportkocsi Világbajnokságon megnyerte a 2 literes kiírást, de többre vágytak, így 1982-ben, hogy elkerüljék az üzemanyag-korlátozásra vonatkozó szabályokat, az új C csoportba vágtak bele. A Dallara által épített nyitott karosszériás LC-1-es pedig 1982-ben Monzában egy F1-es pilótával, Riccardo Patresével a volánnál



nál egyből pole-pozícióval debütált. Ezt három győzelem követte még, olyan formula versenyzőkkel, mint Patrese, Michele Alboreto, Teo Fabi és Piercarlo Ghinzani. Az autó és az utódja, az LC-2-es még újabb győzelmekeket szerzett 1985-ig, amikor is a Lancia végül úgy döntött, hogy minden erőfeszítését a ralira koncentrálja.

Eredmények: LC1 – 3 győzelem a Sportkocsi Világbajnokságon (1982 Silverstone, Nürburgring, Mugello), LC2 – 1 győzelem az Európai Megbízhatósági Bajnokságban (1983 Imola); 2 győzelem a Sportkocsi Világbajnokságban (1984 Kyalami, 1985 Spa).

Az italmárka

A Williams idei főszponzora leginkább vermutjairól híres. A márka tulajdonosa az 1863-ban Torinóban alapított Martini & Rossi cég, a vállalat ma a nemzetközi Bacardi-Martini csoport tagja. A vermutok mellett bitterek (keserű szeszesitalok) és pezsgők is készülnek ezzel a márkánéven. A Martini egy felmérés szerint a világ szeszesital, illetve bormárkái közt a negyedik helyet foglalja el, és motorsportos szerepvállalása mellett a kultúra szponzoraként is ismert.





Lancia 037

A hátsókerék-hajtás utolsó gyöngyszeme, 1983

A kétüléses Lancia 037-es az FIA B csoportra vonatkozó szabályai miatt született, amely csak bizonyos számú autó legyártását írta elő a gyáraknak. Az autó a Pininfarina dizájnja, az Abarth tuningcég és a versenyautó-építő guru Dallara közös termékeként született, és 1982-ben a rali-Európa-bajnokság olaszországi futamán mutatkozott be, majd még abban az évben a Korzika Ralin a világbajnokságon is bevetették az olaszok. Az autó pedig roppant eredményesnek bizonyult, így azzal 1983-ban Markku Alen és Walter Röhrl 5 futamgyőzelmet is szerzett, amely a Lancia számára egyből konstruktóri bajnoki címet jelentett, és ezzel a Lancia 037-es lett az utolsó kétkerék-hajtású raliautó, ami világbajnoki címet szerzett. Sőt: a 4x4-es torpedók világában még 1984-ben is sikerült futamgyőzelmet szerezni (Korzika Rali), mielőtt az Audi és a Peugeot sikerei 1985-ban a Lanciát is arra nem készítették, hogy négykerék-hajtású versenyautót építsen, amely felveheti a harcot a legendás Quattro és 205 T16 modellekkel.

Eredmények: 6 WRC győzelem (1983 Monte-Carlo, Korzika, Akropolisz, Új-Zéland és San Remo; 1984 Korzika); gyártói világbajnoki cím 1983-ban.

Lancia Delta S4

A B csoport legnagyobb szörnye?, 1985

A Lanca új B csoportos immáron négykerék-hajtású szörnyetege 1985-ben a RAC Ralin mutatkozott be. Markku Alen és Henri Toivonen pedig azzal egy könnyed kettős győzelmet szereztek a brit erdőknél. Az újabb 1986-os sikerekre azonban aranyéket vetett Toivonen halála a Korzika Ralin, míg a sport legerősebb és legveszélyesebb versenyautóit az év végén számúzták is a raliból. Az új A csoportban azonban a Martini és a Lancia rendkívül sikeres lett, így 1987 és 1992 között minden évben hozzájuk vándorolt a konstruktóri bajnoki cím, köszönhetően a Delta HF Turbo és Integrale modelljeiknek.

Eredmények: 4 győzelem (1985 RAC, 1986 Monte-Carlo, Argentína és az Olimposz Rali).



Autókiállítás

Véletlen vagy nem, a Williams–Martini együttműködés bejelentésével szinte egy időben a hollandiai Louwman Múzeumban kiállítás nyílt a Martini Racing legsikeresebb és legszebb autóiból. A megtekinthető kínálat: Porsche RSR (1974), Porsche 935 (1977), Lancia Beta Montecarlo (1981), Lancia LC1 (1982), Lancia LC2 (1983–86), Tecno PA 123/6 (1973), Brabham Alfa (1976/77), Porsche 911 SC Safari (1978), Lancia 037 (1983), Lancia Delta S4 (1985/86), Lancia ECV2 (1988), Lancia Delta HF (1992), Fiat 500 (1993), Alfa Romeo 155 V6 (1995), Porsche GT3 R (2013). Az amszterdami reptérről tömegközlekedéssel egy órára fekvő létesítményről és a május 4-ig megtekinthető kiállításról bővebb információk a következő címen érhetőek el: www.louwmanmuseum.nl.



Alfa Romeo 155 DTM

A technológiai tüköly, 1993

A csodás Alfa 155-ös 1994-ben a Brit Túraautó Bajnokság (BTCC) meghatározója lett (bajnoki cím 1994-ben Gabriele Tarquini révén), az autó még kigyúrtabb változata pedig korábban a Német Túraautó Bajnokságban (DTM) sem talált legyőzőre. 1993-ban az olasz Nicola Larini az egyéni és a konstruktóri győzelmet is megszerezte az Alfának a 22 futamon aratott 11 futamgyőzelmével, amihez a csapattársa, Alessandro



Nannini két újabb futamgyőzelmet gyűjtött. A diadaloknak később sem akart vége szakadni, így a csapat 1994-ben további 9, 1995-ben pedig újabb 10 futamgyőzelmet szerzett.

Eredmények: 10 ITC győzelem (1995 Helsinki; 1996 Estoril 2x, Nürburgring 2x, Magny-Cours 2x, Mugello, Interlagos 2x)

Fúzió és együttműködés

Sikerre teremtve: MGS Racing Team

A 2014-es év új csapatot teremtett a magyar autósportban, az MGS Racing Team létrejött több, már eddig is sikeres formáció ötvözete.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: MGS RACING TEAM



Cselényi Balázst, az MGS Racing Team sportszakmai vezetőjét arról kérdeztük, hogyan állt össze a csapat, és milyen tervekkel vágnak neki a hamarosan induló szezonnak?

„Az MGS csapatát – beleértve a mérnöki csapatot, szerelőket, személyi tréneret, pszichológust és a marketingmunkatársakat – az

Group mind a csapat, mind az egyéni Túraautó Világbajnoki címet elhódította – szerk.). Nagy Norbi az Európai Túraautó Bajnokságon kívül (Chevrolet Cruze S2000) további két pilótatársával indul a Gyorsasági Közép-Európai Zóna Endurance Bajnokságban is (Seat Leon SuperCopa SMT), majd a gyorsasági szezon befejezése után, ősszel egy egy raliversenyen is (Mitsubishi Evo VII). A csapat tervezi a hosszú távú futamokon való részvételt is. Célunk mindenképp az, hogy a magyar autósport széles spektrumán szerepeljünk, és a lehető legjobb helyeken érjünk célba” – mondta Cselényi.

Az idén az MGS Racing Team zászlója alatt induló gokartcsapat célja az utánpótlás kinevelése az autósport különböző területei felé, akár már hatéves kortól is. Az évente változó létszámú, 6-8 fős istálló eddig is sikeres eredményeket tudhat maga mögött – nem egy pilótájuk nőtte ki magát komoly versenyzővé. Holló Gábor, szakmai vezető szerint: „Az időben felfedezett tehetség, aki folyamatos és pontos szakmai háttérrel rendelkezik, nagy reménysége lehet a magyar autósportnak az elkövetkező 15 évben.”

Az újonnan létrejött alakulathoz szerződött a tavaly a Zengő Junior színekben versenyző Nagy Norbi is, aki idén is az ETCC-ben folytatja. Szintén megegyezés született a Mátra Gokart Sport Egyesület vezetőivel, hogy az MGS Racing Team keretein belül folytatják tovább a fiatal tehetségek felkutatását, és az utánpótlás-generáció kinevelését az autósport számára. Az MGS Racing Team az idei évben a gyorsasági (ETCC és Endurance) és gokartversenyeken kívül a raliszakágban is indul, így Nagy Norbi mellett több más pilótát is szerződtetett a csapatba.

MGS Racing menedzsmentje az eddigi évek tapasztalatai alapján állította össze, szem előtt tartva a megnövekedett versenyzői létszám támasztotta igényeket. A team tulajdonosi háttere nem az autósporton kívülről érkezett, hiszen már évek óta a versenyzés és a csapatok közelében vannak, így pontos elképzeléseik voltak egy működő és jól szervezett istállóról. Az MGS Racing Team a 2014-es évben szorosán együttműködik az RML Group-pal, a világ egyik vezető autópári mérnöki cégével, melynek kiemelt profilja a túraautó-építés (az elmúlt 4 évben az RML





MONSTER

Chicherit kísérlete
Guerlain Chicherit világhírű rali-versenyző és profi sző újabb hajmeresztő ötlettel állt elő a tavalyi

raliautós hátraszállója után. A számos Dakaron is részt vevő francia fenegyerek idén ismét nagy dobásra készült, világrekordot próbált felállítani a leghosszabb autós úgrással. Ken Block 52, Travis Pastrana

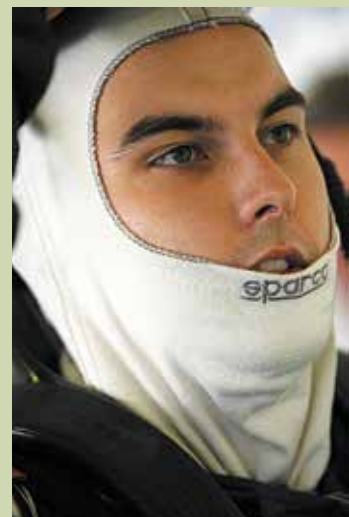
82, Tanner Foust pedig 101,2 métert repültek az elmúlt években, Chicherit célja viszont a minden eddigit leköröző 110 méter elérése volt. A mutató azonban balul sült el, a hatalmas repülés hatalmas

bukással ért véget. Chicherit kórházba szállították, de szerencsére kisebb sérülésekkel megúszta a bukást, s hamarosan már a kórházi ágyban készített fényképét posztolhatta ki Facebook-lapjára.

Auto GP

KPT a Zele Racinggel
Kiss Pál Tamás a tavalyi Auto GP-szezonban három versenyhétvégét töltött a Zele Racing színeiben, s már rögtön az első futamán bizonyítani tudott, hiszen Silverstone-ban a harmadik helyet szerezte meg. A magyar ver-

senyző annak ellenére is az ötödik helyen tudta zárni a bajnokságot, hogy a nyolc fordulóból az első kettőt kihagyni kényszerült, összesen három különböző csapat színeiben szerepelt hat versenyhétvégéjén. Kiss Pál Tamás mind a tizenkét versenyén pontot szerzett, hétszer a legjobb öt közt zárt, igazolva ezzel tehetségét. Ezek után nem meglepő, hogy a Zele Racing szerződést hosszabbított a magyar versenyzővel, aki így az idei évet is az Auto GP-sorozatban töltheti. „Komoly elvárásaim vannak, hiszen nagyon jól együtt tudtam működni a csapattal tavaly. Michael Zele elmondása szerint azóta még tapasztaltabbak lettek, és új technikai partnereik is vannak, szóval úgy tűnik, minden készen áll ahhoz, hogy az élmezőnyben csatázzunk” – nyilatkozta a magyar versenyző. Az Auto GP 2014-es idénye április második hétvégéjén kezdődik Marrakeshben.



V8 Supercars

Az ausztrál V8-ások már három versenyhétvégén és tíz futamon vannak túl, ebből négyet éppen az F1 melbourne-i fellépése során teljesítettek. A bajnokságot a Red Bull Australia csapat büszkesége, Craig Lowndes vezeti egy Holdennel (képünkön). Érdekesség, hogy idén az eddigi összes futamon a GM márkája diadalmaskodott, egyet kivéve, amikor is az újonc Volvo rabolta el a diadalt a rutinos istállók elől.

NASCAR

Earnhardt vezet hat futam után
Hat fordulón van túl a NASCAR Sprint Cup mezőnye, a bajnokságot továbbra is a daytonai szezonnyitót megnyerő Dale Earnhardt Jr. vezeti, aki két második és egy harmadik helyet tudott hozzátenni február végi sikeréhez. A szezon során egyelőre senki nem tudott



duplázni, Earnhardt után Harvick, Keselowski, Edwards, Kyle Busch és Kurt Busch is nyert egy-egy futamot. A motorszállítók különversenyében egyelőre a Chevrolet áll a legjobban három sikerrel, a Ford kettő, a Toyota pedig egy győzelemhez segítette pilótáit.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet	227
Matt Kenseth (USA)	Toyota	218
Carl Edwards (USA)	Ford	217
Jeff Gordon (USA)	Chevrolet	216
Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet	209

GP3

Stoneman szerződést kapott
Tavaly a GP3 szezonzáróján a Koironan GP színeiben tért vissza az együlékes autókhoz az egykori F2-es bajnok Dean Stoneman, aki bravúros versenyzéssel a második helyet szerezte meg az év utolsó futamán. A 23 esztendő angol a Marussia F1-es csapatához kötődő Manor szerződtette az idei évre, ez lesz a Formula-2 2010-es bajnokának első teljes idénye, mióta rákot diagnosztizáltak nála. Stonemannek nem volt sok esélye a túlélésre,



de a kezelése végül szerencsésen végződtek, így a rák legyőzését követően ismét a versenytársakkal folytatott harcra koncentrálni. „A Manor komoly sikertörténetet tudhat maga mögött ezen a szinten, s persze a Marussia F1-es csapatával való kapcsolat is roppant izgalmas. Alig várom, hogy elinduljon a tesztelés, és megkezdjem a felkészülésemet az első teljes együléses szezonomra három kihagyott esztendőt követően” – mondta Stoneman a szerződése kapcsán. A GP3 idei szezonja május 10–11-én a barcelonai F1-es hétvégén kezdődik meg.

BTCC

Jordan-dupla
A tavalyi bajnok Andrew Jordan remekül kezdte a 2014-es BTCC-szezon, hiszen a Brands Hatch-i fordulón első és második versenyen is rajt-cél győzelmet aratott, bár mindkét futamon komolyan ostromolták, ám nem adta át az első helyet sem az MG6-ossal érkező Platónak, sem a Civic Tourerrel támadó Sheddennek. Utóbbi márkatársa, Matt Neal egyébként az első futamon a BTCC történetének első kombi-dobogóját jegyezte. A harmadik versenyen Jordan eltűnt a mezőnyben,

s a korábbi WTCC-s Colin Turkington győzött. Ezen a futamon végre megvillant az első két versenyen csak szenvedő nagy öreg, Alain Menu, aki az ötödik helyen ért célba, noha csak a 16. pozícióból indulhatott Volkswagen CC-jével. A bajnokság húsvétkor Doningtonban folytatódik.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Andrew Jordan	Honda	47
Matt Neal	Honda	45
Colin Turkington	BMW	44
Gordon Shedden	Honda	40
Jason Plato	MG	38



F3

Verstappen fia
Jos Verstappen fia, a mindössze 16 esztendő Max szerződést kapott a 2014-es szezonra az FIA F3-as Európa-bajnokságban versenyző Van Amersfoort Racingtől, azaz attól a csapattól, mellyel annak idején „Jos, the Boss” megnyerte az 1992-es Formula Opel Lotus Benelux-bajnokságot, ami megnyitotta számára az utat az F3, majd a rákövetkező években a Formula-1 felé. Az ifjabbik Verstappen elsősorban tavalyi kiváló gokartos eredményeinek köszönheti a szerződést. Édesapja biztos benne, hogy fiában minden megvan, ami a sikerekhez kell, és fiatal kora ellenére is fel tudja venni a versenyt riválisaival az Európa-bajnoki küzdelemben. A bajnokság április 19–20-án a WEC silverstone-i fordulójának betétfutamaként veszi kezdetét, május végén a DTM-mel együtt Magyarországra is ellátogat a mezőny.





USCC

Sebring 12h

Az új észak-amerikai prototípus- és sportautó-bajnokság, az USCC történetének első versenyén, a Daytonai 24 órás futamon kimondottan gyengén szerepelt a Chip Ganassi Racing Riley-Ford EcoBoost prototípusa, Sebringben viszont sikerült kiküszöbölni a csorbát: a 01-es rajtszámú autó óriási küzdelemben győzni tudott. A Pruett-Rojas-Marino Franchitti hármas öt másodperces előnnyel nyerte meg a legendás félnapos futamot, melyet az első kilenc autó körön belül fejezett be. Nem sokkal a vége előtt még úgy tűnt, hogy Ganassiék reményei elszálltak, miután előbb Rojas, majd Franchitti is hibázott, ám egy remekül időzített bokszkiállításnak köszönhetően az utolsó safety car-periódus után az élről várhatta a 01-es autó a leintésig hátra lévő húsz percet, s Franchitti innen már nem engedte elúszni a győzelmet. Így az Extreme Spe-

ed HPD-jének maradt a második hely, mögöttük pedig a daytonai győztes trió, Bourdais, Barbosa és Christian Fittipaldi zárt a Corvette prototípusával. A GT Le Mans kategóriát a 912-es rajtszámú gyári Porsche, a Bergmeister-Christensen-Long hármas nyerte, akik szintén jól időzített kiállításuknak köszönhetően kerültek a riválisok elé, majd Bergmeister magabiztosan védte meg az első helyet az SRT Vipert vezető Jonathan Bomarito előtt. Ezzel a Porsche Daytona után Sebringben is győzni tudott, az örömet pedig a Magnus Racing 911-esének a GT Daytona kategóriában elért sikere tette teljessé.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Barbosa-Fittipaldi-Bourdais	Corvette	67
Franchitti	Riley-Ford	60
Taylor-Taylor-Angelelli	Corvette	58
Pruett-Rojas	Riley-Ford	57
Brundle	Oreca-Nissan	56

DVD

Osztrák emlékek

Egy nagy hagyományokkal rendelkező verseny, az Osztrák Nagydíj idén visszatér a versenynaptárba. Nyugati szomszédainkhoz rövidebb-hosszabb megszakításokkal már 1964 óta látogat el a Forma-1 világbajnokság. A DUKE Video „Grand Prix of Austria 1972” című DVD-jének segítségével több mint négy évtizeddel tudjuk visszatérni az idő kerekét, hogy bepillantást nyerhessünk az akkor megrendezett futam történéseibe. De nem egy korabeli

TV-közvetítés összefoglalójáról van szó, annál sokkal többről. A kiadó egy remekül összeállított korabeli dokumentumot újított fel digitálisan és varázsolt DVD-re. Ennek segítségével nem csak a verseny legfontosabb momentumait kísérhetjük figyelemmel, hanem végigkövethetjük a teljes hétvégét a csapatok érkezésétől kezdődően a versenyzők készülődésén át a leintésig. Aki szeretne ebben az időutazásban részt venni, az keresse fel a www.dukevideo.com oldalt, ahol a 3458-as rendelési számon megtalálja a 28 perces filmet. Ára 10,99 angol font.



A legnagyobb hazai tavaszi autós seregszemlén lapunkkal is találkozhattak olvasóink, nem is akármilyen körítésben

Tuning

INDYCAR

Elsőre Power nyert

A pole-ból induló egykori F1-es Takuma Sato jól kapta el a rajtot, és harminc körön át vezette az IndyCar 2014-es szezonnyitóját, ám a 31. kör elején Will Power az egyes kanyarban megelőzte a japánt, s többé ki sem engedte a vezetést a kezéből. Satónak a bokszkiállítások sem sikerültek a legjobban, folyamatosan visszacsúszott, és végül csak a 7. helyen ért célba. A futam egyik nagy nyertes Helio Castroneves volt, aki csak a tizedik helyről indulhatott, ám remek rajtjának és a Penske Racing kiváló bokszmunkájának köszönhetően hamarosan a harmadik helyen találta magát, sőt az utolsó kiállításakor kis híján Powert

is meg tudta előzni, de végül meg kellett elégednie a harmadik pozícióval, miután Ryan Hunter-Reay is beférközött elé. A három do-



bogós mögött a címvédő Dixon, a tavalyi bronzérmes Pagnaud, majd Kanaan, Sato, Wilson, Newgarden és Briscoe következett.

Nagy várakozás előzte meg a Formula-1-ben is szép sikereket elérő egykori bajnok, Juan Pablo Montoya 13 év távollét utáni visszatérését, ám egyelőre nem sikerült túl sokat letennie az asztra, hiszen a 18. helyről indulva a 15. pozícióban ért célba, miközben két csapattársa a dobogón ünnepelhetett. Az IndyCar idei szezonja a Long Beach-i Toyota GP-vel folytatódik, ezt követi az április végi alabamai futam, majd a két indianapolisi verseny májusban.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Will Power (AUS)	Penske	53
Ryan Hunter-Reay (USA)	Andretti	40
Helio Castroneves (BRA)	Penske	35
Scott Dixon (NZ)	Ganassi	32
Simon Pagnaud (FRA)	Schmidt	30

WEC

A Porsche villantott

A Porsche LMP-csapatát két intenzív teszt napot teljesített a WEC-ben idén debütáló 919 Hybriddel a franciaországi Paul Ricard versenypályán. Ekkor találkozott először a team a mezőny többi tagjával, s a bemutatkozás kiválóan sikerült, hiszen a kétnapos teszt leggyorsabb körét az ausztrál Brandon

Hartley érte el 1:41,289-es idővel. A két autótól a 14-es rajtszámú Dumas-Jani-Lieb hármas és a 20-assal induló Bernhard-Hartley-Webber trió összesen 614 kört, azaz 3556 kilométert teljesített, a versenyzők rengeteget gyakorolták a kulcsfontosságú pilótacseréket is, a mérnökök pedig folyamatosan tökéletesítették az autó beállításait. A korábbi Formula-1-es pilóta, a Porsche LMP-csapatának talán legnagyobb sztárja,

Mark Webber így nyilatkozott a gyakorlást követően: „Hatalmas munkát jelentett a csapat számára, hogy két autót a pályára vigyünk, de minden rendben ment. Minden egyes nap újabb és újabb fejlesztési lehetőségeket találunk, ami nagyon biztató. A Paul Ricard kialakítása nagyon fektűt az autónknak, kíváncsian várom, hogy teljesítsünk majd Silverstone-ban” – utalt Webber az április 20-ai angliai szezonnyitóra.



FORMULA E

F1-esek a pilótajelöltek

Négy újabb versenyző csatlakozott a Formula E Versenyzői Klubhoz, mely azon pilóták névsorát tartalmazza, akik indulni kívánnak az új elektromos sorozat ősszel kezdődő első szezonjában. A tíz csapat e pilóták közül választhatja ki két versenyzőjét a 2014/15-ös szezonra, amit egyelőre csak az Audi Sport ABT tett meg, mely az egykori F1-es Lucas di

Grassit és a fiatal német tehetséget, az egykori GP3-ezüstérmes Daniel Abtot szerződtette. Március közepén a Mercedessel kapcsolatban álló Sam Bird és a karrierje újraindításán fáradozó Jerome d'Ambrosio mellett két igazi nagy öreg csatlakozott a mezőnyhez, akik Marco Andretti mellett a legnagyobb nevek lehetnek a szériában: Nick Heidfeld és Jarno Trulli. Utóbbi már tesztelhetné is a Formula E versenyautóját, melynek vezetését kimondottan élvezetesnek találta.



WSR

Szirotkin bajnok lenne

Bár tavaly nyáron úgy tűnt, hogy idén már a Formula-1-ben szerepelhet, 2014-ben is a WSR mezőnyének tagja lesz Szergej Szirotkin, aki csapatot váltott, s az ISR-t elhagyva a Fortec versenyzője lesz az idei szezonban. A brit istálló tavaly a második helyen végzett a csapatok versenyében, belga versenyzőjük, a McLaren által támogatott Stoffel Vandoorne pedig Kevin Magnussen mögött lett bajnoki ezüstérmes. Szirotkinnak a WSR megnyerése mellett egy másik nagy célja is van: minél előbb meg kell szereznie a Formula-1-es szuperlicenst, hogy a tervek szerint autóba ülhesen az októberi Orosz Nagydíj pénteki szabadedzésén. A bajnokság április második hétfőjén kezdődik Monzában, a mezőny szeptember közepén érkezik a Hungaroringre.



Változnak-e az erőviszonyok?

Ilyen a rajt előtt a Túraautó Világbajnokság

Akárcsak a Forma-1, megújuláson átesve startol el az FIA harmadik számú szériája, a Túraautó Világbajnokság (WTCC) is 2014-ben. Valenciában, az utolsó kollektív teszten az AFM megpróbálta kideríteni, mire lehet számítani az idei futamokon.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: WTCC

Aki eddig nem jegyezte meg, az sürgősen pótolja és vesse jól észbe: mostantól a TCI három karaktere jelöli a WTCC csúcskategóriáját. A szabálymódosítások érintették a motort, amely – gyártótól függően – 50-70 lóerővel lett erősebb, így az már 380 egységet teljesít és sokkal szilajabb a hangzása is. Versenyautósabb lett a kocsik külleme is, a karosszéria szélesebb, továbbá a kocsik orrán található splitter, az új padlólemez és a hátsó, egy panelből álló, az autó terejénél magasabbra nem helyezhető hátsó szárny révén jócskán megnő az aerodinamika szerepe is. Fontos újdonság az is, hogy a kerekek méretét 18 colosra növelték, a futómű pedig mostantól elől-hátul a MacPherson féle független felfüggesztés lesz.

A Honda gyári programja természetesen folytatódik, de készített TCI-es versenygépet a Lada, valamint a Cruze-okból a Chevrolet korábbi gyári alakulatát működtető RML is. Friss belépő lesz a mezőnybe a Citroen, amely igazi birodalmi csillagrombolóként kíván színre lépni. A franciák sok tízezer kilométert teszteltek a C-Elysée-vel a versenynaptár különböző helyszínein, többek között a Hungaroringen is, és nem csoda, hogy semmit nem bíznak a véletlenre, hiszen a projekt a márka emblemikus figurája, Sebastien Loeb köré épül. A rali-vb-n kilenc vb-címet nyert klasszis beleunt az előző műfajba, a pályaversenyésnek eme szegmense iránt viszont érdeklődést tanúsított, így a klasszis elvesztésétől tartó gyár – mivel a becslések szerint a WTCC-s költségvetés mindössze negyede a WRC-s csapat büdzséjének – megadta neki a lehetőséget.

Csapattársnak és mentornak szerződtették a négyes WTCC-bajnok honfitárs Yvan Mullert, a gallokhöz csatlakozhat a különösen Dél-Amerikában piacképes José Maria Lopez, valamint a tervek szerint négy vagy

öt futam erejéig a kínai Ma Qing Hua is. Semmi kétség afelől, hogy a Citroen-tábor optimista lehet: „Először tapasztalatokra van szükségünk, így győzelmekre legfeljebb az idény második felében számíthatunk” – felelte sokat sejtető cinkos mosollyal az arcán a sportigazgató, Yves Matton, miközben a valenciai aszfaltcsíkon a C-Elysée húsba vájó teljesítményt nyújtott. A tesztet nyitó Hua erősen megközelítette a TCI-es Honda Civic teljesítményén dolgozó Gabriele Tarquini idejét, másnap viszont Loeb kapásból vert másfél másodpercet az előző napi eredményéhez képest egyébként jócskán javuló olaszra és társára, Tiago Monteiro-ra.

Túlzott következtetést levonni hiba lenne, de tény: ha Loeb ezt tudja, Lopez és a négyeseres vb-első Yvan Muller vélhetően még többre képes, ráadásul nem sok jóról árulkodtak a Hondánál látott gondterhelt arcok sem. Jó előre elsratni persze butaság lenne a japánok reményeit: Tarquini és Monteiro egybehangzón állítják, hogy az új Civic ütőképesebb versenygép lesz, s igyekezett optimizmust sugallni a programot működtető JAS Motorsport technikai igazgatója, Andrea Adamo is. „Ahogyan a régi katonai mondás tartja, ha csak az egyik oldalra figyelsz, valaki a másik oldalról fog megtámadni. Éppen ezért mi nyitva tartjuk ugyan a szemünket, de közben igyekszünk a tőlünk telhető legjobbat nyújtani, hogy minél előbbre jussunk. Ha csak egy valakit figyelünk, annak az lehet a következménye, hogy más



„Azért vagyunk itt, hogy nyerjünk és a legjobbak legyünk.”

Andrea Adamo, JAS Motorsport



Mennyibe kerül?

Akárcsak a Forma-1 világában, a WTCC-ben is csak becslést lehet kapni a költségekkel kapcsolatban, hogy egy-egy márka vagy csapat mennyi pénzt költ el egy szezonban. A valenciai tesztelésen folytatott puhatolozásunk mégis sokkoló eredményt hozott: több forrás is arról számolt be, hogy a Citroën idén 16 millió eurót fordít a túraautós programra, amiben állítólag nincs benne Sebastien Loeb több mint 5 millió euróra taksált éves gázsija. Mivel Yves Matton szerint a WTCC pusztán a negyedébe kerül a WRC-programnak, jól kirajzolódik, hogy a rali-vb-re évente körülbelül 60 millió eurót fordítanak a franciák. Viszonyítási alapként mindenképpen érdemes megjegyezni, hogy forrásaink szerint a Honda a Citroën által költött pénz negyedéből, körülbelül 4 millió euróból gazdálkodhat az idei szezonban, míg a Chevrolet – amely 2010 és 2012 között elsősorban főlénnyel dominálta a világbajnokságot – évi 10 millió eurót fordított a programra.

kerül elénk. Mi azért vagyunk itt, hogy nyerjünk és a legjobbak legyünk” – mondta az olasz szakember.

Noha a gyári hondásokkal ellentétben – nehéz a privát versenyzők élete – még nem kapták meg a Civicet, jelen volt a valenciai tréningen a Zengő Motorsport és hazánk büszkesége, Michélsz Norbert, valamint a marokkóiak első számú pályaversenyzője, a Proteam kötelékébe tartozó Mehdi Bennani is. A Citroën produkciója láttán nem meglepő módon aggodalom tükröződött a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjével néhány nappal korábban kitüntetett pilóta arcán, de a tőle megszokott profizmussal tette, amit egy ilyen helyzetben csak tehetett: folyamatosan konzultált a Honda-JAS mérnökeivel, stopperrel a kezében mérte a köridőket és alaposan szemügyre vette, hogy mit

produkálnak a versenygépek a jól belátható katlanban. Autót előreláthatólag április első napjaiban kaparinthat a kezei közé a magyar versenyző, így a nyitány előtt egy rövid összeállító tesztnek mindenképpen bele kell férnie a programba.

„Picit frusztrált vagyok, mert arra számítottam, hogy a tavalyi eredmények után az idei év könnyebb lehet, de sajnos mivel az új szabályok későn érkeztek meg, késve kezdődhetett az autók építése is. Ennek isszuk most a levét. Egy ilyen technikánál kell a kilométer, hogy az első versenyhétvége előtt minden probléma ki legyen küszöbölve, de sajnos már most látszik, hogy ez a kilométer-mennyiség hiányozni fog. Az idei autó ráadásul sokkal összetettebb, mint a tavalyi





„Az első néhány futam biztosan nehéz lesz.”
Michelisz Norbert

a második teszt nap délelőttjén Chilton hátránya mindössze két tized volt a lassabb Hondához, Monteiróhoz képest, ami a teljesített tesztkilométerek fényében mindenképpen elismerést érdemel.

Mint az FIA által közreadott nevezési listáról kiderült, összesen 16 TC1-es versenygépet neveztek az idei szezonra, míg a 2014 előtti szabályok alapján készült autók kategóriájában, a TC2-ben összesen 6 indulóra lehet számítani. Ott Franz Engstler csapata két BMW-t, a Campos három darab Seatot, a Nika Racing pedig egy egyelőre meg nem nevezett autót küld harcra.

Érdekes színfoltja volt a valenciai tesztelésnek az Alfa Romeo színre lépése: a Genfi Autószalon óta tudjuk, hogy az olaszok 4C típusjelű sportkocsija lesz a WTCC biztonsági autója, amely körül a paddockban ott serénykedett Francois Ribeiro, a világbajnokság új főnöke is. Az üzletember nem titkolta: bízik benne, hogy a safety car az első jele annak, hogy 2007 után hamarosan újra láthatunk olaszokat a vb-mezőnyében.

volt, így a finomságokig is sokkal több idő után juthatunk el. Az első néhány futam biztosan nehéz lesz, de ha ezeken a hétvégéken minél többet tudunk menni, akkor elegendő információt gyűjthetünk ahhoz, hogy átfogó képet kapjunk az autóról. Jómagam minden szezonnak úgy állok neki, hogy szeretném megnyerni a világbajnokságot, de tökéletesen tisztában vagyok azzal, hogy realitásnak kell lenni, és megfelelően kell látni a saját helyzetünket” – mondta az AFM-nek Norbi.

Míg a Lada – ahol James Thompson, Rob Huff és Mihail Kozlovskij versenyez idén – a Granta bizonyos komponenseivel kapcsolatos problémák miatt kihagyta a spanyolországi kiruccanást, addig a TC1-es szabályok alapján készülő hat Chevrolet Cruze közül ott volt az első két példány, amelyek néhány nappal korábban gördültek ki a brit RML műhelyéből. A ROAL Motorsport autójával Tom Chilton körözött, míg a Campos Racing versenygépét Hugo Valente próbálgatta. Előbbinek elsöre komoly gondjai adódtak, ugyanis egy konstrukciós probléma miatt leszakadt a kocsis hátsó szárnya, így csak a nap végén térhetett vissza a pályára. Ron Hartvelt, az RML sportigazgatója leszögezte, hogy egy átmeneti megoldással küldték újra pályára a Cruze-t, de a szakember csöppet sem tűnt gondterheltnak, amiben komoly szerepe volt annak is, hogy az autó kapásból gyorsnak bizonyult.

Honda: WTCC és Forma-1

Mióta tavaly májusban kiderült, hogy a Honda a McLaren exkluzív motorpartnereként visszatér a Forma-1-be, több ízben felmerült a kérdés, hogy milyen jövő vár ennek fényében a WTCC-s programra. Alessandro Mariani, a JAS Motorsport fővezére az AFM érdeklődésére elmondta: nem tartanak attól, hogy a japánok leépítik vagy esetleg megszüntetik a túraautós vonalat. „Úgy gondolom, hogy örülni kell a Honda Forma-1-es szerepvállalásának, mert megerősíti, hogy a gyár hozzáállása a motorsporthoz sokat változott, hiszen két évvel ezelőtt még hallani sem nagyon akartak semmiféle versenyzésről. A Forma-1 elsősorban a kutatás és fejlesztés terén lehet hasznos, míg mi szorosan kötődünk a közúti autózáshoz, így a Honda számára mindkét programnak megvan a maga haszna” – fogalmazott a szakember.



A JÖVŐT ÉPÍTJÜK

A-HÍD Zrt.

H-1138 BUDAPEST,

KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu



Pilótaparádé

Mit kell tudnunk a versenyzőkről és a naptárról?

Már csak pár hét, aztán beindul a WTCC-henger, és rövidesen kiderül, melyik csapat és pilóta mire képes az FIA első számú túraautós sorozatában. Összeállításunkban a lapzártakor megnevezett versenyzők mutatkoznak be olvasóinknak, de a névsor még nem végleges...

A hungaroringi hétvége részletes programja

Péntek, május 2.			
10:00-10:30	AutoGP	Szabadedzés 1	12:00-12:30 FIA WTCC Szabadedzés 2
10:45-11:30	GT Sprint Series	Szabadedzés 1	12:45-13:20 GT Sprint Series Időmérés
11:45-12:15	Suzuki RCM Cup	Szabadedzés 1	13:45-14:15 Suzuki RCM Cup Verseny 1
12:30-13:00	FIA WTCC	Teszt	14:30-14:50 FIA WTCC Időmérés (Q1)
14:00-14:30	AutoGP	Szabadedzés 2	14:55-15:05 FIA WTCC Időmérés (Q2)
14:45-15:15	Suzuki RCM Cup	Szabadedzés 2	15:10-15:30 FIA WTCC Időmérés (Q3)
15:30-16:15	GT Sprint Series	Szabadedzés 2	16:03-16:43 GT Sprint Series Verseny 1
Vasárnap, május 4.			
16:30-16:50	AutoGP	Időmérés 1	09:15-09:45 Suzuki RCM Cup Verseny 2
17:00-17:10	AutoGP	Időmérés 2	10:18-10:58 GT Sprint Series Verseny 2
Szombat, május 3.			
09:00-09:30	FIA WTCC	Szabadedzés 1	12:15-12:50 AutoGP Verseny 2
09:45-10:15	Suzuki RCM Cup	Időmérés 1	13:35-14:00 FIA WTCC Verseny 1
11:10-11:45	AutoGP	Verseny 1	14:35-15:00 FIA WTCC Verseny 2

MEHDI BENNANI
Honda Civic WTCC



Nemzetiség: marokkói
Csapat: Proteam Racing
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1983. 08. 25.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: gokart, squash, edzőterem
Web: mehdibennani.com

DUSAN BORKOVIC
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: szerb
Csapat: Campos Racing
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1984. 09. 16.
Családi állapot: nős - felesége: Andrijana
Hobbi: hegyi versenyek
Web: dusanborkovic.com

TOM CHILTON
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: brit
Csapat: ROAL Motorsport
WTCC-győzelmek: 2
Születési idő: 1985. 03. 15.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: autók
Web: tomchilton.com

TOM CORONEL
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: holland
Csapat: ROAL Motorsport
WTCC-győzelmek: 4
Születési idő: 1972. 04. 05.
Családi állapot: nős - felesége: Paulien, 2 gyerek: Carmen Angel 7, Rocco Cruz 2
Hobbi: síelés, gokart
Web: tomcoronel.nl

FRANZ ENGSTLER*
BMW 320 TC



Nemzetiség: német
Csapat: Team Engstler
WTCC-győzelmek: 1
Születési idő: 1961. 07. 25.
Családi állapot: nős - 1 gyerek: Lukas 13
Hobbi: síelés, kerékpározás
Web: engstler-motorsport.de
*TC2

JOHN FILIPPI*
Seat Leon WTCC



Nemzetiség: francia
Csapat: Campos Racing
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1995. 02. 27.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: gokart
Web: johnfilippi.com
*TC2

ROB HUFF
Lada Granta Sport



Nemzetiség: brit
Csapat: Lada Sport Lukoil
WTCC-győzelmek: 25
Születési idő: 1979. 12. 25.
Családi állapot: nős - felesége: Jasmine
Hobbi: golf, motorsportok
Web: robhuff.com

MIHAIL KOZLOVSKIJ
Lada Granta Sport



Nemzetiség: orosz
Csapat: Lada Sport Lukoil
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1989. 10. 17.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: tréning, kerékpározás, gokart
Web: racing.lukoil.ru

SEBASTIEN LOEB
Citroen C-Elysee



Nemzetiség: francia
Csapat: Citroen Total WTCC
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1974. 02. 26.
Családi állapot: nős - felesége: Severine, 1 gyerek: Valentine, 7
Hobbi: kerékpározás
Web: sebastienloeb.com

JOSE MARIA LOPEZ
Citroen C-Elysee



Nemzetiség: argentin
Csapat: Citroen Total WTCC
WTCC-győzelmek: 1
Születési idő: 1983. 04. 26.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: repülés
Web: -

MA QING HUA**
Citroen C-Elysee



Nemzetiség: kínai
Csapat: Citroen Total WTCC
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1987. 12. 25.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: gokart, asztalitenisz, zene
Web: maqinghua.com

MICHELISZ NORBERT
Honda Civic WTCC



Nemzetiség: magyar
Csapat: Zengő Motorsport
WTCC-győzelmek: 3
Születési idő: 1984. 08. 08.
Családi állapot: barátja: Johanna
Hobbi: mozi, zene, olvasás
Web: michelisz.hu

TIAGO MONTEIRO
Honda Civic WTCC



Nemzetiség: portugál
Csapat: Castrol Honda WTCC
WTCC-győzelmek: 5
Születési idő: 1976. 07. 24.
Családi állapot: nős - felesége: Diana, 2 gyerek: Mel 4, Noah 3
Hobbi: -
Web: tiagomonteiro.com

GIANNI MORBIDELLI
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: olasz
Csapat: ALL-INKL.com
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1968. 01. 13.
Családi állapot: menyasszonya: Daniela
Hobbi: golf, fitnesz
Web: giannimorbidelli.com

YVAN MULLER
Citroen C-Elysee



Nemzetiség: francia
Csapat: Citroen Total WTCC
WTCC-győzelmek: 37
Születési idő: 1969. 08. 16.
Családi állapot: élettársa: Justine, 2 gyerek: Nina 15, Tia decemberben született
Hobbi: kerékpározás, jet-ski
Web: yvanmuller.com

RENE MÜNNICH
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: német
Csapat: ALL-INKL.com
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1977. 05. 06.
Családi állapot: együttél párjával, két gyermeke van
Hobbi: autók
Web: muennich-motor-sport.com

GABRIELE TARQUINI
Honda Civic WTCC



Nemzetiség: olasz
Csapat: Castrol Honda WTCC
WTCC-győzelmek: 19
Születési idő: 1962. 03. 02.
Családi állapot: nős - felesége: Beatrice, 2 gyerek: Giulia 8, Matteo 7
Hobbi: labdarúgás, golf, horgászat
Web: -

JAMES THOMPSON
Lada Granta Sport



Nemzetiség: brit
Csapat: Lada Sport Lukoil
WTCC-győzelmek: 4
Születési idő: 1974. 04. 29.
Családi állapot: elvált
Hobbi: tenisz, síelés, snowboard
Web: -

HUGO VALENTE
Chevrolet RML Cruze



Nemzetiség: francia
Csapat: Campos Racing
WTCC-győzelmek: 0
Születési idő: 1992. 06. 17.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: labdarúgás, utazás
Web: -

Versenynaptár 2014

Ápr. 12-13.	Marokkó - Marrakesh
Ápr. 19-20.	Franciaország - Paul Ricard
Máj. 3-4.	Magyarország - Hungaroring
Máj. 10-11.	Szlovákia - Slovakiaring
Máj. 24-25.	Ausztria - Salzburgring
Jún. 7-8.	Oroszország - Moscow Raceway
Jún. 21-22.	Belgium - Spa-Francorchamps
Aug. 3-4.	Argentína - Rio Hondo
Szept. 13-14.	USA - Sonoma Raceway
Okt. 11-12.	Kína - Sanghaj
Okt. 25-26.	Japán - Suzuka
Nov. 14-16.	Makaó - Circuito da Guia

Vadászat Michélisz versenyülésére

Ki helyettesíthetné, ha elszereződne a Zengő Motorsport sztárja?

Idén már sokadik WTCC-s szezonját kezdi meg Michélisz Norbert a Zengő Motorsport színeiben, tehetsége egyre több illetékesnek tűnt fel a vb berkein belül. Sokak szerint elkerülhetetlen, hogy egy gyári alakulat rövidesen olyan munkát és technikát kínáljon neki, amellyel nemcsak közel kerülhet a lehetőséghez, hanem meg is nyerheti a bajnoki címet. Lapunk utánajárt, mi történne, ha Norbi távozna jelenlegi istállójától, és kik helyettesíthetnék a sztárpilótát a magyar alakulatnál. Az AFM jelöltjei: Weber Gábor, ifj. Ficza Ferenc és három Norbert: Kiss, Nagy és Tóth.

SZÖVEG: FÖLDY ATTILA • FOTÓ: ARCHÍV



A Nemzetközi Autósport Szövetség (FIA) égisze alatt mindössze – írd és mond – négy világbajnoki sorozatot bonyolítanak le. A legjelentősebb – kétségkívül – a Formula-1, amely afféle önjáró monstrumként mindent és mindenkit eltapos, illetve túléli. Talán még – a börtönbüntetés mezsgyéjén egyensúlyozó – Bernie Ecclestone-t is... A második sorozat a rali-világbajnokság, amelybe anno még a magyar szövetség is be akart kapcsolódni, de a rózsaszín és a valóságtól messze-messze elrugaskodott álmok éppen úgy, ahogy jöttek, el is szálltak. Ám amíg az elsőként említett sorozatban Baumgartner Zsolt másfél évet is eltöltött a legjobbak között – 2004-ben Indianapolisban még vb-pontot is szerzett –, addig magyar páros az „igazi” rali-világbajnokságon labdába sem rúgott. Az indulás és az ered-

ményesség egyik feltétele – a vitathatatlan tehetség és elkötelezettség mellett – minden szériában a pénz. E téren a Zengő Zoltán vezette – és a nevét viselő – csapat túl az Óperenciás-tengeren és az Üveghegyen, de az álmokon innen kisebb csodát élt meg a túraautó világbajnokságban. Az egykori magyar bajnok Michélisz Norbert személyében egy a szimulátor játékokon – amely egy bizonyos szint után már messze nem játék – csiszolódott gyémántot talált, amelyet/akit példába illő módon felhozott és versenyeztetett. A Hímesházán született, de Pécsert élő versenyző valósággal berobbant a WTCC kissé zárt világába. Óriási szenzáció volt: Makaó Nagydíjának 2. futamát privát indulóként 2010-ben megnyerte. Két évvel később a nem gyári versenyzők részére kiírt WTCC Yamaha Trophy győztese lett, ami

lefördítva magyarra a privát versenyzők világbajnoki címe. Mondják kis világbajnoknak is a versenyzőt... Alakulata akkor – is? – komoly pénzügyi nehézségekkel küzdött – ezt főként a resztek hiányán lehetett lemérni –, de a sikerek és a 2014. évi szezon kezdetéig megszerzett három győzelem, tizenhárom dobogós helyezés és az összességében jegyzett 532 vb pont sok mindenért kárpótolta a csapatot. És a versenyzőt is...

Michélisz Norbertre a hírek szerint 2015-től a Honda saját berkein belül számítanak, így megindul(t) a találgatás – és a harc – a WTCC egyik legjobb privát csapata autójának üléséért. A beüléshez azonban az új versenyzőnek is jó mélyen kell a zsebébe nyúlania, vagy komolyan elkötelezett támogatókat kell mobilizálni. Bizony tízmillió nagyságrendben...

Első jelölt: Weber Gábor

(aki néha beszél róla, néha csinálja)

Weber Gábornak megadatott az, ami rajta kívül csak Michélisz Norbertnek. Hat hétvégén is felállhatott a Túraautó Világbajnokság rajtrácsára, sőt, a Hungaroringen és a szlovák futamon is pontot, pontokat szerzett. Bármilyen történjen, a neve így már kitörölhetetlenül szerepel az évkönyvekben. Van tehát WTCC rutinja, ismerik a pályán és – ami legalább olyan fontos – a bokszkabinban és a csapatoknál is. Nem tartozik a tinédzserek közé, ami éppúgy lehet előny, mint hátrány is. Az egykori Formula-1-es pilóta, Gabriele Tarquini például 52 éves, Yvan Müller 44, miközben a WTCC meghatározó bajnokai. Nehezíti viszont Weber Gábor helyzetét, hogy 2013-ban egyetlen métert sem autózott versenyautó volánja mögött, de számára 2014 az újrakezdés, a megújulás éve... lehet. Tudniillik a Seat Leon Európa Kupában indul. Visszatér korábbi sikereinek helyszínére, ahol 2010-ben bajnok lett.

– Nagyon nagy várakozással tekintek a szezon elé, hiszen egy rettenetesen erős mezőny „áll össze”. Lesz jó néhány a WTCC-ét is megjárt „vén roka”, dörzsölt versenyzők, akik

Európa Kupa indulója lesz, de ezzel együtt nem olyan bonyolult ez a képlet. Ha én vagyok gyorsabb, ha több futamot nyerek, ha előrébb végzek, netán megismétlem a bajnoki címet, akkor nagy valószínűséggel nekem lehet esélyem 2015-ben a Zengő csapat autójára. Ha fiatalabb versenyzőtársaimnak csak a féklámpájával szemezek, akkor – hivatalosan – nekik. De mindehhez kell az a napjainkban még ki nem mondott „aproság”, hogy Michélisz Norbert gyári versenyző legyen.

– Ez a bizonyos ki nem mondott lehetőség mekkora siker Michélisz Norbert és a Zengő csapat részére?

– Hát éppen ez az! Óriási siker! Zengő Zoltán és a csapat – ebbe én magamat is beleérem – olyan sikert produkált, hogy a Honda fejlesztőmérnökeinél Michélisz Norbert véleménye egy-egy dologról éppen olyan súlyos esett latba, mint a gyári, fizetett versenyzőké. Ez egy töretlen fejlődés volt, amelynek vége csak az a bizonyos „ki nem mondott lehetőség” lehet(ett).

– A Honda részéről ez egyfajta elővigyázatosság is?

– Azt hiszem igen! Michélisz Norbertre egyrésztől bármikor lecsaphat a konkurencia,

A kommentátor-pilóta egy BMW volánja mögött egyszer már eljutott a WTCC-be, és szívesen vissza is térne. Ehhez idén a Seat Európa Kupában „melegít”



nem ijednek meg a saját árnyékuktól. Ugyanakkor szép számmal indulnak majd olyan fiatalok is, akik az „Ide nekem az oroszlánt is” attitűddel versenyeznek majd! – tekint előre Weber Gábor. – A Seat Leonokat a 2014-es WTCC szabályok szerint építették, 330 lóerősek és teljesen egyformák.

– Higgyünk ebben...!? Az Ön számára ez vízválasztó lesz? Mint korábbi bajnokra, nyilván odafigyelnek majd, a privát karrierjében pedig egy 2010. évi szezonhoz hasonló siker, a bajnoki cím egy WTCC-ülést érhet a Zengő csapatnál?

– Abban egyetértünk, hogy vízválasztó lesz...! Zengő Zoltán nyilván tovább akarja futtatni azt a projektet, amit megálmodott, és amit sikerre vitt. Az én tudomásom szerint Tóth Norbert és Ficza Ferenc is a Leon

másrésztől az ő „neveléséhez”, érett versenyzővé válásához eddig senki sem adott semmit. Zengő Zoltán csapatán kívül! Nyilván a gyári alkatrészeket – fizetős – megkapta a csapat, ha kellett tanácsokkal lárták el a Zengő Team-et, de effektíve nem ők „nevelték fel és ki” Michélisz Norbertet.

– Készen kapnak egy jó kis pilótát...? Ha ez így lesz, akkor Ön Michélisz Norbert utódja lesz? Ami így elég furcsa „leosztás”, hiszen Ön ajánlotta a szimulátoros évek alatt Zengő Zoltánnak.

– Ez ma már (sport)történelem, de nem tartom magam az utódjának. Elég furcsán néz ki ez a bizonyos, előttem az utód című fejezet. Odafele, meg visszafele is...

– Ha visszaforgatjuk egy kicsit az idő kerekét: miként emlékszik vissza arra a bizonyos hat

WTCC-hétvégére. Ha belenézhett volna egy, a jövőt mutató kristálygömbbe...

– Szerencsére nem volt ilyen...! Így utólag is azt mondom, el kellett vállalni és örülni volt belefogni.

– Elég ellentmondásosnak tűnik...

– Pedig egyszerű! Szeretek versenyezni! Nagyon-nagyon... És, ha valakinek ilyen az attitűdje, nem tud parancsolni a szívén. Halkan jegyzem meg: ez a mai napig is így van! Engem ez éltet. Ezzel fekszem és ezzel kelek. Ezzel szemben, ha az eszemre hallgatók: nem volt teszt, az egész csapat anyagi nehézségekkel küszködött. Mondhatom azt is: öngyilkos vállalkozás volt! De legalábbis széllel szemben pisiltünk... No de, ki tudja megmondani nagy bizonyossággal, hogy minek van igazi értelme? És minek nincs? Azzal hízlek magamnak, hogy az én munkám, jelenlétem is közrejátszott abban, hogy Michélisz Norbert – és a csapat! – eljutott az álmok földjére.

– Tétélezük fel: Michélisz Norbert – még nem tudjuk hivatalosan, csak sejtjük – a Honda versenyzője lesz, akkor, ha Önre esik a választás, a Zengő csapat folytathatja a vb-szereplést?

– Egyértelműen igen! Ha a jelenlegi támogatók, szponzorok megmaradnak, ráadásul erkölcsileg megerősödve kerül ki ebből a történetből a csapat, akkor igen! Sőt...

– A Hungaroringen újra lesz futam. A vb-sorozatban toronymagasan itt van a legtöbb néző. Ez is segíthet?

– Feltétlenül! Ez is egyfajta visszaigazolás a támogatóknak, és persze a sorozat rendezőinek is.

– Amikor Michélisz Norbert privát világbajnok lett – azaz a legjobb nem gyári versenyző – sokan húzták a szájukat...

– Ehhez nem tudok hozzászólni. Óriási siker volt akkor is, és most is az. Egy gyári szerződést ezer és egy dolog motivál. Apró dolgokból áll össze. Nem lehet kétséges: ez is a része.

– A televízióban Formula-1-es szakkomentátor. Ez is, az is teljes embert kíván. Hogyan egyezteteti össze a kettőt?

– Nincs ezzel az égáda egy világon semmilyen gond. Mindig végigfutatom a fejemben a történeteket. Csak éppen az egyik esetben nézem és beszélek róla, a másik esetben csinálom és beszélek róla. Csak éppen a mérnököknek. Szerencsés embernek tartom magam, hogy a hobbim a munkám. Feltehetőleg ugyanolyan „info-éhes” lennék akkor is, ha csak otthon ülnék a fotelben. Így viszont kelek az élet!

– Nehezíti – netán könnyebbé teszi – a helyzetét, hogy napi szinten a kapcsolatban Michélisz Norberttel és Zengő Zoltánnal? – Sem egyik, sem másik! Ez az év most így alakult. Bizonyítani akarok a Seat Leon Európa Kupában, a B3 Racing Team színeiben. Minden egyébről csak a szezon vége után érdemes beszélni.

Második jelölt: Tóth Norbert*(akiben hisz a Zengő Junior Team vezetője)*

A Zengő Junior Team – bevallottan is – azt a filozófiát követi, hogy lerövidítse a tehetségek útját. A csapat vezetője szentül hisz abban, hogy aki(k)nek istenadta tehetségük van, azok előbb vagy utóbb a felszínre törnek, csak éppen az út hossza nem mindegy. Az autósportban pedig különösen fontos az idő, mint tényező, így két tinédzser vezet majd a csapat autóit: a 16. életévét a nyár közepén betöltő, a sorozat első két versenyén ezért nem is induló Tóth Norbert, illetve a 17 évesen a jogosítvány megszerzésének küszöbén álló ifj. Ficza Ferenc.

– Meggyőződésem: a hasonló európai sorozatok közül a Seat Europa Kupa lesz a leg-erősebb, a legváltozatosabb! – vág a közepébe Gáspár István, az alakulat vezetője. – Mi két autót rendeltünk és a legyártandó 25-ből mind a kettőt vissza is igazolta a versenyszó-
tály. A versenygépeket április 24-én vehetjük át Barcelonában, tehát készen állunk május első hétvégéjén a szezonnyitásra, amelyre a Nürburgringen kerül sor.

– Miért éppen ezt a sorozatot választották?
– Azért, mert gyári támogatású versenyszorozat komoly ellenfelekkel, ami méltó feladat a tehetségek előtt, nem beszélve a Seat sporttal ápolat már-már hagyományosnak mondható jó viszonyról.

– Úgy gondolják – Zengő Zoltánnal együtt –, hogy Tóth Norbert és ifj. Ficza Ferenc beváltja a reményeket?

– Biztosak vagyunk benne

– Miként jellemezné őket?

– Tóth Norbert egy óriási kérdőjel. Bármi lehet belőle, de hatalmas tehetség. A kollektív teszteken részt vehet, de a hatfutamos sorozat első két fordulóját, a nürburgringi és a salzburgi erőpróbát ki kell hagynia, mert nem tölti be addig a 16. életévét. Silverstone-ban, Spa-Francorchamps-ban, Monzában és Barcelonában viszont bizonyíthat. Ő a gokart-világbajnokságról érkezett hozzánk, kategóriájában a hetedik lett, és bízunk a tehetségében. Közeli barátságot ápol Andrea Gilardival, aki a Ferrari Challenge-ben is indult, és akinek az édesapja a néhai Ayrton Sennához állt közel. Úgy tervezzük, hogy technikai téren ő is a csapatunkat erősíti majd. Azt gondolom: Tóth Norbertet versenyzőként fel kell építeni, mert a tehetsége megvan hozzá. Ez lesz a mi dolgunk.

– Olvastam az interneten néhány kétkedő cikket. Nem kommentárt, cikket... Ott, pikáns hasonlattal – idézem – „A cefréből sem lesz egy csapásra minőségi pálinka!” – mintha kétségbe vonták volna a döntés helyességét. Megemlé-
tették azt is: Sebastian Vettel egy 140 lóerős Formula BMW-vel, Yvan Müller pedig a 150 „pacis” Formula Renault-vel kezdett. Miché-
lisz Norbert egy százlovas Suzukival indult...



A mindössze 15 esztendő-
s versenyzőpalántának egyelőre nincs
komolyabb eredménye, de a Zengő
Junior Team mégis őt választotta az
egyik kupás Seat ülésébe

– Véleményünk szerint pedig teher alatt nő a pálma!

– Értem... ifj. Ficza Ferenc?

– Hihetetlen, ami a fejében, a kezében, lábában van. Brnóban volt úgy, hogy a teljes mezőnyt egy másodperccel verte. A gondunk az, hogy kevés kilométert vezetett. A győzelmét a cseh pályán úgy érte el, hogy előtte alig autózott háromszáz kilométert a Leonnal. Nem háromezret, háromszázat... Kamasz. Ha kiegyensúlyozott lesz, akkor a kupa meglepetését mi, magyarok szállítjuk majd.

– Közülük kerül ki 2015-re Miché-
lisz Norbert utódja. Azért ez a sietség?

– Nem. Miché-
lisz Norbi egy példa értékű sportoló. Nem utódot keresünk, hisz ő meg sokáig fog versenyezni, biztos vagyok benne, egyre nagyobb sikerekkel. Kétségtelen, hogy ő kijárt egy utat, amit lehet követni, miközben ezek a srácok Norbi egyik legelszántabb szurkolói.

**Harmadik jelölt: ifj. Ficza Ferenc***(aki édesapja nyomában jár, sőt, már le is hagyta)*

Az édesapja éppen harminc éve egy Skoda S100-
assal indult élete első autóversenyén. Pályafutása kiemelkedő pontjának tartja, hogy később Belgrádban az FIA Zóna Közép-európai pályabajnokságán a bronzérmet vehette át. A versenyzők körében jól ismert és népszerű versenyző tizennégy magyar bajnoki címet szerzett – egy kivételével – a Honda Integra Type-R volánja mögött. Az alma persze – ahogyan az már lenni szokott – nem esett messze a fájától. A kis Fecó élénk érdeklődést mutatott az autók és a versenyzés iránt. Aztán a Ficza család is rálépett arra az útra, amely az elit kategóriák felé visz, és amelynek első része a minden pályaversenyzés alapját jelentő gokartozás. A Rotax mini kategóriából indulva „Fecó” kétszeres magyar bajnok lett, de a család – túl a kupákon és aranyérmeken – sok jót nem tud mondani erről a korszakról. „Fecó” a pályán nem lehetett legyőzni, így megpróbálták a pályán kívül. Az érzékeny lelkű gyerek maga kérte édesapját, hagyják ott ezt a világot... Nem lehetett könnyű... Már ebben az időben is Miché-
lisz Norbert volt a példaképe, így egyértelmű volt, hogy a Ficza család merre is tart. Ráadásul többször is beszéltek az akkor még a sikereket csak kóstolató versenyzővel, aki végtelenül szerényen, de annál szimpatikusabban versenyzőtársként kezelte a kiskamasz „Fecót”. A kocka tehát el volt vetve, Ficza Ferenc is felkészült – elsősorban lelkileg –, de arra a meghatározó pillanatra talán mégsem, amikor a Hungaroringen, 2009-ben egy mezőnyben indultak. A papa a megszokott Hondával, a gyerek egy Peugeot-
val. Azt az AFM olvasóinak fantáziájára bíz-
nánk, ki volt előrébb...

– A múlt héten voltam Ranga László sírjánál... Kicsit elmerengtem a csupa nagybetűs ÉLET dolgairól. Egyebek között arról, hogy mennyire elrohant az idő... Minden más lett, az emberek elmennek egymás mellett, kevés az őszinte szó. Nagyon kevés... Sütött a nap és ott ácsorogtam a temetőben. Eszembe jutott, hogy milyen hihetetlen nagy tudású versenyző volt, és milyen ember. Piszlicsáré dolgokról kérdeztem, kértem ki a véleményét, ő pedig angyali türelemmel segített – réved el a múltban Ficza Ferenc, aki ralizott is, mielőtt pályaversenyzésre adta a fejét.

– Ami az emberi tartást, a morált illeti, tökéletesen megértem. Szerénységemnek van egy története, ami jellemzi őt. A Ralye-varázs '94 előszavát például ő írta. Amikor megkértem, elsőre beleegyezett, de az-
zal a kikötéssel, hogy kössünk egyezséget. Ő megírja, én pedig vezetem a Lanciát egy félig lezárt gyorsasági szakaszon. Mindketen megtettük a magunkét, a könyv megjelen, én pedig egy életre szóló élménnyel lettem gazdagabb.

– Ráismerek! Nagy bajnok volt! Éppen ez hiányzik a mostani világból. Persze mi együtt voltunk katonák. Ezzel szemben ma ott tartunk – hogy visszazökkenjünk a rideg mai valóságba –, hogy a Hungaroringen akkor nyitják ki a boksztajtókat a csapatok, amikor kiáll az autó, és már csukják is be, amikor befordult a versenyző. Ekkora az irigység, a féltékenység... Ehhez képest Gáspár István egyszemélyes felelősséget vállalt „Fecóért”, hogy ott lehessen 12 évesen a parádi hegyi versenyen.

– Érdekes történet lehetett...

– Akik értenek hozzá, nyilván van szemük is hozzá, tudják, hogy pályaversenyzőt nem lehet 16 vagy 18 éves kortól nevelni, képezni. Tisztelettel emlékszem Frank Tamásra is, aki eljárt az FIA-nál, sőt személyesen beszélt Jean Todt-tal is, hogy „Fecó” 2012-ben már indul-

hasson. Így lett az ETC legfiatalabb indulója és dobogója Monzában, az Alfa Romeo 156-ossal.

– Pedig az nem a „gyávák” köre. Nagyon gyors pálya!

– Fecó fejben mindig lejátssza előre a versenye-
ket. Kevés váratlan szituáció éri. Ugyanakkor van egy akkora szimulátora, hogy a szobája felét elfoglalja. Az óriási képernyőn mindent lát. Talán ennek is köszönhető: a rádió-
n olyan információkat ad a csapatvezető-
nek, a szerelőknek, amit ők primer módon hasznosítanak. Mást ne mondjak, mindig tudja, hányadik helyen áll, ki megy előtte és ki mögötte.

– Hiába a gokartos múlt...

– Az tényleg sokat segít... Amikor kartozunk, addig nem lehetett elcibálni a gép mellől, amíg az nem volt kész. Az sem lehetett véletlen, hogy négy évet ment egy vázzal, miközben volt olyan versenyző, aki kettőt is elgőrbített egy szezon alatt. Mostanában ez kiegészült azzal, hogy bújja a telemetriát. Nagyon nagyra tartja Wéber Gábort is, aki-
vel állandóan elemzik a köröket.

– Nemzetközi szinten is felfigyeltek rá?

– Amikor Brnóban az ETCC-ben futamot nyert, a Seat igazgatója is odajött gratulálni. Ebben a sportban semmit sem szabad elkiabálni, de azt reméljük, nemzetközi szinten is figyelnek rá.

– Ha már az elkiabálásnál tartunk. Ma már nyílt titoknak számít: Miché-
lisz Norbert 2015-től a Honda gyári versenyzője lesz. Persze Magyarország nem Magyarország lenne, ha ezt nyíltan közzétennék. Ugyanakkor, amit két ember tud, azt már gyakorlatilag mindenki tudja. Miché-
lisz Norbert helyére viszont kell valaki, hiszen amit Zengő Zoltán felépített, azt nyilván fejleszteni kell, tovább kell építeni.

– Teljességgel egyetérték, valóban rendkívüli, amit a Zengő Motorsport csinált és csinál.

– Igen, de én az utódlásra gondoltam.

– Erre nézvést nincs információm.

– „Fecóért” gyakorlatilag Gáspár István, a gyorsasági szakág vezetője tűzbe ment. Ebben az évben a Zengő Junior Team-ban indul Gáspár István vezetése mellett. A formál logika szabályai szerint ebből az következik, hogy komoly esélye lehet a WTCC autóra 2015-ben.

– Mindig kellene az álmok... Ha nincs cél, akkor nem feszül meg az ember, hogy előre-
jusson.

– Nagyjából azonos korosztály vagyunk, ezt mind a ketten tudjuk. Szóval...

– Olyan dolgokról nem beszélhetek, amit nem tudok hivatalosan.

– Nem hivatalosan?

– Nem könnyű Önnel, Szerkesztő úr...

– Ezt nem is állította senki... Szóval...

– Csak egy elképzelésről beszélek. Azt is elméleti síkon mondom. Az előbbieken együtt jól összefoglaltuk az eddig történeteket. Mi szeretnénk továbblépni. Ha azt WTCC-nek hívják, akkor a WTCC-be. Persze sok függ még ettől az évtől.

– Azt gondolom ez a világos beszéd, és ugyan miért kellene az olyan álmokat elkendőzni, amiért kökeményen megoldoztak.

– Talán igaza van...

– Akkor a fentiek ismeretében ne lepődjön meg senki, ha Miché-
lisz Norbert azokon a pályákon, amelyekre eljut a saját versenyprogramja mellett, jó sokat beszélget a kis „Fecóval”.

– Bízom benne, hogy így lesz...

– Van még esély arra, hogy együtt versenyez apa és fia...

– Azt beszélte meg, hogy az endurance-
futamokon elindulunk. Bevállalom az első órát, aztán hadd jöjjön ő. Így aztán majd elmondhatom magamról: egy WTCC-
versenyzővel indultam egy párban. Jól hangzik, nem?

„Amikor futamot nyert,
a Seat igazgatója is
odajött gratulálni.”





Negyedik jelölt: Kiss Norbert

(aki mindenevő, ha versenyautókról van szó)

Célozd meg a Holdat! Ha elvéred, ha elhibázod, akkor is a csillagok között landolsz... Valahogy ez a mondás jellemzi legjobban Kis Norbert pályafutását, aki – kicsoda meglepetés! – a szimulátoros játékok után került a versenypályák betonjára 2005-ben. Az akkor még létező – és óriási kasszasikert jelentő – Opel Astra sorozatban a kezdő évében négy futamgyőzelmet is szerzett, továbbá „Az év újonca is lett”. Egy évvel később a Renault Clio Kupa bajnoka lett, tíz futamgyőzelemmel és „Az év gyorsasági autóversenyzője”, miközben „lendülete” egy cseppet sem csökkent. A magyar Seat Leon Szuperkupa bajnoki címe következett 2007-ben, amelyet 2008-ban megvédett. Kiss Norbert 2009-ben a karosszériás autó mellett – Suzuki Swift Kupa, bajnoki cím –, bevállalta a Formula Renault is és az E-csoportban a második lett, míg saját géposztályában ismét nyert. A nemzetközi porondon a Spanyol Seat Leon Superkupában 2010-ben a hatodik helyen végzett, majd jött a nagy váltás. A Maserati Trofea hungaroringi fordulójának két győzelme csak „apróság” volt ahhoz képest, hogy csatlakozott az OXXO Energy Truck Race csapatához a Kamion Európa-bajnokság utolsó három fordulójára. Dobogós helyekkel és egy győzelemmel mutatkozott be. Mondhatni jött, látott és győzött, és a Kamion Eb sokat látott világa neki ítélte „Az év újonca” címet. Hab volt a tortán, hogy a MAN három évre teljes gyári támogatást írt alá a csapattal. Tényleg a csillagok közt landoltak...

– Nem tud nekem olyan verziót mutatni, amelyet nem próbáltam ki a szimulátoron... Az ötven lóerős Austin Minitől, a kétszáz lóerős egylépcsős autótól... – eleveníti fel a kezdeteket a végtelenül szerény versenyző, aki azt is hozzáteszi: a vasárnap délutánok a családi Formula-1-es tv-nézés jegyében teltek el. – Ez a korosztály a szimulátorokon nőtt fel? – Azt hiszem igen! Együtt játszottam Wéber Gáborral és Michelisz Norberttel is, hogy a komolyabb spílereket említsem. – Mi volt az eredmény? – Nem emlékszem rá...

– Az ilyet nem felejt el az ember... – Szerintem meg nincs jelentősége... Hol én nyertem, hol ők... Michelisz Norbert és Wéber Gábor is messzire jutott. – És Ön? – Nem panaszkodhatok! – Amikor az egész WTCC-álmom elindult – mert Zengő Zoltánt sokan futóbolondnak tartották, legfőképp azok, akik most ész nélkül törleszkednek hozzá – hitte volna, hogy egyszer Michelisz Norbert neve szóba kerül, mint gyári versenyző, másrészt hogy Ön, mint Európa-bajnoki negyedik helyezett nyilatkozik majd. – Ezen a szinten már semmit sem adnak ingyen. Természetesen gratulálok Michelisz Norbertnek a gyári szerződéshez – ha igaz,

„Azt gondolom, a WTCC és a Kamion-Eb eredményre is büszkéek lehetünk.”

egyelőre csak pletykákat hallottam –, mert megdolgozott érte. Wéber Gábor egy új esélyt kovácsolt magának, nyilván a WTCC ülésének vonzásában. – Önt nem izgatja a kihívás? Annál is inkább, mert nagyon együtt indultak... Kis szerencsével akár Ön is lehetett volna az ülés 2009-ben Brands Hatchben. – Ami elmúlt, az elmúlt! Nem érdemes vele foglalkozni. Azt gondolom a WTCC és a Kamion Eb eredményre is büszkéek lehetünk. – Volt olyan éve, egészen pontosan 2009, amikor karosszériás túraautóval, a Suzuki Swifttel és a Formula Renault-val is indult. Két teljesen más, mondhatni ellentétes vezetéstechnikát igénylő műfaj. Orrmotor, front-hajtás, billegő karosszéria, illetve csaknem kétszáz lóerős hátsókerék-meghajtásos formula autó. Nem volt zavaró? – Különösebben nem... – Oda akartam kilyukadni: a kamionban teljesen más az üléspozíció. Egyebek között a rajtnál a második sorból már nem látható

a rajtlámpa, így a csapatagok rádión kiáltják be a start pillanatát, míg a túraautóban mindent tisztán látni lehet. Maximálva van, 160 kilométeres óránkénti tempóban a végsebesség, a túraautóban csak a bátorság hárítja meg a végét. Meg az előző autó hátsó lökhárítója... A pilóták talpa alatt 1400, a WTCC-ben 320 lóerő tombolhat, és akkor a gyorsítandó és a fékezendő tömegekről nem is beszélünk. Szóval az átállás kérdése...

– Ezek az adatok korrektek, de nem hiszem, hogy gond lenne az átállással... – A leglényegesebb: az összetett negyedik helyén végzett. Ötször indulhatott az első rajtkockából, 17-szer állt a dobogón, azaz majdnem a versenyek felén. Ráadásul Zolderben és az AI Ringen mind a négy futamon pódiumos volt. Átlagban – hétvégeként – harminc pontot szerzett. Elégedett? – Annak kell lennem! – Lát előrelelépési lehetőséget? – Igen, a csapatom biztosítani fogja a lehetőségeket. – Szerették a magyar csapatot? – Nem! – Bővebben... – Komoly motorsporthagyományokkal rendelkező nemzetek versenyzőinek orra alá törtünk borsot. Sértettük az érdekeiket... Nehéz volt elfogadniuk. Mi viszont nagyon sokat tanultunk. Egyre jobban felvérteztük magunkat.

– Sokan még mindig azt gondolják, hogy errefelé a nyereg alatt puhítjuk a húst? – Nem, ilyet azért nem mondanék. Az viszont tény, máshol komolyabb hagyományok vannak. – Azért felidézném az 1990. évi versenyt a Hungaroringen, ahol még egy magyar versenyző is volt, 56-os rajtszámmal induló Krasznai János. Ráadásul év végéig úgy volt, hogy ismét lesz nálunk futam, mégpedig 2014. szeptemberében. – Jó lett volna a magyar verseny, dolgozott is érte a csapat. – Ezen a ponton megemlíteném a WTCC-t, hiszen a Hungaroring is a kiesett Marrakesh helyett került be. Először... – Nekünk jó lenne, hiszen ég bennünk a vágy, hogy hazai közönség előtt is bemutatkozhassunk. Sokat lendítene a szekerünkön... – Visszatérve a WTCC-hez. Mit válaszolna, ha felmerülne a neve? – Most így kapásból nem tudom, de ha Zengő Zoltán felhívna, elgondolkoznék a dolgon.

Ötödik jelölt: Nagy Norbert

(akinek már autója is van)

Nagy Norbertet, a túraautóversenyzőt nem könnyű utolérni... Ideje jelentős részét Egerben tölti, ahol tanul, amikor pedig Budapesten van, az autóversenyzők körében elhíresült Matics Zsolthoz jár. Speciális tornára, tréningre...

– A versenyzés nálunk családi hagyomány és én nyolcévesen ülhettem először egy gokartba. Egészen pontosan egy fixes 125 köbcentiméteres Rotaxba. Öt éven át hajtottam, de aztán jött a Nagy Lehetőség – eleveníti fel a kezdetek kezdetét Nagy Norbert.

– Mehetett pszichológushoz. De nem akármilyen téma ürügyén...

– Ez pontosan így volt! Ford Fiestával indultunk – volna – a magyar bajnokságban, ezért ifj. Ficza Ferencsel meglátogattuk a lélekgyógyászt. Nem önszántunkból mentünk, ez volt az előírás. Szerencsére mindent rendben találtak, így megkaptuk a licenct.

– Talán még a szakembereket is meglepte, hogy 2010-ben már magyar bajnok volt az 1600 köbcentiméteres kategóriában.

– Igyekeztünk az eredményeket és a bajnoki címeket is a helyükön kezelni.

– Túl sokat nem időztek a kis kategóriában.

– Valóban nem... Egy WTCC-autóba ülhettem, az Alfa Romeo S2000-ba és kétszeres Közép-Európa Zóna Trófea futamgyőztes lettem. Ezt a Seat Leon Szuperkupa magyar bajnoki címe követte 2012-ben, majd az ETCC és a Single Make Trophy hetedik helye.

– Új autója, a Chevrolet Cruze mekkora feladat elé állítja majd?

– Alain Menu gépe volt, amely egy szerb versenyzőhöz, Dusan Borkovichhoz került. Most pedig a mi csapatunkhoz. Olyan, mint minden pályautó, ezért szétszedte a csapatom az utolsó csavarig. Az ETCC öt futamán indultok, és ebből három pályát – a Slovackia Ringet, a Salzburgringet és Pergusát – ismerem. Talán nem túlzott bizakodás részemről, hogy ezeken a pályákon a dobogóra várom magam. Le Castellet-vel és Spa-Francorchams-szal pe-



dig majd megbarátkozom. Ha itt-ott leesne egy kis eső, azt kifejezetten élvezném!

– Mennyire vesz részt a Chevrolet Cruze felkészítésében?

– Amennyit csak lehet, a kocsit közelben vagyok. Tudnom és ismernem kell a felépítést. – Lesz néhány versenye, amely a WTCC-vel azonos helyszínen lesz. Ez jó alkalom lehet a megfigyelésre, kapcsolatok építésére.

– Számítok, sőt készülök is az ilyesfajta kapcsolatfelvétellel.

– Ez az öt verseny elég lesz ahhoz, hogy felkészüljön egy esetleges WTCC karrierre?

– Minden alkalmat megragadok, hogy a versenyautó volánja mögé üljek. A magyar endurance-bajnokságban is szeretnék vezetni.

– Érettségi előtt áll, a Budapesti Műszaki Egyetemre készül. Ezenkívül számos ügynevezett társadalmi eseményen is részt vett, vesz. Erdőhegyi Brigitta új klipjének forgatásán láttuk, de ott volt egy új divatmárka bemutatóján stb. Hogyan lehet ezt idővel és energiával bírni?

– Szerencsére egy profi management áll mellettem. A sajtóügyeket Kosaras Renáta intézi, de Stefano Favaro (Talmácsi Gábor egykori menedzserje) is tevékeny részt vállal a munkából.

– Ha lenne egy jövőbelátó készüléke, akkor melyik évben látná magát egy WTCC autóban. Pontosabban a bajnokságban, mert autója már van...

– Azt hiszem, a 2016-ot nyugodtan megcélozhatjuk.

Honda: Nem tudunk semmiről...

(vagy nem akarnak mondani semmit?)

Köztudott, hogy a Honda Hungary Kft. jelentős részt vállal(t) Michelisz Norbert versenyzetésében. És ez így van jól... Tették ezt kissé a háttérbe húzódva, de nem lehet vitás: egy olyan profi módon felépített szervezetben ennek így kell(ett) lennie.

Az érem másik oldala – és ez így van, amióta a világ a világ –, a süppedő bőrforetek és az illatos szivarfüst világában a döntések sosem az egyik hétről, de még csak nem is az egyik hónapról a másikra születnek. Általában évekre előre megkötöttek a kontraktusok. Általában évekre előre megkötöttek a kontraktusok, ahogyan mondjuk a foci csúcán is előre eldöntött a tehetséges fiatal labdarúgó pályafutása. Vagy hogy ne menjünk túl messze az autósporttól: ahogyan Vettelre már kisgyerekként kivette a hálóját a Red Bull. Képzavarának tűnhet, de az érem sokadik oldala: miért is ne ragaszkodna a Honda egy intelligens, gyors, a túraautózás világában fiatalnak számító, kétszékűvel fejlődőképes versenyzőhöz, aki a gyár számára gyakorlatilag az ismeretlenség homályából tűnt fel. Michelisz Norbertet kedvelik és szeretik az emberek, és miközben a túraautó-vb futamait – szerte a világban – olykor bántóan üresen kongó lelátók előtt rendezik, a Hungaroringen hozzávetőlegesen 70 ezer ember szurkolt a magyar pilótának, és vele együtt a többi világsztárnak is.

Alighanem a WTCC-futamok nézőcsúcsát állította fel a magyar közönség. Nyilván ezt is figyelembe veszik a gyári csapat tervezésénél, miként azt is, hogy Gabriella Tarquini 52, Tiago Monteiro pedig 37 éves. Noha az autósportban általában nem érvényesül az idősebb stúgros örök mondása, az egy gyerek mínusz egy méter, de azért a kor olykor meglátszik a körüldőkön. Mindamellet, hogy a túraautózás egy nagyon összetett sport, amelyben rengeteget számít a rutin és a tapasztalat. Olyannyira, hogy a 40 éves Sebastian Loeb új fiúként, zöldfülként vág bele a WTCC-be. Igaz, a raliban csak-csak begyűjtött korábban kilenc világbajnoki címet.

A Honda versenyzőstálya bolond is lenne elengedni Michelisz Norbert kezét, de az üzleti világban ismert a titoktartási szerződés is. Csak azok a fránya firkászok ne lennének a környéken...

A Honda Hungary Kft. PR- és marketingigazgatója, Nagy Károly, a létező legegyszerűbb választ adta a kérdésre. Nincs Michelisz ügy, nincs semmiféle szerződés...

Világos...

Ennél már csak az világosabb, hogy sem Zengő Zoltán, sem Michelisz Norbert nem vette fel a telefont, amely ezekben a tennivalóktól zsúfolt napokban nem nagy meglepetés. Csodálkozni legfeljebb azon lehetne, ha a valamelyikük megerősítené a híresztelést...



Norbi abban a versenyautóban bizonyíthat, amelyet két éve Alain Menu vezetett



A nagy visszatérés

Huszonhat év után először DTM a Hungaroringen

Utoljára (és először) 1988 szeptemberében rendeztek DTM-versenyt a Hungaroringen: két futamot tartottak, és mindkét alkalommal Johnny Cecotto, a motoros világbajnokból autóversenyzővé vált venezuelai szelte át elsőként a célvonalat. Több mint negyedszázad elteltével, nyár elején a német túraautós bajnokság ismét nálunk versenyez majd. Sőt, a szezon előtti tesztidőszak keretében már március végén magyar aszfaltra gurultak a német autógyártók remekei. Ott voltunk a történelmi pillanatban...

SZÖVEG: STROMMER, MÉSZÁROS • FOTÓ: MERCEDES, AUDI, BMW

A Német Túraautó Bajnokság leginkább már csak nevében német – no és persze azért, mert az ország három világszerte ismert márkája, az Audi, a BMW és a Mercedes mérkőzik meg a keretei között egymással. Tíz versenyből

négyet azonban külföldön futnak – Magyarországon mellett az ausztriai Red Bull Ringre, az orosz Moscow Racewayre, valamint egy egészen messzi országba, Kínába (Kanton) utaznak a túraautózás legjobbjai közé számítók



résztvevők. Akik közül, habár huszonhároman vannak (a Mercedesnek eggyel kevesebb autója lesz, mint a többieknek), mindössze hét a német. Tizenhárom különböző nemzet képviseli magát: példaként a francia, a svéd, a svájci, de még a brazil és a kanadai is.

Hogy mennyire erős az ideai mezőny, jól mutatja, hogy hét korábbi bajnok sorakozik fel a rajtrácsokon. Hárman erősítik az Audit, köztük a tavalyi győztes, Mike Rockenfeller, továbbá két kétszeres első, Timo Scheider és Mattias Ekström. Hiába vitte azonban az egyéni címet tavaly az Audi, az elmúlt két évben a BMW tűnt a legerősebbnek, náluk van Bruno Spengler és Martin Tomczyk. A Mercedes csodafegyvere Paul di Resta lehet, aki három Forma-1-ben töltött év után tér vissza korábbi sikerei helyszínére, a másik brit bajnok, Gary Paffett oldalán, aki még 2005-ben nyert, azóta viszont háromszor is másodikként végzett.

Nehéz, de élvezetes

Az AFM által megkérdezett két BMW-pilóta, Augusto Farfus és Timo Glock szerint nem lesz könnyű a DTM június 1-jén esedékes futama a Hungaroringen. A brazil különféle szériákból, míg Glock egyenesen a Forma-1-ből ismeri a mogoródi katlant, és mindkét versenyző úgy érzi, hogy a hőség különösen fontos tényező lesz.

„Munkás pálya lesz, nagyon sokat kell dolgoznunk a folyamatos irányváltások miatt, ráadásul az aszfalt dőcögős, ami megterhelő a kocsira nézve. Tovább nehezíti a dolgunkat, hogy nyáron jövünk, amikor óriási a forróság. Szerintem jó okunk van azt gondolni, hogy ez lesz a legnehezebb futamunk idén, de szerintem élvezni fogjuk” – mondta lapunknak Farfus, akivel Glock is egyetértett.

Míg az Audi és a Mercedes tovább csiszolta eddigi járgányát, az RS5-öst, illetve a C-Coupét, addig a bajor gyártó az előző két évben használt M3-ast az új, M4 DTM-re cserélte. „A kocsik elsősorban aerodinamikai tekintetben változtak, mert a szabályzat kötöttségei miatt ezen a területen van sansz a javulásra, de igyekeztünk javítani a műszaki oldalon is. Persze a többiek is dolgoztak, az Audi autója például aero-tekintetben roppant agresszív” – mondta Glock, aki – bár a Forma-1-ből érkezett versenyzőkre ez nem jellemző a DTM-ben – hamar felvette a ritmust és már tavaly, az első idényét lezáró futamon megszerezte az első győzelmét.

Erőviszony-jóslatokba nem kívánt bocsátkozni a német, ahogyan a brazil sem. Ezzel kapcsolatban Farfus sietve megjegyezte: „Nem túlzás kijelenteni, hogy ez a bajnokság a legnehezebb a világon. Az autók roppant hasonlóak és márkától függetlenül versenyképesek, nagyon jók a versenyzők is. Itt mindig maximálisan vagy még annál is jobban kell teljesíteni ahhoz, hogy jó eredményt érj el. Nincsenek olyan mértékű különbségek az autók között, mint a Forma-1-ben. A hungaroringi időmérő edzésen ez nagyon jól meg fog mutatkozni: arra számítok, hogy a pole-pozíció birtokosát és a rajtrács legvégéről induló versenyzőt maximum fél másodperc fogja elválasztani egymástól.”

A magyar fővárost egyébként mindketten imádják: a brazilt és a németet is lenyűgözi az atmoszféra és a rajongók lelkesedése, Glock ráadásul 2008-ban a 2. helyen végzett egy Toyota volánja mögött az F1-es nagydíjon, így – mint fogalmazott – „Budapest különlegesen kedves helyszín számomra”.



Nem di Resta az egyetlen, aki Forma-1-es múlttal versenyez a túraautósok között. Vitalij Petrov az előző szezon kihagyása után idén váltott, Timo Glock pedig már tavaly – azóta futamgyőzelemmel is büszkélkedhet. Antonio Felix da Costa a Red Bull, Daniel Juncadella a Force India támogatását élvezi. És érdemes néhány szót Augusto Farfusra is szólni, aki korábban a WTCC-ben remekelt, most pedig ugyanazt teszi a DTM-ben.

Ezt a mezőnyt láthatjuk júniusban.

Bár a hivatalos tesztelés március 31-én, hétfőn kezdődött, az autók már vasárnap a pályára gurultak az úgynevezett roll-out keretében. Ennek célja a bejáratás volt, amely különösen fontos azért is, mert – akárcsak a Forma-1 – a DTM is több szabályváltoztatáson esett keresztül, a tavalyról ismert autók jelentősen átalakultak. Az egyórás roll-outot szigorú feltételek különböztetik meg a rendes tesztnapoktól, egy autó legfeljebb hat kört tehet meg, s minden alkalommal át kell haladnia a boksztucán. Mogoródon elsőként a Timo Scheider nevet viselő Audi RS5 gurult ki a garázból, a négykarikás márká mondhatta el magáról, hogy annyi év elteltével a DTM mezőnyéből elsőként ismét magyar aszfaltra hajtott.

Arra az aszfaltra, amely később tartogatott még meglepetést, hiszen a hétfői nap idő előtt véget ért, mert a 2-es kanyar előtt beszakadt a pálya széle. A hibát az éjszaka során kijavították, és nem is jött elő többet, kedden és szerdán sem, amikor nézők is megtekinthették a gyakorlatot. Több százan voltak kíváncsiak a tesztre, amely végül az első napokban harmatgyenge, de később varázsütésre feltámadó Mercedes sikerével zárult. A stuttgartiak az elsőket Christian Vietorisnak köszönhették, aki szerdán 1:37,461-es



Tetszik, hogy tetszenek

Az AFM-et az Audi látta vendégül a tesztet megelőző roll-out napján (vasárnap), a márka pilótái pedig kiemelték, mennyire váratlanul érte őket a magyar rajongók érdeklődése. „Nagyon régen vezettem már ezen a pályán, még 2002-ben, így újból meg kell majd tanulnom” – kezdte 2013 bajnoka, Mike Rockenfeller, akinek a repülőgépe nem sokkal korábban szállt le nálunk. „Az első benyomásom nagyon pozitív, a repülőtéren rengeteg rajongó várt minket, fotóztak és autogramot kértek. Az autót már vezettem korábban egy titkos teszten, de most először leszünk együtt a riválisokkal.”

A német beszélt a kihívásról, amelyet a DTM új szabályai jelentenek: „A régi autókhoz képest nincs sok lehetőség fejlesztésre, az aerodinamikát tudjuk leginkább finomítani. Minden területen próbálunk egy-két tizedet javulni. De a teszt nem lesz elég arra, hogy megmondjuk, hol tartunk. Majd a hockenheimi évadnyitó kvalifikáción lehet erről beszélni.”

Fiatall kollégája, Adrien Tambay márkatársánál sokkal jobban ismeri a mogoródi aszfaltot: „Kétszer a Formula BMW-vel, továbbá az AutoGP-vel és GP3-mal is jártam itt. Ez egy nagyon trükkös pálya, az első két kanyart mindig nagyon nehéz megoldani.” Adrien nem kerülhette el, hogy a Forma-1-ben Ferrarival két versenyt megnyerő édesapjáról, Patrick Tambayról beszéljen, akinek rengeteget köszönhet – azonban csakis saját képességeivel szeretne érvényesülni. Végül egy rendkívüli dologról számolt be, amely az érkezéskor fogadta. „Ami meglepett, hogy a repülőtéren odajött valaki hozzám, és autogramot kért. Ilyen még sosem történt velem. Magyarország különleges hely. Franciaországban nincs versenyünk, ezért mindig felajánlom az ottani barátainknak, válasszanak ki egy futamot, és oda eljöhettek, hogy megnézzenek engem. Idén mindenki Magyarországra akar jönni.”





időt ért el a magyar pályán. Ha ezt az eredményt összehasonlítjuk a WTCC tavalyi legjobb versenyidejével (1:55.801), hamar rájöhethetünk, hogy ezek a túraautók nem azok a túraautók... Hanem inkább karosszériás együlések. Az F1-es futam leggyorsabb köre 2013-ban 1:24.069 volt, ehhez adjunk hozzá néhány másodpercnyi visszaesést a gyengébb motorok miatt, és máris láthatjuk, ott lohol a DTM a királykategória nyakán. És nem csak sebességben, hanghatásban is. A V8-asok üvöltésétől ugyanis borsózik az ember bőre, míg ugyanez a szárguldo cirkusz idei produkciójától nem várható el...

A Mercedes versenyzői még az új C-osztály mellett is pózoltak



A hungaroringi teszt leggyorsabbjai

Hétfő: Miguel Molina	(ESP)	Audi RS 5 DTM	1:37,792
Kedd: Nico Müller	(CHE)	Audi RS 5 DTM	1:37,505
Szerda: Christian Vietoris	(DEU)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:37,461
Csütörtök: Christian Vietoris	(DEU)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:37,620

Összesített eredménylista

1. Christian Vietoris	(DEU)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:37,461
2. Nico Müller	(CHE)	Audi RS 5 DTM	1:37,505
3. Augusto Farfus	(BRA)	BMW M4 DTM	1:37,640
4. Maxime Martin	(BEL)	BMW M4 DTM	1:37,733
5. Miguel Molina	(ESP)	Audi RS 5 DTM	1:37,792
6. Edoardo Mortara	(ITA)	Audi RS5 DTM	1:37,806
7. Marco Wittmann	(DEU)	BMW M4 DTM	1:37,837
8. Mike Rockenfeller	(DEU)	Audi RS5 DTM	1:37,842
9. Timo Glock	(DEU)	BMW M4 DTM	1:37,861
10. Mattias Ekström	(SWE)	Audi RS5 DTM	1:37,912
11. Gary Paffett	(GBR)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:37,927
12. Pascal Wehrlein	(DEU)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:38,002
13. Adrien Tambay	(FRA)	Audi RS5 DTM	1:38,014
14. Paul di Resta	(GBR)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:38,121
15. Daniel Juncadella	(ESP)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:38,122
16. Timo Scheider	(DEU)	Audi RS5 DTM	1:38,167
17. Antonio Felix da Costa	(PRT)	BMW M4 DTM	1:38,168
18. Jamie Green	(GBR)	Audi RS 5 DTM	1:38,200
19. Robert Wickens	(CAN)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:38,252
20. Joey Hand	(USA)	BMW M4 DTM	1:38,286
21. Martin Tomczyk	(DEU)	BMW M4 DTM	1:38,417
22. Bruno Spengler	(CAN)	BMW M4 DTM	1:38,458
23. Vitalij Petrov	(RUS)	DTM Mercedes AMG C-Coupé	1:38,781



Egytel több, mégis egytel kevesebb

Idén egytel több Mercedest láthatunk a DTM-ben: Wickens, Vietoris és Wehrlein mellett Di Resta, Petrov, Paffett és Juncadella osztozik majd a stuttgartiak autóin, de ez még mindig egytel kevesebb, mint a konkurens versenygépek száma.

Érdekesség, hogy míg a Mercedesnek a Forma-1-ben a jelek szerint idén végre meglódult a szekere, a DTM-ben van bizonyítanivalója a csillagosoknak, akik az utóbbi három évben sem egyéni, sem gyártói címet nem tudtak szerezni. A C-Coupé csiszolták, élesítették, de nem véletlen a királykategóriából érkezett erősítés sem. Paul di Restától például sokat várnak, hiszen a skót érkezésével a gyártó visszakapta legutóbbi DTM-bajnokát, aki 2010-ben épp az itt elért sikerrel harcolta ki, hogy a márka támogatásával a csúcskategóriába masírozhasson.

„Azóta nagyon sokat változtak az autók, így szerintem nem túlzás kijelenteni, hogy engem is nevezhetünk újoncnak” – fogalmazott a skót, aki persze nem tett le a Forma-1-ről: paddock-pletykák szerint annak reményében maradt a Mercedes kötelékében, hogy az évad előrehaladtával sikerülhet kiharcolnia egy tesztpilótai státuszt Lewis Hamilton és Nico Rosberg mellett.

Vele együtt érkezik a Mercedes-legénységhez Vitalij Petrov, aki szintén megfordult a Forma-1-ben. Miután menesztették a Caterhamtól 2012 végén, az orosz kénytelen volt kihagyni a tavalyi szezon, itt azonban ismét történelmet írhat, ugyanis akárcsak a királykategóriában, a DTM-ben is hazája első képviselője lesz: „Nincsenek illúzióim. Tudom, hogy nagyon nehéz feladat vár rám, mert ez a kocsi nagyon más, mint

az F1-es volt, de természetesen mindent megteszek a mielőbbi átállás, a folyamatos fejlődés és a jó szereplés érdekében” – mondta az orosz.

Valószínűleg a Mercedes-táborban senki nem szomjazza jobban a sikert, mint az egész mezőny egyik legrutinosabb tagja, Gary Paffett, aki 2005-ös bajnoki címe óta hajkurássza az újabb titulust. A versenyzessel párhuzamosan a McLaren F1-es csapatánál tesztpilótáskodó brit az utóbbi öt évben háromszor lett ezüstérmes, legutóbb 2012-ben nyert helyzetből veszítette el a bajnokságot a BMW-s Spengler ellenében: „Jó lenne idén végre ismét elhódítani a bajnoki címet, de nem lesz könnyű. Ez itt soha nem az, mert a mezőny mindig erős, minden évben borzalmasan szoros a küzdelem” – fogalmazott a szigetországi versenyző.

FORCH®

A legjobb minőség...



Márka- és márkafüggetlen szervizeknek, fényezőműhelyeknek, karosszéria szakműhelyeknek, motorkerékpár vagy haszongépjármű specialistáknak a Förch megfelelő megoldást kínál.

Termékismertető: www.foerch.hu

Gyors kiszolgálás, megbízható üzletkötői hálózat.

Legyőzni a példaképet

Katar: Nagy csatában nyert Marquez Rossi ellen

Több mint négy hónapot kellett várni arra, hogy a MotoGP mezőnyét ismét versenyezni lássuk, a 2014-es nyitófutamra a Dohában fekvő katar aszfaltcsíkon került sor. Az előszezon tesztjei alapján kissé megváltozott erőviszonyok kezdtek kirajzolódni, azonban alapjaiban véve továbbra is arra lehetett számítani, hogy a Marquez, Pedrosa, Lorenzo és Rossi négyes között dől majd el a győzelem sorsa.

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS ARIEL • FOTÓ: MOTOGP

Bár a dobogósokra nagy biztonsággal lehetett fogadni, ettől függetlenül azonban akadtak bőven megválaszolatlan kérdések, illetve egy-egy esetleges meglepetés is benne volt a pakliban. Marc Marquez például az első téli tesztet követően edzés közben eltörte a lábát, ami miatt a többi előszezon gyakorlaton nem tudott részt venni, így gyakorlatilag nem lehetett biztosra venni, hogy a spanyol motoros képes lesz kiemelkedőt nyújtani a szezonnyitón. Rossi részéről az elmúlt év gyenge teljesítménye jelentett kételyeket, Pedrosa annyira kiemelkedőt nem alkotott egyszerűen sem a tesztek alkalmával, így inkább Lorenzót lehetett volna mondani az idei első viadal legfőbb esélyesének.



A Ducati feltámadásában sokan reménykedtek, de végül csak egy 5. hely jött össze az olasz alakulatnak

Ehhez képest az első három szabadedzés során némi túlzással élve sehol sem volt a „nagy négyes” és rendre az Open kategóriás Aleix Espargaro vitte a primet, aki nagyszerűen tudott élni a Bridgestone puhább keverékű abroncsai adta lehetőségekkel. (Az Open kategóriás versenyzők eggyel lágyabb összetételű gumikat használhatnak, mint a prototípus motorokon ülő ellenfeleik.) A Forward Racing pilótája azonban a hétvége első



Az év áttörése

A sport Oscar-díjaként is emlegetett Laureus boldog tulajdonosának mondhatja magát a MotoGP 2013-as, mindössze 21 éves világbajnoka, Marc Marquez, akit az „Év Áttörése” kategóriában tüntettek ki.

Marc Marquez az egy évvel ezelőtti teljesítményének köszönhetően több szempontból is átírta a motorsport történelemlapjait, hiszen például ő lett minden idők legfiatalabb királykategóriás világbajnoka. Emellett a spanyol versenyző egy több mint harminc éve tartó sorozatot szakított meg azzal, hogy újonc évében lett a géposztály legjobbja, hiszen utóljára Kenny Roberts tudott még 1978-ban zöldfülként bajnoki címet szerezni a legnagyobbak között. Nem csoda, hogy Marquez egy ilyen lenyűgöző év után jelölték a méltán híres Laureus-díjra, amelyet az „Év Áttörése” kategóriában sikeresen el is nyert. A Repsol Honda versenyzője olyan híres, nemkülönben díjazott sportemberek mellé állhatott oda, mint az „Év férfi sportolója” kategóriában díjazott Sebastian Vettel, vagy éppen az „Év visszatérője”, Rafael Nadal. Marquez igen meghatódottan a következőképpen nyilatkozott a díj átvételét követően: „Ez számomra az egyik legfontosabb kitérés, amit valaha is elnyertem. Ezúton is szeretnék mindenkinek köszönetet mondani, aki csak segített nekem a karrieremben, illetve abban, hogy világbajnok legyek” – mondta a regnáló MotoGP világbajnok. Amennyiben Marqueznek idén sikerül a címvédés, akkor talán a most Sebastian Vettel által elnyert „Év férfi sportolója” kategóriára is lehet esélye.



felében leszögezte, hogy a versenyt nem bírják ki ezek az abroncsok, így nem is számolt vele, hogy hasonlóan előkelő pozícióban lesz a futam során. Ez pontosan így is történt, azonban ettől függetlenül akadtak váratlan fordulatok bőséggel.

Jorge Lorenzo például már a rajtot követő első körben kiesett és atomjaira törte motorját, azonban az élmény ennek ellenére is igen népes maradt. A top6-ban, közvetlenül egymás mögött Bradl, Marquez, Dovizioso, Smith, Bautista és Rossi



„Lorenzo már a rajtot követő első körben kiesett és atomjaira törte motorját.”



harcolt egymással, míg Dani Pedrosa valamivel hátrébb folyamatosan próbált kapaszkodni.

Ahogy teltek a körök, úgy lett egyre forróbb a helyzet és a mezőny is ritkulni kezdett, hiszen Lorenzóhoz hasonlóan Bradl is az élről esett ki, majd Smith, valamint Bautista is idő előtt búcsúzott. Ezalatt Pedrosa felzárkózott a harmadik helyre, míg a győzelemért Rossi és Marquez akaszkodott össze egymással. Egy évvel korábban az olasz és

a spanyol motoros ugyanígy egymásra tált Katarban, igaz akkor a második pozíció megszerzése érdekében próbálták egymás dolgát nehezíteni. Akkor a „Doktor” kerekedett felül, most viszont Marquezé lett az első helye. A Yamaha 35 éves legendája mindössze két és fél tizeddel maradt alul 21 éves riválisával szemben. A dobogó aljára Pedrosa állhatott fel, míg a negyedik hely végül is Espargaróé lett, köszönhetően persze többek között a kiesőknek is.

A fekete lóként beharangozott ducatisok sajnos nem tudtak maradandót alkotni, az mindenestre az elkövetkezendő futamok szempontjából rettentő ígértesnek tűnik, hogy az esésükig Bradl, Smith és Bautista is képes volt tartani a tempót a legjobbakkal. Sokak szerint ez csak egy kivételes eset volt, vagy ha úgy tetszik Katar varázsa, így majd csak az elkövetkezendő nagydíjak során kaphatunk arra választ, hogy mindez idén egy ténylegesen állandó jelenség lehet-e, vagy sem.

Sorra hullottak ki az élről a kisebb csapatok pilótái: itt éppen Bradl „dobja el a vasat”



A futam végeredménye					
1.	Marc Márquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	
2.	Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha + 0,259	
3.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda + 3,370	
4.	Aleix Espargaro	SPA	Ngm Forward Racing	Yamaha + 11,623	
5.	Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	Ducati + 12,159	
A világbajnokság állása					
1.	Marc Márquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	25
2.	Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha	20
3.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	16
4.	Aleix Espargaro	SPA	Ngm Forward Racing	Yamaha	13
5.	Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	Ducati	11

Lorenzo magát hibáztatja

„Hibáztam, ilyesmi pedig már jó ideje nem fordult velem elő” – mondta a futamot követően a négyszeres világbajnok. „Senki sem tökéletes, emberek vagyunk, szóval néha hibázunk. Az abroncsok különböznek az előző évben használtaktól, emellett pedig az idő is kicsit hidegebb volt. Sajnos ezeket a dolgokat nem vettem számításba, és túl gyors voltam abban a kanyarban, miközben az első és a hátsó

abroncs még nem állt készen. Kár, hogy ilyen sok pontot veszítettem a favoritokkal, vagyis Marquezzal, Valentínóval és Dani Pedrosával szemben. Valentino bizonyította, hogy a Yamaha még ezekkel a gumikkal is képes harcolni, a bajnokság pedig elég hosszú, szóval meglátjuk, hogy mi történik majd Austinban” – nyilatkozta bizakodva a Yamaha spanyol motorosa.



Magyar himnusz Katarban

Kis Viktória futamot nyert a MotoGP betétversenyén

Minden várakozást felülmúló bravúrt vitt végbe a Losail Ázsia Bajnokság 4. fordulójában Kis Viktória, amelyet a MotoGP 2014-es szezonnyitó hétvégéjének betétfutamaként rendeztek Katarban. A H-Moto Team 22 éves versenyzőnője pénteken az első futamot megnyerte kategóriájában, így felcsendült a magyar himnusz a tiszteletére.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: H-MOTO TEAM

Kis Viktória – aki 2012-ben első magyar nőként tudott pontot szerezni az Alpok-Adria bajnokság Superbike kategóriájában, melynek elismeréseként év végén megválasztották az év női motorversenyzőjének idehaza – idén a MAMS elnöke, Hermann Henrik személyes közbenjárásának köszönhetően a Katari Motorsport Szövetség (QMMF) támogatásával állhat rajthoz a Losail Ázsia Bajnokság (Losail Asian Road Racing Series) utolsó három fordulóján.

Wicca február közepén, első katari szereplése alkalmával két 6. helyet ért el kategóriájában, és annak ellenére is becsülettel helytállt, hogy életében először indult 600 köbcentiméteres motorral versenyen, egy teljesen ismeretlen pályán, nagyrészt helyi menők ellen, sérült csuklóval. A nehézségek ellenére azonban akkor is mindent megtett annak érdekében, hogy méltó módon képviselje a magyar színeket, és ezzel a céllal tért vissza Katarba a mostani, 4. fordulóra is, amit a MotoGP 2014-es szezonnyitó hétvégéjének betétfutamaként rendeztek, szurkolók tízezrei előtt.

A hölgy számára a hétvége programja csütörtökön a szabadedzéssel és az időmérő edzéssel kezdődött, majd pénteken egy rövid bemelegítő edzéssel és a két futammal zárult. A H-Moto Team magyar versenyzője a szabadedzésen remekül kezdett, hiszen 33

tükön ülve vártak. Wicca pedig ihletett formában versenyzte végig a távot, a 18.-ról egészen a 12. helyre robbant előre a leintésig, kategóriájában pedig az utolsó körig tartó, kiélezett küzdelemben szerezte meg az 1. helyet. Így pénteken felcsendült a magyar himnusz Katarban Kis Viktória tiszteletére, és Valentino Rossi, Marc Márquez és a MotoGP többi sztárpilótája, az összes helyszínen levő szurkolóval együtt, kis hazánk himnuszát hallgatta végig, miközben a pilóta örömeiben könnyezett a dobogó legfelső fokán.

Várt azonban rá még egy futam a nap végén, és mivel azon is szeretett volna jól szerepelni, így az indokolt ünneplés és örömkönyök után újra a koncentrációé lett a főszerep. A második versenyt már éjszaka, helyi idő szerint este 10 óras kezdettel rendezték, vilányfényben. Az első körökben sajnos egy váltóhiba hátráltatta a magyar versenyzőt, ami miatt eléggé visszaesett a mezőnyben, ám onnan sorra futva kategóriája leggyorsabb köridőit (az első futamban 2:12.457-ig jutott a 2005-ös R6-os nyergében, ami kimagaslóan jó eredménynek számít ezen a pályán), a leintésig visszakapaszkodott a 13. helyre, ami kategóriájában ezúttal a 2. helyre volt elég. A magyar himnusz nem csendült fel újra, de Wicca ismét a dobogóról integetett csapatának és a szurkolóknak.

Soha rosszabb hétvégét a magyar motorsportnak!

induló közül a 12. helyen végzett, ami kategóriájában a 2. helyet, míg a lányok között az 1. helyet jelentette. Az időmérőn ugyan kicsit rossz irányba mentek el a beállításokkal, ami miatt nem tudott javítani köridején, de így is a 18. rajtkockát szerezte meg, így pénteken mindkét futamot ebből a rajtpozícióból kezdhette meg – kategóriatársai közül csak ketten rajtoltak előre.

Pénteken az első futamot délután rendezték, közvetlenül a MotoGP második szabadedzése előtt, amit az egész világ motorsportrajongói



Visszavette a stafétát

Mexikó Rali: Ogier húzta be a harmadik futamot

Svédországban a világbajnok, Sebastien Ogier átadta a győztes stafétát a sikerre már igencsak kiéhezett csapattársának, Jari-Matti Latvalának, de aztán Mexikóban gyorsan vissza is vette azt...

SZÖVEG: AMBER PR • FOTÓ: CSAPATOK

A bajnokság harmadik futamán egy nagyon nehéznek bizonyuló ralin sikerült bizonyítani a francia tehetségnek. A második helyezett Jari-Matti Latvala lett, ezzel a Volkswagen elsősprő fölényel folytatja útját a címvédés felé. A bronzérmes helyezését Thierry Neuville harcolta a legkeményebben, így a Hyundai végre megszerezte első dobogós helyezését.

Bár a Volkswagen autói nyitották meg a murvás ralit, az ebből fakadó hátrányok ellenére mégis sikerült kettős győzelmet hoznia a német csapatnak. Ogier az egyéni ponttáblán elfoglalt helyének megfelelően a második helyről vágott neki a ralinak. Az első napon az El Chocolate gyorsasági szakasz után már az élre tört, amikor délutánra az utak már



sokkal tisztábbak lettek. Ehhez a kiváló formában autózó Mads Östbergnek is volt egy-két szava, de mikor a norvég pilóta kiesett törött bal hátsó felfüggesztése miatt, Ogier örökölte meg a pozícióját. Ráadásul a Power Stage-et is megnyerte, így az azért járó három bónuszpont is a címvédő világbajnok pontjait gyarapította. Át is vette a vezetést az egyéni világbajnokságban, pontosan három ponttal megelőzve finn csapattársát.

„Tökéletes hétvége volt, győzelem a ralin és a Power Stage-en is. Nagyon mérgesen jöttem ide azután, hogy milyen kis hibát vétettem Svédországban, és az mégis milyen hátrányt okozott. Ez a legjobb módja annak, hogy ismét a győztes útra lépjek a világbajnokságban. Most már ennek a folytatása a célunk” – szögezte le Ogier.

Pénteken elsőként indulva nem sok esélye volt Latvalának a győzelemre. Nagyon odafigyelt a finn, így az idővesztését minimalizálva végül a harmadik helyről felugrott a másodikra Östberg autójának meghibásodása után. Ami pedig a bronzérmes Neuville-t illeti, bizonyította, hogy személye nem volt rossz választás a Hyundai részéről, hiszen az i20-as első murvás versenyén hibátlan vezetéssel ért fel a dobogóra. (Hogy mégis majdnem elvesztett a történelmi tett, arról keretes írásunkban olvashatnak.)

Elfyn Evans is figyelemre méltó teljesítményt tett le az asztra első mexikói rali során. Negyedik helye pályafutása eddigi legjobb eredménye, amelyet persze tökéletes



„Tökéletes hétvége volt, győzelem a ralin és a Power Stage-en is.” – Sebastien Ogier



versenyzésének és versenytársai technikai problémáinak is köszönhető. Az ötödik helyezés a cseh Martin Prokopé lett, akit a helyi hős, Benito Guerra követett a nagyszerű hatodik helyen. Chris Atkinson hétvégi bemutatkozása a Hyundai-jal nem volt

problémamentes, így végül csak a hetedik helyet csípte meg az ausztrál versenyző. Mads Östberg mellett Mikko Hirvonen is kiesett autójuk technikai meghibásodása miatt, de a Rally 2 szabály értelmében újra visszatértek a versenybe, és végül a kilence-

dik és a nyolcadik helyen érték célba. Az első tízet a WRC2 kategória győztese, az ukrán Jurij Protasov zárja.

Robert Kubicának ez a futam sem igazán jött össze. Ismét esett-kelt a pilóta, látványos fejrőlfordulást produkálva. ➔

WRC: A Toyota megvárja az új szabályok kihirdetését

A várakozó állásponton lévő Toyota kedvéért a WRC vezetése megsürgette az új szabályok kihirdetését.

Mint minden nagy sorozatnak, a Rali-világbajnokságnak is érdekében áll, hogy minél több gyártó szerepeljen a széria futamain, éppen ezért igyekeznek kedvező feltételeket teremteni az „újoncnak”. A Toyotáról egy ideje már tudni lehet, hogy az elkövetkező években valamikor ismételten meg fog jelenni a WRC mezőnyében, a legvalószínűbbnek most a 2017-es visszatérés tűnik, hiszen attól az évtől lépnek életbe a WRC új szabályai.

A Toyota a múlt héten már megkezdte a Yaris WRC tesztelését, ennek ellenére még mindig nem tekinthető száz százalékosan biztosnak a visszatérése, a japán gyártó ugyanis a végső döntés előtt szeretné megismerni, milyen technikai szabályok lesznek érvényben a 2017-es idénytől kezdve. A WRC Bizottság elnöke, Carlos Barbosa nyilat-



kozatában elárulta, hogy nem szeretnék sokáig várni a korábbi többszörös világbajnok gyártót.

„A Toyota várakozik, bár az ajtónkon kopogtat, de előbb tudni szeretné, milyen lesz az autó” – idézi Barbosa szavait az Autosport. „Új gyártók akarnak csatlakozni hozzánk, ám előtte tudniuk kell, mi következik 2017-ben, méghozzá most kell tudniuk, hiszen meg akarják építeni az autót. Nagyon gyorsan el kell döntenünk, milyenek legyenek a 2017-es autók, és így is fogunk tenni. Először Portugáliában találkozunk ezzel kapcsolatban. Nem várhatunk a következő évig a szabályokkal, mivel a gyártóknak nem maradna elég idejük a 2017-es autó kifejlesztésére és tesztelésére.”

A Toyota Motorsport időközben megerősítette, hogy a múlt héten kipróbált Yaris WRC csakis tesztelésre szolgál, így nem is kívánják homologizálni az autót.

Győztesként kiesni

Ifj. Érdi Tibor balszerencsésen mutatkozott be Görögországban

Idén próbálja ki magát első alkalommal az ERC-ben ifj. Érdi Tibor és navigátora, Táborszki Attila. Ausztriában az év elején nem volt szerencsájük, de az Akropolisz Ralin már ők voltak a leggyorsabbak kategóriájukban. Végül a célhoz vezető utolsó összekötőn egy műszaki hiba megállította őket, így hivatalosan nem lehetett övék a győzelem.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ERC

Milyen autóval és milyen célokkal vágtatok neki az Akropolisz Ralinak?

Görögországban még sosem versenyeztünk. Ez egy duplatalajú futam volt, az egyik nap aszfalton, a másik nap murván kellett mennünk. Nekem az aszfalt kicsit jobban fekszik, így azt a részt vártam nagyobb reményekkel. A verseny előtt egy héttel volt egy orfűi teszt, amelyen kipróbáltuk az autónkat, az Evo IX Mitsubishi R4-est, és az új futóművet. Ezt követően az Akropolisz Ralinak úgy vágtunk neki, hogy szeretnénk megnyerni a kategóriánkat, a Production Cup-ot. Szerdán és csütörtökön került sor a pályabejárásra, pénteken pedig a kötelező shakedown-on vettünk részt, ahol azonnal mi autóztuk a legjobb időt a csoportunkban.

Sikerült a továbbiakban is megtartani az erős formát?

Szombaton már az első gyorsaságin magunkra ijesztettünk. A 23 km-es szakasz 9. kilométerénél elúszott a gumink a féktávon, és nagyjából száz métert csúsztunk keresztbe. Az autó jobb hátulja a szalagkorláthoz is hozzáért, de újraindítottam, és még így is sikerült a legjobb idővel célba érni. Ez hatalmas pozitív löketet adott, és a nap hátralévő összes gyorsaságiját megnyertük, megnyugtató előnnyel zárva a szombatot.

A murvás szakasz előtt kicsit aggódtam, mivel ezzel az autóval még nem vezettem ilyen terepen, de bíztam benne, hogy az egyperces előnyünket képesek leszünk megtartani a végéig. Óvatosan kezdtem, mert nem tudtam, hogy az autó mennyit bír, és minden szakasz végén izgulva figyeltük a mögöttünk érkezők időeredményeit. Az első két gyorsaságin meglátszott, hogy nem tudunk murván tesztelni a verseny előtt, és az első nap kidolgozott előnyünk alaposan lecsökkent: az utolsó gyorsaságra az egy percből mindössze 3,7 másodperc maradt. Mégis úgy számoltam, hogy ennek elégnek kell lennie, ezért nagy tempóval kezdtem neki a zárásnak. Az utolsó három kilométeren éreztem, hogy valami probléma van az autó hátulján, ezért vissza kellett vennem. Először defektre gyanakodtam, de kiderült, hogy a futómű sérült meg.



Végül így is befejeztük a gyorsaságit, és már csak a 20 kilométeres aszfaltozott összekötő volt hátra a befutóig, ami nem kellett volna, hogy problémát jelentsen. Lelassítottam, hogy megvárjam a mögöttünk érkező párost, de ekkor egy kattantást hallottam előlről, és az autó irányíthatatlan lett. Eltört a bal első kormányösszekötő rúd, és ott ragadtunk az út szélén. Sajnos nem tudtuk megjavítani, így



napra kamerát is szereltek az autónkba. A görög szurkolók is imádtak minket. Emellett annak is örülhetünk, hogy nem 160-as tempónál tört el a kormányösszekötő, hiszen nagyon lassan haladtunk.

Miben tapasztaltatok a legnagyobb különbséget a hazai versenyekhez képest?

Mondok egy példát: a murvás szakaszon éppen a másik magyar páros, Bessenyei Zoltánék indultak előlünk a kétkerék-meghajtású autójukkal, ezért tartottunk attól, hogy ha túl közel kerülünk hozzájuk, az általuk felvert por zavaró lesz majd számunkra. Bemertünk a versenyirodára, ahol készségesen megengedték, hogy az eredeti kiíráshoz képest egy perccel később induljunk. Tetszik, hogy külföldön milyen rugalmasan történnek a dolgok, a versenyzők szinte minden kérését teljesítik, míg itthon ilyen esetben mindenféle kérvények és bírák sorát kell végigjárni.

Milyen programot terveztek még idén az ERC-ben?

Az első futamon már ott voltunk Ausztriában egy Subaruval. Ott a negyedik helyről kellett kiállnunk műszaki hiba miatt. Egy-két futamon még mindenképpen szeretnénk részt venni. Az már biztos, hogy év végén elindulunk a Korzika Ralin, de szóba került, hogy az Azori-szigeteken vagy egy német világbajnoki futamon még rajthoz állunk.



A lengyel pilóta nem igazán rutinos ralis, s ez sajnós meg is látszik eddigi teljesítményén.

A következő világbajnoki versenyt, a Portugál Ralit április elején rendezik. Bár ez az egyik legnehezebb európai erőpróba, mégis a nézők számára az egyik legkedveltebb is egyben, hiszen a legtöbbször kiszámíthatatlan a végkimenetele.



Egy üveg sörön múlt

A Mexikó Ralira nagy elvárások terhét cipelve érkezett meg a Hyundai. Azt sejtették, hogy nehéz lesz a WRC-bemutató, de azt talán nem gondolták volna, hogy az első két hétvégén egyszer sem tud az első tíz közt zárni sem Thierry Neuville, sem Juho Hanninen, sem Dani Sordo. Mexikóban viszont megtört a jég: az utolsó gyorsaságit követően úgy tűnt, hogy Thierry Neuville nemcsak első pontjait, hanem egyben első dobogóját is megszerzi – nem sokkal később mégis bizonytalan lett a pozíció sorsa.

Az utolsó, harminchárom kilométeres összekötő szakaszon ugyanis egy apró műszaki hiba támadt az autóval: a hűtővíz elkezdett szivárogni az i20-asból. Egyre többen értek vissza a szervizparkba, Neuville viszont nem érkezett meg. Az Autosport újságírója, David Evans, gyorsan megkérdezte a negyedik helyen álló névrokonát, Elfyn Evanst, mit gondol most a helyzetről: „Nem akarom így megszerezni a pozíciót. Thierry jó versenyt futott, azt kívánom, hogy szerencsésen visszaérkezzen.”

Végül Neuville beérkezett a célba, navigátora, Nicolas Gilsoul pedig egy nagyrészt kiürült Coronásüveget szorongatott. A literes sört Neuville-ék a Power Stage céljában kapták, s úgy döntöttek, hogy elviszik a csapatuknak. Ez a gesztus mentette meg a Hyundai dobogós helyezését, hiszen a hűtővíz elfolyásakor a sörral pótolták azt. Neuville végül célba ért, a trükk működött, az antialkoholista versenyző futamát egy üveg sör mentette meg.

A teljes nyugalom azért még kicsivel odébb volt, hiszen attól lehetett tartani, hogy a riválisok megóvják majd az eredményt, mert a belga versenyző külső segítséget vett igénybe a célba éréshez. Csakhogy mivel a sör a szervezőktől származott, nem minősült külső segítségnek, s miután kézbe vette, Neuville már azt tehetett vele, amit akart. Ha úgy dönt, hogy beleönti az autójába, senki nem szólhat semmit. A belga így is tett, a zseniális ötletért pedig egy dobogós hely lett a jutalma.

Gellérfi Gergő



A világbajnokság állása

Piloták		
1. Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	63
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen Motorsport	60
3. Mads Östberg	Citroen WRT	32
4. Andreas Mikkelsen	Volkswagen Motorsport 2	24
5. Elfyn Evans	M-Sport WRT	20
6. Bryan Bouffier	M-Sport WRT	18
7. Mikko Hirvonen	M-Sport WRT	18
8. Kris Meeke	Citroen WRT	17
9. Thierry Neuville	Hyundai WRT	15
10. Ott Tanak	M-Sport WRT	10
11. Martin Prokop	Jipocar Czech Nat. Team	10

Egyérték		
1. Volkswagen Motorsport		115
2. Citroen WRT		60
3. M-Sport WRT		40
4. Hyundai WRT		31
5. Volkswagen Motorsport 2		28
6. Jipocar Czech National Team		10
7. RK M-Sport WRT		4

Végeredmény		
1. Sebastien Ogier	Volkswagen Polo	4:27:41,8
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen Polo	4:28:54,4
3. Thierry Neuville	Hyundai i20	4:33:10,4
4. Elfyn Evans	Ford Fiesta RS	4:34:31,1
5. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	4:37:36,2
6. Benito Guerra	Ford Fiesta RS	4:40:39,4
7. Chris Atkinson	Hyundai i20	4:42:57,2
8. Mikko Hirvonen	Ford Fiesta RS	4:44:48,6
9. Mads Östberg	Citroen DS3	4:53:23,4
10. Jurij Protasov	Ford Fiesta RS (WRC2)	4:56:00,0

Helyi menők

Kazár nyert a szezonnyitón, miskolciaké a dobogó

A jubileumi 20. Miskolc Ralival megkezdődött az idei országos bajnokság. A szezonnyitó tizenegy szakaszának legvégén ismét a tavalyi győztes páros, Kazár Miklós és Szőke Tamás ünnepelhetett, de a dobogó mindhárom fokára miskolci versenyzők állhattak fel.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, BENCZE ANDRÁS, PASIFOTÓ, FARKAS TAMÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN

A korábbi években megszokottakkal ellentétben idén nem Egerben rajtolt az ORB szezonja. Ehelyett március utolsó hétvégén, több ezer érdeklődő mellett a hazai autósport egyik fellegvárának számító Miskolc környékén gyűltek össze az ország legjobb raliversenyzői. A pénteki prolog után egész hétvégén át tartott a küzdelem, mialatt a 11 szakaszból ötöt szombat éjszaka folyamán kellett teljesítenie a mezőnynek.

szakaszgyőzelmeket szerzett, és sokáig úgy tűnt, ő zárhatja az élen a szombatot. Ám az utolsó gyorsasági második kilométerénél a motorjában elszállt egy henger, ami jelentős tempócsökkenést eredményezett. Így a nap végére el is veszítették előnyüket, csak a negyedik helyen álltak a rangsorolásban.

Szombaton így is ők szerezték a legtöbb, három szakaszgyőzelmet, míg Spitzmüllerék és Turán Frigyesék egy-egy részsikert jegeztek.



A prolog befutójánál csak tizedek döntöttek az élbolyban. A leggyorsabb ekkor Balogh János volt, megelőzve Ollé Sasa és Spitzmüller Csaba autóját – a tavalyi bajnok Kazár Miklós meglepetésre az első húszba sem fért be, igaz, az itt elért időeredmény nem is számított bele az értékelésbe.

Az igazi küzdelem csak másnap kezdődött, és a sötétben való versenyzés nem mindenkinek feködt egyformán. Herczig Norbert például kifejezetten kedveli ezeket a körülményeket, így amint a második szakasz végén leszállt az éj, Herczig megtámaszkodott a Skodával,



Az élen mégsem ők, hanem a következetesen erős teljesítményt nyújtó Balogh János autója állt, noha csak két tizedmásodperces előnnyel a címvédő Kazár Miklós előtt. Ám az első öt egység még ekkor is 15 másodpercen belül volt egymáshoz képest, tehát teljesen nyitott maradt a zárónap előtt.

A vasárnapi szakaszok már világosan zajlottak, de ezek a pályák is tartogattak nehézségeket a rengeteg felhordásnak és defektveszélyes padkákknak köszönhetően. Reggel Kazárék elkezdtek meglógni a többiekől, míg Herczig autójának hengergondjai tovább folytatódottak, amit csak egy újabb szervizelés után tudtak végleg orvosolni. Az ötödik helyet így is kényelmesen őrizték, de ekkorra hátrányuk már elég jelentős volt ahhoz, hogy fejben lemondjanak a győzelemről.

Az utolsó előtti szakaszra még tartogatott fordulatokat a verseny. Az első helyre hajtó Turánék Kánónál az árokban kötöttek ki. Ő és navigátora, Zsíros Gábor is épségben megúszták, és végül még az etapot is be tudták fejezni, esélyeik egy jó eredményre azonban ezzel elszálltak. ➔

Szerencse is kellett hozzá, hogy Hadik András emyire elől végezzen



Spicinek végre megint jól ment Miskolcon, míg Turán (lent) nem sokkal a vége előtt hibázott



Felemás versenyen van túl a Laroco MSC kettőse, Budavári Zoltán és Kovács Szabolcs. A páros a hármas kategória ötödik és a magyar értékelés tizennegyedik helyén ért célba



A salakos prológra rengeteg néző volt kíváncsi, és volt is látnivaló

„Az ugratással még nem is lett volna semmi gond, de még az árokba csúszással sem, hiszen a szurkolóknak köszönhetően tíz másodperc múlva újra az úton voltunk, csak hogy a difvédő háromszögge hajlott, és a Peugeot hátulját tíz centivel megemelte” – ecsetelte a gondokat a versenyt végül a 28. helyen záró Frici. „Tíz percbe telt, hogy levegyük, s bár utána tovább tudtunk menni, a verseny összességében nem úgy alakult, ahogyan terveztük.”

Az utolsó szakasz előtt az élen Kazár, Spitzmüller és Balogh között még mindig kevesebb, mint tíz másodperc volt a különbség. Ám a végső kilométereken kettőjük is problémák sújtották. Spiciek futóműve tönkrement, így több mint fél percet veszítettek, ám Baloghék még rosszabbul jártak egy defekttel, ami a dobogótól is megfosztotta őket, hiszen egészen a hatodik helyig csúsztak az összetettben. „Nagyon hátulról verekedtük föl magunkat, ezért boldog vagyok az elért eredményünkkel – mondta a végül ezüstérmes Spitzmüller. „Elsősorban →



Balogh majdnem nagy meglepetést okozott, de egy defekt keresztülhúzta a miskolci pilóta számításait

Baleset a prológon

A körversenyen egy baleset is történt, amelyen végül szerencsére nem történt komoly baj. A másodosztályban vezető Jánosa Ákos elvesztette az uralmát az autója fölött, és a fűre hajtva elűtött egy sportbíró. Az illetőt kórházba szállították, de hamar kiengedték, és a prológ végén már újra a pályán lehetett. „Sajnos a második körben az autó hátsó kereke a salak vizes részére sodródott, és már nem tudtam időben korigálni, így a pálya melletti fűre csúsztam, ahol a sportbíró állt. Az én hibám volt” – ismerte el Jánosa. „A balesetet követően találkoztam Gáborral, szerencsére a kórházi kivizsgálás nem állapított meg nála sérülést. Elnézést kérek a nézőktől és a versenyzőtársaktól is, hogy miattam csúszott a program.”

Tartják a lépést

Osváth Péter–Farnadi Ágnes, Mitsubishi Lancer Evo IX. GR. N.

A szezonelő nagy versenyéről, a Miskolc Raliról az Osváth Racing sem hiányozhatott, és nem is távoztak üres kézzel a legendás helyszínről. A csapat beszámolója.

SZÖVEG: OSVÁTH RACING • FOTÓ: PATAKY PÉTER



„A megszokottakkal ellentétben idén Eger helyett Miskolcon rendezték az Országos Rali Bajnokság első futamát. Március utolsó hétféjén 11 darab gyorsaságból ötöt teljesített a mezőny éjszaka a szombati nap folyamán, de a vasárnapi pályák is tartogattak kalandos helyzeteket a rengeteg felhordásnak és defektveszélyes padkákknak köszönhetően.

Csapatunk a csütörtöki hivatalos teszten próbálhatta ki először 'élesben' a téli felújítás eredményét. Bár viszonylag keveset tudtunk

menni, sikerült megtalálni a megfelelő beállításokat.

A pénteki prólogot követően, szombaton a késő délutáni órákban vette kezdetét a 20. Miskolc Rali. Az este folyamán háromszor kellett teljesíteni a rövidebb, de igen trükkös Bükkszentlászló–Bükkszentkereszt közötti szakaszt, illetve két alkalommal a még nehezebb, több mint 23 km-es Lillafüred–Mályinka gyorsaságit. Sajnos a második körben egy műszaki hibás autót rajtoltat-

tak előttünk, amit hamar utol is értünk, de viszonylag sokáig voltunk kénytelenek követni, amíg meg tudtuk előzni. Ezt követően már nehezen találtuk a ritmust, így az első napot a kategória harmadik helyén zártuk.

Az óraátállításnak köszönhetően nem volt alkalmunk sokat pihenni; vasárnap újabb hat gyorsasági várt ránk. Az első pályán tized másodpercre pontosan egy időt autóztunk egyik versenytársunkkal, amely egyben a kategória első ideje is volt. Ezt követően egy másik kategóriatársunk kiesését követően egy hellyel feljebb kerülünk. A vasárnapi hat gyorsból ugyan három első időt jöttünk, végül a versenyt a második helyen zártuk. Szerencsére az értékes maximális pluszpontokat az utolsó, úgynevezett 'erőgyorsasági' szakaszon sikerült begyűjtenünk, így az eredménnyel elégedettek lehetünk. Abszolút értékelésben is szereztünk pontokat kilencedik helyezésünkkel, amelynek külön örülünk, hiszen egyre nehezebb tartani a versenyt a sokkal korszerűbb autókkal szemben.

Támogatóinknak, csapatunknak ismételen köszönjük a rengeteg segítséget. Reméljük a biztató évkezdés további jó eredményeket hoz még a szezon folyamán.”

További információk:

www.osvathracing.hu

Támogatók: Vesz-Mont 2000 Kft., Spedimex Hungary Kft., Voltaic Treatment Kft., 2M Biztosítási Alkusz Kft., Bestmont Kft., IFNK- Innovatív Fejlesztés Nonprofit Kft., RT-ELEKTRONIKTapolca, Sagittarius Magyarország Kft., Szingularitás Kft., Transmodul Kft., TransAgent Kft. – Budapest, Audit Eco, Archi-Rose Kft., Gordon&Webster IT Kft., H+H Uniform Munkaruházat, Informax, Jet 2003 Kft., MG Records

Pucso Gábor „élete egyik legjobb versenyét” futotta Miskolcon. A ladás ugyan nem sokkal a fotó elkészülte után az oldalára borult, de a nézők ismét hamar pályára állították. Egy lassú defekt miatt aztán ismét leesett az útról, de a kitört futómű és a feladni kényszerült futam miatt sem szomorú a pilóta, hiszen „majd legközelebb célba ér”

az első napban maradt több, ha ki tudjuk magunkból autózni, ami bennünk van, akkor az élről várhattuk volna a vasárnapi folytatást.”

Az első hely így az előző két év bajnokának, Kazár Miklós és Szöke Tamás párosának jutott, akik a tavalyi év után idén ismét nem találtak legyőzőre a Miskolc Ralin. „Óvatosan kezdtünk, hiszen még nem ismertük az R5-ös Fiesta határait” – fogalmazott a célba érkezésekor Kazár Miklós. „A csapat kiválóan dolgozott, Tamás pontosan diktálta az itinert, igazi teammunka ez a győzelem. Azt hiszem

ezzel bebizonyítottuk, hogy a WRC után is lehet eredményesen szerepelni, ugyanakkor az is biztos, hogy a bajnokság további futamain is hasonlóan kiélezett csatára lehet számítani.”

A dobogó harmadik fokára a hajrában a többiek gondjaiból profitálva a Hadik-Kertész páros Subaruja érkezett meg, így biztosítva, hogy az első három hely mindegyikén miskolci versenyzők zárjanak. Hátrányuk valamivel több mint egy perc volt a célban Kazárekhoz képest. „Szerencse is kellett hozzá, hogy ennyire elől végezzünk, de nagyon munkás hétfévégén

vagyunk túl” – véleményezte a versenyt Hadik András, aki szintén kiélezett folytatásra számít a bajnokságban. „Számunkra a szlovák sorozat az elsődleges, de elképzelhető, hogy több magyar versenyen is rajthoz állunk majd.”

A magyar bajnokság második futamát május 9–11. között, Bükfürdőn rendezik majd, ahol remélhetőleg ugyanolyan népes mezőny száll harcba a tróféákért, mint Miskolcon, a borsodi megyeszékhely környéki utakon ugyanis rekord közel, 170 páros versenyzett a különböző kategóriákban.

A Miskolc Rali végeredménye

1, Kazár Miklós–Szöke Tamás	Ford Fiesta R5	1:14:31,7
2, Spitzmüller Csaba–Laczkó László	Mitsubishi Lacer EVO X	+ 43,8
3, Hadik András–Kertész Krisztián	Subaru Impreza WRC R4	+ 1:08,0
4, Herczig Norbert–Igor Bacigal	Skoda Fabia S2000	+ 1:08,5
5, Grzyb Grzegorz–Hundla Robert	Skoda Fabia S2000	+ 1:46,1
6, Balogh János, Holczer Dániel	Mitsubishi Lancer EVO IX	+ 2:33,6
7, Botka Dávid–Mihalik Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 2:56,8
8, Ollé Sándor–Tóth Zsolt	Ford Fiesta S2000	+ 3:17,4
9, ifj. Béres József–Répás Zoltán	Subaru Impreza WRX STI R4	+ 3:33,8
10, Trencsényi József–Verba Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 3:47,8

Az első öt helyezett pilótáiból csak egy nem volt miskolci



Kiállították

Szezon kezdet előtt, bemelegítésként a CarTeam ismét képviseltette magát az Autó Motor Tuning Show-n. A szinte nyári hétvégén rekordszámú látogató tekintette meg a kiállítást és a csapat standját



Elégedett kieső



Krózser Menyhért–Papp György, Mitsubishi Lancer Evo IX R4

Akár dobogós helyezéért is versenyezhetett volna Krózser Menyhért és Papp György a Vredestein Miskolc Rali utolsó gyorsasági szakaszán, de defektet kaptak.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: PASIFOTÓ, KOVÁCS-BARNA

Mivel még elég sok volt a célig, a pályán kellett kicserélniük a kereket, ami a tönkrement emelő miatt meghiúsult, és a verseny feladására kényszerültek. Az MHH Team párosa ennek ellenére elégedett a versennyel, hiszen végig az élmezőnyben autóztak, rengeteg tapasztalatra tettek szert a Mitsubishi Lancer Evo IX R4-gyel, amelyet később kamatoztathatnak.

„Nagyon jó kis verseny volt, nagyon jó mezőnnyel. Nekünk ez volt az első alkalom,

hogy éles körülmények között mehettünk a Mitsubishivel, és tudtuk, hogy be kell tartanunk a lépcsőfokokat. Ennek ellenére az élmezőnyben tudtunk autózni. Sokáig az abszolút hatodik helyen álltunk, az utolsó előtti gyorsaságin feljöttünk az ötödik helyre, és az utolsó szakaszon akár dobogós helyezéért is versenyezhetünk volna, amikor defektet kaptunk. Sok volt még a célig, ezért mindenképpen ki kellett cserélnünk a kere-



ket a pályán. El is kezdtük, de tönkrement az emelőnk, így nem tudtuk felemelni az autót. Nagyon bosszantott a kiesés, de hát a rali már csak ilyen.

Sok pozitívuma volt azonban a versenynek. Először is nagyon jó a szervizcsapatunk, tökéletes autót kaptunk tőlük és hatalmas motivációt jelent ilyen háttérrel versenyezni. Két rövid tesztet leszámítva ez volt az első alkalom, hogy a Mitsubishit vezettem, úgyhogy egy nagy teszt volt a verseny. Sokat haladtunk előre az autó megismerésében, biztos vagyok benne, hogy a következő versenyeken még gyorsabbak leszünk.

Az év elején is azt gondoltam, hogy az R4-es autóval az élmezőnyben lehet autózni, ezt a Miskolc Rali megerősítette. Nagyon erős és kiegyensúlyozott a mezőny. Nemcsak a technika számít, hanem az is, ki hogyan tud felkészülni a versenyekre, ott hogyan tud reagálni az adott helyzetekre. Szerintem komoly meccsek lesznek még az idén. A kiesésünk ellenére tele vagyok optimizmussal és várom a következő megmérettetést” – nyilatkozta a futam végén Krózser Menyhért.

További információ: www.menya.hu, www.facebook.com/menya.hu

Az MHH Rally Team együttműködő partnerei:

Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecnarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.

A végén bukták el

Matics Misi Miskolcon

Túl vannak az első ORB versenyen, de nem titok, hogy elég vegyes érzéseket keltett bennük a hétvége. Nem szeretnék csak a negatívumokat kiemelni, de sajnos ezek vannak túlsúlyban, így nem akarják a szőnyeg alá söpörni ezeket. Csapatbeszámoló a szezonnyitóról.

SZÖVEG: MATICS RALLYE TEAM • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, BENCZE ANDRÁS

„Röviden, az egész hétvégéről azt tudjuk mondani, hogy sem időbeosztásban, sem szabálykövetésben, sem szervezésben nem volt méltó egy ORB versenyhez. Káosz volt a szervizparkban, többen nem kaptak, vagy nem találták, esetlegesen több párosnak is ugyanarra a helyre szólt a szervizhelye. Órák teltek el, mire rendeződött valahogy a helyzet... és ez mind annak a következménye, hogy a rendező nem tartatta be a versenykiírásban leírtakat. Ez így teljesen elfogadhatatlan, és már nem az első eset. A pályabejárási szabályok betartatása megint sem sikerült, és maga a lebonyolítása nem volt versenyzőbarát. Aki csak a hivatalos pályabejáráson írta fel a pályákat, és betartotta a kiírás idevonatkozó szabályozásait, annak esélye sem volt normálisan fel dolgozni a gyorsasági szakaszokat.

Mindezek mellett vártuk, hogy elrajtoljunk és kiderüljön, ki milyen formában van az év első versenyén. A gyorsasági szakaszok vonalvezetése nagyon jó volt, egy szakaszon belül többször változott a pálya jellege, és a minősége is. A hosszú gyorsok kemény, emberpróbáló szakaszok voltak, főleg az éjszakai Lillafüred–Mályinka. Szombaton két



különböző szakaszt kellett teljesíteni, egyiket kétszer, másikat háromszor. Az első körben még nem volt teljesen sötét, de a második és harmadikon már szükség volt a jó lámpasorunkra. Nagyon jól sikerült az első pár gyorsasági, így kategóriatársainkkal szemben sikerült közel 20 másodperces előnyt szerezni. Sajnos a nap utolsó szakasza már nem úgy alakult, ahogy terveztük, de így is az első helyen zártunk a kategóriánkban.

A vasárnap aztán idő előtt befejeződött. Előnyünk birtokában nem kellett rohannunk mindenáron, meghagytuk ezt kategóriatársainknak. A pályák állapota sem volt túl jó, rengeteg felhordás volt szinte minden kanyarban. Így inkább a biztonságos autózásra törekedtünk az első két szakaszon. Volt egy kisebb műszaki

problémánk is, ez is hátráltatott bennünket valamelyest, de azt sikerült gyorsan megoldani. A harmadik gyorsasági volt a nap leghosszabb szakasza, és azt reméltük, hogy nem lesz annyira felhordásos. Készültünk erre a szakaszra, mert itt akartunk mindent beleadni. Úgy gondoltuk, amit addig esetleg elvesztettünk, itt visszaszerezhetjük. Sajnos nem így lett. Rögtön a gyorsasági elején egy jobbos kanyarban mindkét jobb oldali kerekünkkel rámentünk valamire, amiről nem sikerült kideríteni, hogy mi volt. Ennek következtében azonnal két defektünk lett. Próbáltunk olyan gyorsan továbbmenni, amennyire lehetett, és bíztunk benne, hogy az autó kibírja a hátralévő 13-14 kilométert. Pótkereket csak egyet vittünk, így sok értelme nem volt megállni cserélni. Számításaink nem jöttek be, a kerék nem bírta a végéig, és a cél előtt 4 kilométerrel a jobb első kifordult. Ott volt a vége, az autóval nem lehetett továbbmenni, így kategóriánk vezető helyéről és az abszolút értékelés 9. helyéről fel kellett adnunk a versenyt. Szerencsénkre nagy anyagi kár azért nem keletkezett az autóban, már megvannak a szükséges alkatrészek, és készítjük fel a következő megmérettetésre.

Így viszont az első versenyt pont nélkül fejeztük be. A bajnoki címről nem mondtunk le, hosszú még az év, bár így azért sokkal nehezebb dolgunk lesz, de támadni fogunk.

Szeretnénk megköszönni támogatóink bizalmát és szervizcsapatunk munkáját, hogy támogatásukkal és munkájukkal lehetővé tették versenyzésünket.”



Rosszul indult, jól végződött

Kurtosék küzdelme a komputerrel

Tesztelni nem tudott a 20. Vredestein Miskolc Rali előtt a Kurtos Róbert–Bagó László kettős, mégis teljes elszántsággal álltak a rajthoz. Végül a technikai gondokkal küzdő páros szuperralizott, és sikeresen célba is ért. A terv ezzel teljesült.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BENCZE, KOVÁCS-BARNA, PASIFOTÓ



Robi és Laci még a miskolci pályán együtt nem ment, ezért szerettek volna több időt a pályabekérésre szánni. Ezt az átvételek és a prológ is akadályozta, így azzal a kevéske

idővel kellett jól gazdálkodniuk. Mivel a hivatalos tesztről lecsúsztak, alapbeállításokkal indultak útnak a prológon, majd másnap az éjszakai gyorsokon. Az autóval az első

szakaszig minden rendben volt, aztán a felépítő komputerhiba miatt kiállni kényszerültek. A szombati versenyt ezért nem tudták folytatni, de szerencsére az autót lábba vitték vissza a szervizbe. Mivel a számítógép hibáját időben orvosolni tudták, a szuperrali mellett döntöttek, hogy minél több kilométert megtehesse a nem éppen jól indult versenyen.

„A hétvége kicsit zsúfolt volt. Átvétel, közben pályabekérés, aztán prológ, ahol levertük a lámpasort, mert úgy gondoltuk, hogy úgysem fog kelleni, pedig jól jött volna a csúszás miatt. Az új futóművel sokkal jobban ment már a Mitsubishi, viszont a dobálás részen még akadt finomítani való. Sajnos szombaton már az első gyorson elkezdett dadogni az autó, és így nekünk aznapra befejeződött a verseny. Másnap újult erővel és reménykedve rajtoltunk el, de a komputer betegsége ismét előkerült. Egyszer dadogott, egyszer ment. Valószínűleg egy érintkezési probléma viccelt meg minket, de sikerült befejeznünk az idei első versenyünket. Kezdetnek a célba érésnek is örültünk, legközelebb már biztos jobb lesz minden” – mondta Kurtos Robi bizakodva.

A hétvégét összességében pozitívan értékelte a ralipáros, mert a pályák tetszettek nekik, és versenyezhetek is végre. A Mitsubishit a következő versenyig újra átvizsgálják, a számítógépet átvetékelik, és megpróbálnak egy tréninget is beszorítani, hogy ne a következő futamot kelljen beáldozni. De hogy melyik lesz még a következő verseny, azt még ők sem tudják.



A páros hideget és meleget egyaránt kapott a miskolci futam alatt

Sikeres évkezdés

Bakó Rally Team: Nyitásnak öt program

Sűrű programmal kezdődött a Bakó Rally Team számára a 2014-es szezon. Először a debreceni salakpályán, aztán a román bajnokság brassói futamán, majd a II. MAFI Emlékversenyen, Királdon indultak a csapat autói. Végül a Hungaroringen lévő Örömautózás és a Miskolc Ralin is megmérette magát a három méregzsák.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BAKÓ RALLY TEAM

Az alakulat egy hangulatos kis salakos körversenyen indította útjára az egyik kis Citroën C2R2 autót, ahol Tarr Zsolt rózta az ovál pályán a köröket. A számára idegen technikával is begyűjtötte a kategória és az abszolút értékelésért járó kupákat. Ezt követően Bakó Laciék útnak indultak Brassóba, ahol a román bajnokság vette kezdetét. A Citroënnel első versenyét teljesítő Raul Olesch, román pilóta is az élen végzett, és nagyon élvezték a küzdelmet.



C2-es Citroënek mindenütt: Bakó László csapatának sűrű volt a szezonkezdet



A Tarr Zsolt – Szabó Gábor kettős „Citroën szereleme” ezt követően sem hagyott alább, ezért már a II. MAFI Emlékversenyen újra elrajtoltak az autóval Királdon, és onnan is elhozták a kategória dobogósaiként a kupát. A csapat másik versenyautójával Demjén Martin indult, aki sajnos összetörte a kocsi, és ezzel sok munkát és fejtörést okozott a teamnek: rövid volt az idő a soron lévő Miskolc Ralig, de a sok segítőkész ember csodát tett, és a kis méregzsák újra visszakapta a régi formáját.

Ennek nagyon örült Ferjancz András és Ungvárszki Milán, mert az újjá varázsolt Citroën C2R2-vel mutatkoztak be az idei szezonnyitó Rali2 mezőnyében. Ugyanitt indult a csapat másik autójával a Jánosa Ákos–Brunekker Árpád duó, akik a ralitúra versenysorozatából léptek fel a magasabb osztályba. Sokáig úgy tűnt, hogy a kategória első két helyén a két Citroën fog végezni, de sajnos közbe szólt a technika, és Andrásék kiállni kényszerültek az első helyről.

Ákosék viszont nagyon boldogan távoztak az idei első kupájukkal Miskolcra. A csapat legkisebb autója is sikeresen debütált, ugyanis Dankó András és Kaszás Milán az N2-es Citroën Saxóval, életük első versenyén a 3. helyen végeztek.

A miskolci futammal egy időben rendezték meg a Hungaroringen az Örömautózás elnevezésű rendezvényt, ahol Erdélyi György és Növényi Norbert osztogatta az élményeket pár mosolyért cserébe.

„Nagyon örülünk a versenyzőink eddig elért eredményeinek, hiszen még év eleje van, de máris sok serleget sikerült szerezniük. Reméljük, hogyha már egyszer Fortuna mellénk szegődött, itt is marad a szezon alatt” – mondta Bakó László.



Élményeket adtak

Az Erdélyi–Növényi páros is segített az Örömautózás

Idén hatodik alkalommal rendezték meg az onkológiai és egyéb betegségben szenvedő gyerekek számára a Hungaroringen lebonyolított élményautózást, melynek célja az volt, hogy a problémáikkal szembeszálló csemeték nehézségekkel teli napjaiba minél több élményt, boldogságot és mosolyt csempésszenek a résztvevők.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: JUHASZ ORSOLYA

Az eseményen ott volt az Erdélyi György és Növényi Norbert ralipáros is a Citroen C2R2 versenyautójukkal, mely a László Racing színeiben indult. A rendezvény ideje alatt a pilóták megállás nélkül köröztek a fantasztikus mogoródi versenypályán. Kicsik és nagyok türelmetlenül sorakoztak egy-egy élménykör megtétele előtt. Várakozásuk ideje alatt Növényi Norbert társaságát élvezhették, aki apró ajándékokkal lepte meg a csemetéket, valamint emlék-oklevéllel jutalmazta a bátor „navigátorokat”.

Az Örömautózás során a versenyzők olyan meghatározó élmény részesei lehettek, mely a célközönségen kívül számunkra is mara-

dandó tapasztalatokat adott. A legnagyobb ajándékot pedig a gyerkőcök ragyogó szemcskéi és felhőtlen boldogságuk jelentette, akik így – akár ha csak egy napra is –, de elfelejthették hétköznapjaik gondjait.

Az esemény lebonyolításában a páros komoly segítséget kapott Linszter Erikától és Dredán Györgytől, de László István és Szabó Gábor is kivette a részét a munkából, akik szintén sokat autóztatták a gyermekeket saját Hondájukkal. Az önzetlen segítségért dicséret illeti még a következőket:

Piramis Építőházat, az Infopress Group Hungary-t, a 24H-t, a PrintProfit-t, valamint a Livewire Energy-t.



A piros méregzsák körül nem akartak fogyni az alkalmi navigátorok, és ennek mindenki nagyon örült

Ez már nem egy átalakított utcai autó

Tarr Zsolt gyári technikával készül az idei szezonra

Új autóval, új versenysorozatban, de a régi sikerekkel: Tarr Zsolt az idei szezonra való felkészüléséről és az előtte álló új kihívásokról beszélt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: PASIFOTÓ



Az idei esztendő első komolyabb futamát, a második MAFI emlékversenyt eredményesen zártad. Miről szól ez a verseny és milyen volt a hangulat?

A MAFI-t egy kedves ralikedvelő barátunk, Kiss Zsolt emlékére rendeztük meg már máso-

dik alkalommal. Ez egy tesztjellegű verseny az év elején, amelyen a csapatok a ritmust újra felvéve felkészülhetnek a szezonra, próbálgathatják az autók beállításait. Most ültünk másodszor ebbe a kis Citroen C2R2-be, amivel az előző hétvégén egy salakpályás körversenyen sikerült az abszolút legjobb eredményt elérni. A kategóriánkban most is nyertünk, noha vétettünk kisebb hibákat, de összességében egy nagyon jó hangulatú versenyen vettünk részt.

Miért váltottatok a Citroenre?

Van egy közeli barátom, aki autók bérbeadásával foglalkozik, és rajta keresztül ismer-

kedtem meg ezzel a járművel. Pár éve én is segítettem neki egy versenyautó felkészítésében. Ralis pályafutásomban el akartam jutni arra a szintre, hogy egy igazi „vébés”, gyári Citroent vezethessek, ami tényleg feledhetetlen élmény. Nagyon komoly technika áll rendelkezésünkre, de persze sokat kell még tanulnunk róla. Ez már nem olyan, mint egy egyszerű utcai autóból kialakított versenygép, amibe az ember csak beleül, és azonnal ráérez. Ezzel több száz kilométert gyakorolnunk kell, mire versenyképes időket tudunk majd vele futni.

Mik a további tervek?

Szeretnénk majd az AMTOSZ versenyein részt venni ezzel az autóval, ami a ralitúrából alakult át. Ez a szezon még elég dögösen indul számunkra, mivel ez lesz az első évük szervezőként. Bízom benne, hogy mielőbb megtörténik az első verseny kiírása, hiszen ebben a bajnokságban mindenképpen indulni akarunk. Az év végén pedig ott leszünk a Szilveszter Ralin is, de addig még nagyon sok idő van hátra...



Itália kipipálva

Olaszországban kezdte az évet a Varga Racing Team

Túl van az idei első tereprali-bevetésen a Varga Racing Team: Varga Imre és Szegedi Ferenc a jól ismert Nissan King Cab fedélzetén az FIA Világkupa olaszországi állomásán, Pordenone környékén kezdte a 2014-es versenyszert.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: VARGA RACING TEAM

Évtizedes hagyomány Vargáékénál, hogy részt vesznek az olasz futamon, és immáron az is, hogy elsőként adják le nevezésüket az összecsapásra. Nem történt ez másként idén sem, így a páros március 14–16-án a 287 kilométeres távú futamon szerepelt, amely jót és rosszat egyaránt tartogatott számukra.

„Az autónk a régi, a szükséges javításokat elvégeztük, de a motort nem sikerült kicserélnünk, pedig sajnos nem túlságosan erős a jelenlegi mezőnyben” – nyilatkozta a pilóta, Varga Imre. „A verseny szombati napján a vízátfolyásos rész nem tett jót a Nissannak, de Czegő a szervizben sikeresen orvosolta az összes felme-

rült problémát. Komoly megpróbáltatásnak bizonyult a legutolsó két szelektív szakasz is, ahol elhagytuk a kocsis hátsó kanyarstabilizátorát. Borzalmas csörömpölésre lettünk figyelmesek, nem tudtuk, hogy mi a zaj forrása és csak itt, a célban szembesültünk vele, hogy az autó hátuljának fele hiányzik. Sajnos ez éreztette hatását a tempónkon is, így hiába próbáltuk hajszolni az előtünk lévő autót, nem sikerült elkapni.”

A Varga–Szegedi tandem végül a T1.1-es géposztályban a 10. pozíciót szerezte meg, ami az autós összesítésben a 18. helyet jelentette számukra. Az olaszországi megméretés után az együttes a magyar bajnokság és



a Közép-európai Zóna Trófea (CEZ) nyitófutamára, az április 11–13-án esedékes Túrkeve Kupára összpontosít. A pilóta a két futam közötti nagyjából egy hónapos szünetet sem tétlenkedéssel töltötte: akárcsak tavaly, idén is előfutóként szerepel az ORB futamain, így a csapat Subaru Imprezájának volánja mögött száguldott a miskolci évadnyitó pályáin is.

„Tavaly nagyon hasznosnak bizonyult, hogy a terepralifutamok mellett a raliversenyeken is autózhattam, éppen ezért idén is alkalmazom ezt a receptet. Miskolc jó volt, élveztem a subaruzást” – mondta a tereprali-ob tavalyi kategóriabajnoka.

A magyar kategóriabajnok, Varga Imre
Olaszországban hangolt 2014-re



G-ENERGY
VARGA RACING TEAM

adrenalin
Működés & Formák

R
Rovások Zrt.
Régizás



CREW AGENCY
Hajót akarsz...

SZANI-OIL
2000 Kft.

Motoron is legyen vonzó

Kedvezőbb feltételek a versenyzőknek



Magyarországon a tereprali az utóbbi időben már csak az autósok körében örvend nagy népszerűségnek. Hodola Richárd azon dolgozik, hogy a motorosok és a quadosok számára is vonzóvá tegye a szakágat, ehhez az egyik legfontosabb eszközt szerinte a nevezés feltételeinek egyszerűsítése jelenti.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR
FOTÓ: MCH

inkább az autóversenyzéssel azonosítják. Ezzel szemben nemzetközi szinten a motorosok körében is igen népszerű a terepralizás. Portugáliában, Spanyolországban, Olaszországban hagyományosan száz felett van a nevezők száma a quadosokkal együtt a nemzeti bajnokságokban. A szakág csúcsát pedig ugyebár a Dakar jelenti.

Pár szóban ismertetnéd a saját eddigi versenyzői eredményeidet?

2009-ben kezdtem a tereprali-versenyzést, az utóbbi években már én is részt veszek az Európa-bajnokságon, és természetesen a magyar bajnokságban is. Az Eb-n legjobb eredményem eddig egy harmadik hely volt, míg a hazai bajnokságot tavaly sikerült megnyernem a motoros-quados mezőnyben.

Milyen a motoros tereprali helyzete ma Magyarországon?

Hazánkban sajnos még nem sokan ismerik, itt a kétkerekűeknél az endurokrossz és a motokrossz az elterjedtebb. Terepralit továbbra is

Itthon mi szab gátat leginkább a tereprali terjedésének? Hogyan próbálnak ezen javítani?

Társammal, Garamvölgyi Zoltánnal áttekeltük annak lehetőségeit, hogy hogyan lehetne növelni az érdeklődést. Több ötlettel is előálltunk. Az egyik akadályt az jelenti, hogy a terepraliban itinert kell használni, ami minden tartozékával együtt elég komoly, többszáz ezer forintos beruházást jelent a versenyzők számára, hiszen itt a tájékozódás az egyik legfontosabb tényező. Lehetővé kell tennünk azt, hogy itinert nélkül is teljesíthetőek legyenek a versenyek. Nemzetközi szinten már létezik egy olyan megoldás, hogy

a pálya kanyarjaiban helyeznek el bizonyos iránymutató táblákat. Ezt kellene meghonosítanunk, hiszen nagy könnyebbséget jelentene a pilótáknak. Magyarországon eddig jórészt ez akadályozta, hogy a motorosok a terepralival próbálkozzanak, hiszen egyetlen versenyre nem volt kifizetődő az itinert beszerelése, amit aztán talán jó ideig nem is használnának ismét.

A másik visszatartó tényező a rendszámtábla kérdése. Az enduro- és motokrosszban sem kötelező levezényelt járművekkel versenyezni, a tereprali összekötő szakaszain azonban a motornak részt kell vennie a közúti forgalomban, amihez már elengedhetetlen a rendszám. Ennek megoldására azt találtuk ki, hogy egy úgynevezett sportrendszámot adnánk ezeknek a motoroknak, amely megszerzésének feltételei jóval egyszerűbbek. Ezzel ugyan évente csak 90 napot lehet használni a motort, de ez bőven elég lenne a versenyzéshez.

A harmadik lépés pedig az, hogy konkrétan meg kell ismertetni a versenyzőkkel a terepralit. Mindenképpen tudatosítani szeretnénk a motorosokban, hogy ezek nagyon színvonalas megmérettetések. Kevés ország mondhatja el magáról, hogy egyáltalán van tereprali-bajnoksága, így büszkéek lehetünk rá, hogy Magyarországon már létezik ilyen. Az pedig szintén nagy fegyvertény, ha egy ország Eb- és világbajnokságot is rendez, márpedig mi a Hungarian Baja révén évek óta mindkét porondon ott vagyunk. Minden évben a legszínvonalasabb versenynek választják, ami nagyon komoly elismerés.

Ha megtörténnék ezek a lépések, kezdetben mekkora mezőnyre számítanak?

Az itthoni enduro- és motokrosszversenyeken ma a nevezők száma 100–200 körül mozog. A célunk az, hogy közülük legalább egy húszfős társaságot össze tudjunk szedni a terepralira, hiszen ilyen létszám mellett már megoldható lenne a versenyek szervezése, illetve a résztvevők között is kialakulhatna a versengés. A motorosainak azt szeretnénk megmutatni, hogy egy ilyen többnapos verseny sokkal nagyobb kihívást és attrakciót jelent, mint a néhány órán át tartó motokrosszfutamok. A nemzetközi mezőnyben ráadásul olyan elismert sztárokkal mérhetik össze tudásukat, mint például Stéphane Peterhansel, aki tavaly motorral végigcsinálta a világbajnokságot, és Magyarországon is itt volt. A többi motoros szakág viszont nem rendelkezik ilyen felhozattalall.

A motoros bajnokság promotőre a Garzone R.O.P. Kft. * Hodola Richárd csapata a Garzone-Racing *
A bajnokság partnere a Bioextra ZRT.

Komoly célok

Fontos év előtt a Bánkúti Motorsport

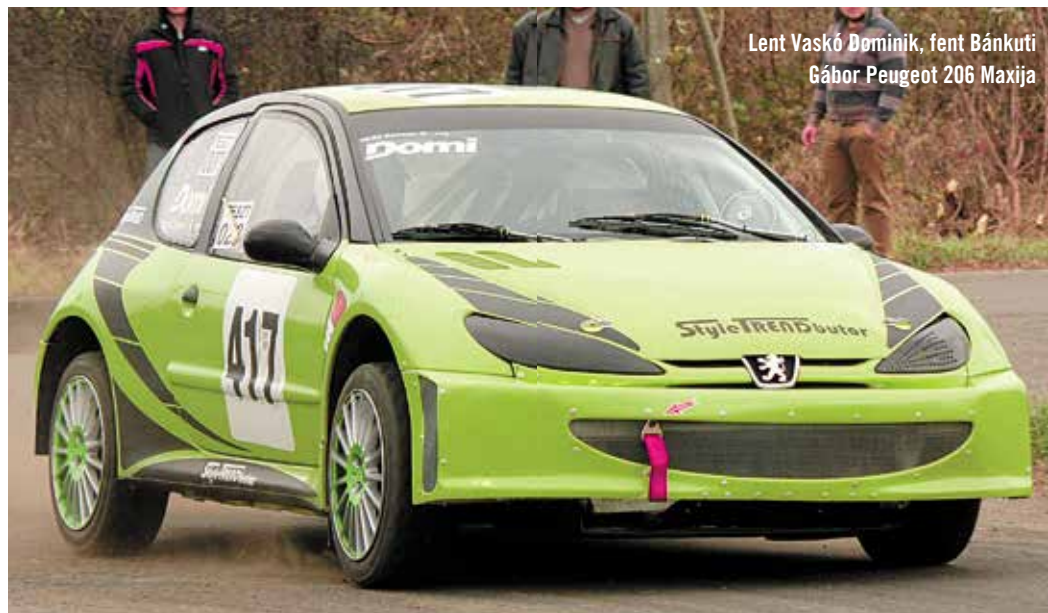
Néhány héttel a ralikrosszbajnokság szezonnyitója előtt kibővült létszámmal és a legkülönbözőbb célokkal várja első idei futamát a Bánkúti Motorsport csapata. Lapunk megszólaltatta a pilótákat és a team vezetőjét, akik olyan fontos dolgokról is szót ejtettek, mint a világbajnokság, és az azzal kapcsolatos komoly tervek.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: BETHLEN, LOIX, ZOLEG
WWW.BANKUTIMOTORSPORT.HU



Bánkúti Gábor
Magyarországra a vb-t!
Ralikrosszban idén már világbajnokságot rendeznek, és egyre több sztárpilóta közelebbi el magát a sportág iránt. Petter Solberg, Jacques Villeneuve, Ken Block, Tanner Foust és sokan mások úgy gondolják, ez olyasvalami, amiből ők sem akarnak kimaradni. Élmeny és adrenalin minden mennyiségben, a Forma-1-es autókénál is jobb gyorsulás, robbanékonyság, elszabaduló lóerők, vas a vas elleni csaták – ezt kínálja a ralikrossz a versenyzőknek és nézőknek egyaránt. Egyre többen ismerik meg a sportágat, és egyre többeknek lesz ez a kedvenc versenysorozatuk. A ralikrossz meghódítja a világot! Ez jó dolog. Magyar szempontból az öröm mégsem teljes. Nyirád ugyanis kikerült az idei versenynaptárból. Van vb, vannak sztárok,

csak épp Magyarországra nem jönnek. Legalábbis idén nem. Remélhetőleg jövőre már igen. A Bánkúti Motorsport és a többi magyar csapat viszont egyelőre az idei évre készül, és felemás érzésekkel tekint a kinti történésekre. Bánkúti Gábor majd húsz éve versenyzik Peugeot-val a ralikrosszban, és kilencszeres magyar bajnokként a sportág történetének legeredményesebb honi versenyzője. Ő a következőképpen értékeli a ralikrossz jelenlegi helyzetét. „Örülök a vb-nek, hogyne! Ez fontos része a sportág fejlődésének, és hosszú évek óta erre vártunk. Gyártók, támogatók, pénz és nagy sztárok érkeznek a sportba, és mind szép és jó. Kenneth Hansenék gyári Peugeot csapatot indítanak, Jacques Villeneuve is Peugeot-val fog menni a vb-n, ennek is örülök. De! Magyar vagyok, és mondom valamit: jöjjenek ide, Magyarországra,



Lent Vaskó Dominik, fent Bánkúti Gábor Peugeot 206 Maxija

versenyezzenek ellenünk, akkor fogok örülni nekik igazán! A másik, hogy a ralikrossz nemcsak a Supercars-ból áll, ezért teljesen érthetetlen számomra, hogy a Super1600-ban nem rendeznek vb-t. Tévesnek tartom azt a felfogást, hogy a Supercars-ban van az összes legjobb pilóta, mivel magamról is tudom, hogy nem is akarok összkerekes autóval menni, mert szeretem az elsőkerék-meghajtást, és más kiváló pilótákat is ismerek, akik ezzel így vannak. Egyébként meg kell nézni, hogy a ma Supercars-ban versenyző, és nem a mezőny végén található fiatal pilóták szinte mind a Super1600-ból mentek át, akik ellen 2-3 éve még az Eb-n küzdöttem. Sokszor a mi futamaink sokkal élvezetesebb és szorosabb küzdelmeket hoznak, mint az összkerekes autóké, ezért azzal sem értek egyet, hogy a vb az csak Supercars. Reméljük, ez is csak az első évben lesz így, és rövidesen már Nyirádon is lesz vb-futam, a Super1600-ban is! Akkor lesz őszinte az örömöm!”

„Addig viszont tudomásul veszem a helyzetet, és a többi magyar versenyzővel együtt másfelé fordulok, koncentrálok az ob-ra, a Közép-európai Zónára, a Rallycross Challenge Europe-ra, ami költségek tekintetében a legelérhetőbb nemzetközi sorozat jelenleg. Nekünk ez az életünk, szeretnénk eljutni a vb-re, és igazságtalannak érezzük, hogy Nyirád kikerült a naptárból, de ez nem fog gátat szabni a jókedvünknek. Itt van nekünk az ob, ahol rengeteg a fiatal tehetség, egyre több pilóta érkezik, szóval itt is érzékelhető a fejlődés. Csak itt az egésznek a lényege is jobban megmaradt úgy, ahogy mi szeretjük. Ezért arra kérek minden szurkolót, ne vegye el senkinek a kedvét, hogy idén nem jönnek ide a sztárok. Jöjjenek ki a Rabócsi Ringre, a húsvéti szezonnyitóra, és közvetlen, boldog emberekkel fogtok találkozni a depóban, akiknek igazán fontosak vagytok! Én és a többi magyar versenyző mindent meg fogunk tenni ➔

BANKUTI Motorsport EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

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

DUNA AUTÓ Zrt.
dunaauto.hu/nissan
ÚJ GENERÁCIÓS NISSAN QASHQAI
Duna Autó Zrt. Nissan Márkakereskedés és Márkaszerviz
1037 Budapest, Zay utca 24.
A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 3,8-5,6 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 99-129 g/km.

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

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

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

Korona Szálló Nagykamisa
Egy hely, ahol mindenki megtalálja a számára ideális kikapcsolódási formát!
• tó, pihenőpark, erdő
• horgászati, vadászati lehetőség
• vízi- és lovassport lehetőségek, valamint rendezvények
• vállalati rendezvények, konferenciák
• baráti rendezvények, esküvők
• családi vendéglátás
• házas ételek és kiszolgálás
• kiépített szalonnasütő és grillező helyek
• szauna, szolárium, hidromasszázs.
+36-93/318-426
+36-30/913-2800
koronaszallo@gmail.com
TÖLTÖDJÖN FEL NÁLUNK A MINDENNAPOK KIHÍVÁSÁIRA!
Bemutató film: www.youtube.com/watch?v=qzKNRXs20DI

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA
KONI, BILSTEIN, OHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célúak
Egyedi igényeknek megfelelően sport futamúvek tervezése és gyártása evetési alkatrészből
Alkalmazható magasságú sport futamúvek, változtatható csillapítási karakterisztikával
Egyszerű, nagyterhelésű lengéscsillapítók időszaki állványozás, szervizelés
Lengéscsillapító felújítás
Sport rugók
Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
Professionális technika, garantált minőség / ISO 9001:2009 /
Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!
KÁRÁSZY KFT.
1033. Budapest Szőlőskert u. 11.
Tel: +36-1 349-8193
Fax: +36-1 320-3836
www.karaszky.hu

CANDOR CRUISE
Hajóbérlés Horvátországban!
vitorlás hajóink: JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43 • SO 43.1 • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 43I
motoros hajóink: DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280
telefon/fax: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565
www.candor.hu

Húsz éve állunk a gyógyítás, Önök, és kedvenceik szolgálatában...
Rendelési idő: H-P 9-11 16-19, Szó 9-11, V 17-19
Email: wladarklinika@gmail.com
Telefon: 061-387-95-47
Cím: 1037 Budapest, Királyhelmec u. 16
WLADAR KISÁLLAT RENDÉLŐ

Zsipi Róbert 2014-ben is egy – a tavaly már kipróbált – Peugeot 306-tal igyekszik bizonyítani



annak érdekében, hogy idén is jó versenyeket lássatok idehaza, és ne kelljen Kanadába vagy Argentínába utaznotok, ha igazi ralikrossz-élményt akartok kapni. Számíthattok ránk, ígérjük, nem fogunk csalódást okozni.”

Vaskó Dominik
A gép készül,
a versenyző pihen



És pihenésképp országos matematikaversenyekre jár! Vaskó Dominik ugyanis nemcsak

a ralikrossz-versenypályán tartozik a legjobb tanulók közé, de az iskolában is. A 12. születésnapját nemrég ünneplő pilóta két év Junior Kupás szereplés után idén már a Magyar Kupában, felnőttek között fog indulni az ob futamain egy új építésű Peugeot 206-ossal, a Bánkuti Junior Program keretében, a BMS Sportiroda támogatásával.

Dominik a télen rengeteg versenykilométert teljesített, ami nemcsak arra volt jó, hogy már a szezonrajt előtt összeszokjon az új autóval, de arra is, hogy tovább gyűjtse a tapasztalatokat és a sikerélményeket.

Jelenleg csapata az új autón végzi az utolsó simításokat (már csak az új motort várják, ezt leszámítva már teljesen összeállt a technika), míg Domi egy kis pihenéssel és országos matematikaversenyekkel készül az ob első futamára, amelynek végén remélhetőleg

már a pontokat és a serlegeket kell majd számolnia. Előtte még a RabócsiRingen egy tesztre is lehetősége lesz az új, véglegesre összeállt technikával, majd egy hétre rá már tényleg következhet az év első igazán tétre menő versenye.

Hogy mik lehetnek az esélyek? Nem lehet megmondani előre, ettől is olyan izgalmas mindig az év első futama. „Szeretnénk jól menni a hazai pályán, de ezzel mindenki így lesz” – mondja találoán az ifjú pilóta. Hát versenyre fel, kezdődjön az évad!



Zsipi Róbert
Kölni helyett
benzingőzt mindenkinél!

A Bánkuti Motorsport versenyzője, Zsipi Róbert a tavalyi nyirádi verseny óta arra

vár, hogy újra beülhessen Peugeot 306-os versenygépebe, és összemérhesse erejét a SuperNational mezőnyének többi tagjával. Mint mondja, a ralikrossz jót tesz az egészségnek, ezért a szurkolóknak is azt tanácsolja, locsolkodás helyett inkább a RabócsiRingre menjenek versenyt nézni. Ahol mellesleg locsolkodni is ugyanúgy lehet, pláne, ha mindenki eljön!

„A szurkolóknak azt üzenem, hogy sokkal egészségesebb és nyugtatóbb a (reméljük) nap-sütéses, benzingőzzel átitatott versenypálya

mellett üldögni, mint otthon a négy fal között várni a már nem éhes és már nem is szomjas vendégeket!” – mondta nevetve Zsipi Róbert, aki ugyan élete első RabócsiRing-i versenyére készül, de azt a tavalyi kakuci és nyirádi verseny óta tudja, a ralikrossz-ob depójában a jókedv mindig garantált.

A pályán pedig a kemény küzdelem, amire intenzív edzésprogrammal készül. „A felkészülésem jól halad. Remélem, az első versenyen a téli konditermi edzések sokat fognak segíteni, kevésbé fáradok el a verseny végére, különösen, hogy szeretnék valamely döntő futamban (lehetőleg az A-ban) szerepelni. Nagyon várom már a versenyt. Az időeredmény érdekel, nem a helyezések. Nem szeretnék nagyon lemaradni

mellett üldögni, mint otthon a négy fal között várni a már nem éhes és már nem is szomjas vendégeket!” – mondta nevetve Zsipi Róbert, aki ugyan élete első RabócsiRing-i versenyére készül, de azt a tavalyi kakuci és nyirádi verseny óta tudja, a ralikrossz-ob depójában a jókedv mindig garantált.



Varga Viktor 2012-ben, az utolsó futamán győzelemmel zárt, idén is nyerni szeretne

a „profil”-tól. Ha nem is tudom őket megszorongatni még az első futamon, de szeretném, ha éreznék, hogy ott vagyok mögöttük.”



Varga Viktor
A visszatérő
2014-ben egy nagy visszatérője is lesz a Bánkuti Motorsportnak. Varga Viktor egy év kihagyás után idén egy új építésű Peugeot 206-ossal

fog indulni a Magyar Kupa mezőnyében.

Viktor 2011 és 2012 között tíz versenyen állt rajthoz Gábor 306-osával, és ötször a dobogón végzett. Legutóbbi versenyét megnyerte. Az utolsó emlék tehát szép volt, csak régen volt. Hiányzott már neki a versenyzés, örül, hogy visszatérhet. Ráadásul, egy új, a csapat segítségével épülő Peugeot 206-ossal.

„Az új autó hasonlít Gábor Super1600-osához, de azért egy-két különbség is akad” – meséli Viktor. Gábor, aki a csapat és Viktor egyik főtámogatójával, a La-Fer-Car Kft.-vel együtt építi az autót, elárulja: „A legfőbb különbség a súly/lóerő arányban érhető tetten.” Szabó László cégvezető, aki az építést koordinálja, teszi hozzá: „Ez egy nagyon jó alapautó lesz, amit a későbbiekben tovább lehet majd fejleszteni és Gábor autójának szintjére hozni.”

„Az biztos, hogy a csapaton nem fog műlni semmi. Köszönöm a La-Fer-Car, a VIP Controll System és igazgatója Sivó Gyula,

valamint Gábor segítségét, aki nem mellesleg az építés szellemi atyja” – mondta el Varga Viktor.



Id. Bánkuti Gábor
Cél a világbajnokság!

A Bánkuti Motorsport közel két évtizede hűen kitart a ralikrossz mellett, amely évről évre töretlen fejlődést mutat – idehaza és a világon egyaránt. Id. Bánkuti Gábor csapatfőnököt a sportág jelenlegi helyzetéről, valamint csapata közeli és távoli célkitűzéseiről kérdeztük.

„Egyre többen kezdik meglátni a ralikrosszban azokat az értékeket, amiket mi már jó húsz éve megláttunk benne” – kezdi id. Bánkuti. „Nincs még egy olyan nézőbarát, látványos és költséghatékony, televízió által közvetíthető autósport, mint a ralikrossz. Legyen szó az ob, az Eb vagy épp a vb futamairól, a lényeg mindenhol ugyanaz. Izgalmas, rövid csatákat láthatnak a nézők,

és ezekből sokat. Nem véletlen, hogy Amerikát is meghódította a ralikrossz, a vb-n pedig egyik sztárpilótát és gyártót jelentik be a másik után. Úgy gondolom, nekünk most nem azzal kell foglalkoznunk, hogy idén nem lesz Nyirádon vb-futam, hanem az, hogy felépítsünk egy olyan csapatot, amely a vb-n tud szerepelni. Nekünk, mint Bánkuti Motorsportnak, ez határozott célunk. Nagyon fontosnak tartjuk az utánpótlás kinevelését, hiszen ők jelentik sportágunk jövőjét. A Bánkuti Junior Program keretében, a BMS Sportiroda támogatásával Vaskó Dominik idén a Magyar Kupában indul egy saját építésű Peugeot 206-ossal, és úgy néz ki, hamarosan több 10–12 éves pilóta is csatlakozhat hozzánk. Emellett tovább erősödünk, és idén már négy autóval és négy versenyzővel állunk rajthoz az OB első futamán. Gábor és Viktor számára a bajnoki cím lesz a cél, Dominiktól idén nagy fejlődést várok, Robi még ismerkedik a ralikrosszal és a pályákkal, neki egyelőre saját magát kell legyőznie. Ez a rövid távú terv, de közben már a háttérben folyamatosan dolgozunk a hosszabb távú jövőn, ami számunkra a világbajnokságot kell, hogy jelentse.”

Szállás Panziókban szállás 40 főig!
Borkóstoló a Ramasetler Pincében tájékozott helyi barok saját szőlőből.
Házi készítésű ételek.
Fakultatív program lehetőségek: Horgászat, lovagi torna, túrázás...
Pánzió-Krígler Kft.
8330 Sümeg, Boróközi u. 11.
E-mail: panziokrigler@gmail.hu
Tel/Fax: 06-87-550-320; 06-20-9333-243

SRT Sikerre vezetünk!
Tel.: +36-20 / 21-22-900 www.srteam.eu

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cím: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.
tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195
e-mail: sasauto@t-online.hu

Rototest teljesítménymérés
Tel: +36-30/985-4529

CANDOR Charter **PROMONTORSPED** **KARÁSZY** **Eibach e-sprint futárszolgálat** **Rototest teljesítménymérés** **VIP CONTROLL SYSTEM** **Formúla** **Skpower** **Gelbert** **STutor.hu** **BUDA MOZGÁSBAN A VÁROS** **KONI** **WWW.MOBTELSHOP.HU** **PIFACE** **INTENT** **KARASZY.HU** **Culevit** **SRT** **LA-FER-CAR** **SÜMEG** **www.krigherpanzio.hu**

Húsvéti Rallycross Parádé!

**Rallycross Közép-Európai
és Országos Bajnoki I. futam
Országos Amatőr Versenysorozat I. futam**

2014. április 20-21.

A.M.G. RabocsiRing
MÁRIAPÓCS
www.rabocsiring.hu

**Hazai és nemzetközi élmezőny együtt.
Több mint 120 versenyző.**

Egész napos családi programok.



Fellépő:

Kállay-Saunders András



Szerelem első látásra

A 2013-as autókrossz bajnok Kis Ádám az Eb-re készül

Még csak pár éve ismerkedett meg az autókrosszal, de máris az Európa-bajnokság felé kacsintgat Kis Ádám, a karosszériás autókrossz tavalyi magyar bajnoka. Ehhez új autót épít és komoly terveket szövöget.

SZÖVEG, FOTÓ: HAJÓKA

Tavaly fölényesen nyerted a Touring Autocross kategóriát Magyarországon. Emellett az FIA CEZ szériában egy Mitsubishi EVO VI-tal indultál. Hogyan sikerült itt az év?

A CEZ-t sikerült megnyernünk, bár nem zártunk problémamentes évet, mert sajnos majdnem minden futam előtt szerelnünk kellett. A csapatomnak köszönet jár a magas színvonalú munkáért. Magyarországon mind a két nyírádi versenyen jól éreztem magam, hisz ebben az évben versenyeztem először ott. Külföldi pályák közül a csehországi Prerovot a gyorsasága miatt kedveltem meg, a szlovákiai Molca pedig az elért eredmény és a festői környezet miatt tetszett.

A legpechesebb versenyünk a Nyírádi Eb volt, amelyen a szabadedzés végétől kezdve megmakacsolta magát az autó. Az edzésen hatodik helyen végeztünk, ám az időmérőn az AC pumpa meghibásodása miatt már csak a mezőny végére kvalifikáltuk magunkat. Az első előfutamon a rajtnál szétrobbant a hátsó difi és a rajtrácson maradtam. A második előfutamon az utolsó pozícióból történő viszonylag jó rajt után három kanyar elteltével már az ötödik voltam. Ám a negyedik körben elfogyott a hátsó gumim, megfórogtam, így csak a 7-8. hely környékén végeztem. A futam után kiderült, hogy nem megfelelő abroncsokat vittünk magunkkal, így a szinte slickre kopott gumikkal a harmadik előfutamat az utolsó előtti helyen fejeztük be.



A pilóta (középen) és segítői a tavalyi díjátadón



Mesélj egy kicsit az előéletedről. Miért az autókrosszt választottad, amikor versenyezni kezdted?

Barátaim révén 2009-ben ismerkedtem meg a sporttal, ekkor még csak nézőként. Ám annak az évnek a szeptemberében már egy 1,6-os Nissan Sunny volánja mögött találtam magam a Dömsödi Autocross Arénában. Autósportokban ezt megelőzően semmi-

lyen tapasztalatom nem volt. Mondhatnám, szerelem volt első látásra. Első versenyemen máris a negyedik helyen végeztem. Nem sokkal később, decemberben Dunaföldváron kategóriagyőztes lettem a Mikulás Kupán. 2010-ben és 2011-ben a Duna Kupa sorozat közepkategóriájában vettem részt. Mindkét esztendőben hajszállal maradtam le a bajnoki címről. 2012-ben ob-futamokon indultam egy Nissan Sunny GTI-R-rel és pár CEZ versenyen is rajthoz álltam.

2013-ban Ausztriában is letted a négyesed, hiszen ott is bajnok lettél.

Igen, mivel a magyar és az osztrák autókrossz-bajnokság futamai szinte teljes évben közösek voltak. Végül a sógoroknál is fölényesen nyertük a bajnoki címet, bár ezt csak utólag tudtuk meg.

Idén hol, milyen autóval, mely bajnokságban szeretnéd megmérettetni magad?

Idén remélhetőleg új autóval, egy Mitsubishi Colttal vágunk neki az ob és az Európa-bajnokság futamainak. Ismét a Touring kategóriában fogunk indulni. 2014-et tanulóévnek szánjuk, mivel számomra ez egy teljesen új autó. Hozzá kell szoknom, és ki kell szűrni a gyermekbetegségeit, amelyekből remélhetőleg nem lesz sok. Célunk, hogy a szezon végére az autó versenyképes legyen az Eb élmezőnyében. Emellett pedig magam is komoly fejlődésre törekszem a vezetési tudás és a mentális felkészültség tekintetében. Itthon a címünk megvédésére törekszünk, míg nemzetközi szinten a tisztas helytállást tűztük ki magunk elé.

Támogatók: Belföld Sped Kft., LKL Color Kft., Adip' Art Kft., Levianus Kft.





Együtt, egymásért

Összefog az autókrossz és a tereprali Túrkevé

Az idei Dakar Rali egyetlen magyar autós indulója, Sebestyén Sándor, illetve Ábrahám Károly és Szabó Kálmán, az autókrossz sokszoros bajnokai egy különleges dupla verseny megrendezésére vállalkoztak. Április második hétvégéjén szűkebb pátriájukban, Túrkevéen egyszerre rendezik meg a tereprali és az autókrossz országos bajnokság, valamint a CEZ szezonnyitó futamait.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SANDLANDER

Hogyan született az ötlet, hogy közös rendezésű tereprali-autókrossz futamot szervezzetek Túrkevéen? – kérdeztük Sebestyén Sándort.

Még tavaly augusztusban született meg a megegyezés a két szakosztály között, hogy együtt rendezzük a versenyeket. A tereprali oldalt én képviselem, az autókrossz részéről pedig Ábrahám Károly és Szabó Kálmán intézkedtek. A közös rendezés másik oka pedig az, hogy a tereprali az autókrosszból fejlődött ki, aminek nagyon nagy hagyománya van itt, Túrkevéen.

Te magad a híres túrkevei autókrosszversenyek idején nőttél fel, hogyhogy nem ezt a szakágat választottad?

Gyerekként én is csodáltam az autókrosszt, de a szülők féltettek, óvtak tőle. Ehelyett a mezőgazdaságba csöppentem, itt szeret-



tem bele a terepjárókba. Amikor versenyzésre adtam a fejem, a tereprali mellett döntöttem, első futamom 2009-ben egy Bamako Rali volt. Természetesen az autókrossz szakosztályt is nagyon tisztetem, hiszen rengeteg munkát befektetnek az eredményekbe. A versenyzőink sikeresek, és még ha kevesen is vannak, fenntartják a szakág hírnevét az országban.

Mi lesz a hivatalos program a hétvégén?

Az esemény pénteken kezdődik a gépátvételrel, és még ugyanazon a napon sor kerül a prologra. Együtt Szolnok belvárosában megtartjuk a tavalyról elmaradt 2013-as tereprali-bajnokság díjkiosztóját. Maga a verseny szombaton kezdődik öt szelektívvel, míg vasárnap további három szakasz teljesítése után hirdetnek eredményt. Kunsági birka-pörkölttel és mindkét nap további meglepetésekkel várjuk a versenyzőket és a kedves vendégeket.

Kipróbáltad-e már a dakaros autóddal az egy kilométeres városi körpályát, amely ezúttal a terepralifutamnak is része lesz?

Őszintén megmondom, soha az életben nem vezettem még itt, de nagyon várom, hogy végigszágulhassak rajta.

Milyen egyéb terveid vannak 2014-re? Lesz Silkway-részvétel idén is? És a jövő évi Dakaron is ott leszel? Szerepel a versenynaptárban a Közép-Európai Zóna Trófea (CEZ)?

A magyar bajnokságban végig ott leszünk, és a CEZ-ből is megcsinálunk, amennyit csak tudunk. Emellett természetesen a Silkway Ralin is rajthoz állunk, utána pedig ugyanúgy készülünk a Dakarra, mint az előző évben.



TURKEVEKUPA



Terep-Rallye Nyílt Országos Bajnokság

Autókrossz Országos Bajnokság

Cez Trófea I. FUTAM 2014 Április 11-13

I. FUTAM 2014 Április 13



sandlander.com



Útvonal: Szolnok - Túrkeve - Kétpó



tyén

TEAM



sandlander.com



Útvonal: Szolnok - Túrkeve - Kétpó





Sikeres teszt Jesolóban

MHH Team: Fodor Géza ráhangolódott

A szlovén gokartbajnokság első futamán, az olaszországi Jesolóban hangolt a magyar évadra Fodor Géza, az MHH Rally & Kart Team csapatvezetője és immáron harmadik éve sikeres gokartversenyzője.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: MHH

A magyar bajnokság rövidesen szintén ezen a pályán veszi kezdetét, így a futammal a helyismeretszerzés, az új gokart kipróbálása és a téli szünet utáni átmozgatás volt Fodor célja. Mindezt sikeresen teljesítette, sőt még egy második helyezést is szerzett a DD2 Mastersben.

„Nagyon hasznos volt a hétvége, hiszen sok olyan dolgot tudtunk kipróbálni, amely egyetlen teszten sem jött volna elő. Péntek délután érkeztünk a pályára, és már ekkor tudtam menni pár ismerkedő kört. Szombaton száraz körülmények között sikerült jól beállítani a gokartot. Vasárnap viszont leszakadt az ég, így nagyon erős esőben, szélviharban, majd felszáradó pályán is mentem. Ennél változatosabb körülményt nem is tudtam volna kívánni a tesztversenyünkre” – nyilatkozta a pilóta.

„Vasárnap a warm-up jól sikerült, az időmérőn nem tudtam kihozni magamból a leg-

többet, de így is a leggyorsabb voltam a DD2 Mastersben. Az elődöntőben és a már felszáradt pályán a döntőben is második lettem.”

„A gokart tesztelése mellett nagyon jó alkalom volt, hogy felébredjek téli álmomból. Tavaly év végén nagyon együtt éltem a gokarttal, most viszont még mindkét rajtnál bealudtam egy kicsit. A döntőben előjött egy beállítási hibánk is, ami szintén nagyon hasznos volt, hogy egy tesztversenyen fordult elő, nem az éles bajnoki futamon.”

További információ: www.menya.hu, www.facebook.com/menya.hu

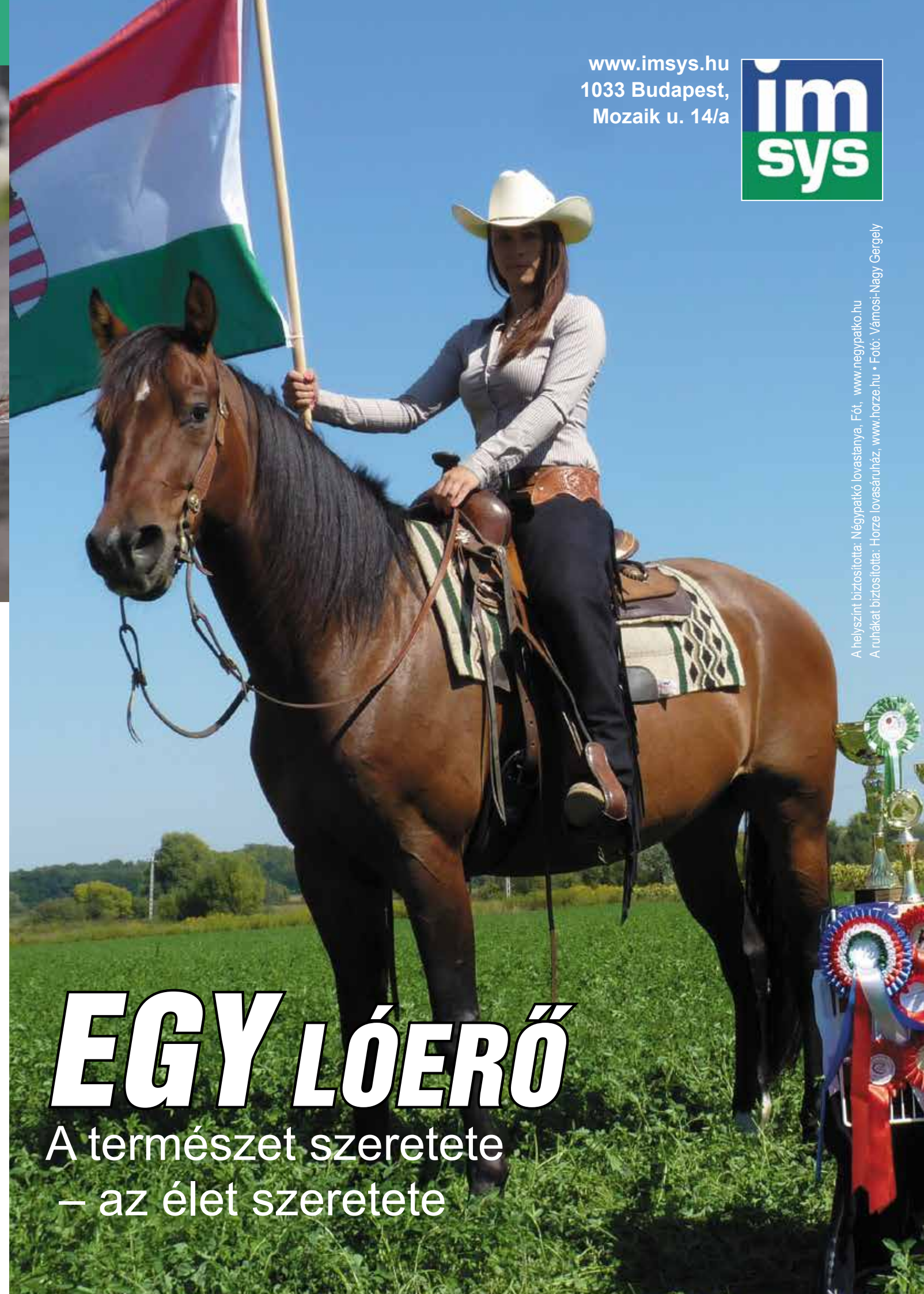


A Magyar Gokart Szövetség Bajnoksága

Április 11–13.	OB, CEE	Jesolo, Olaszország
Április 25–27.	OB, osztrák	Rechnitz, Ausztria
Május 16–18.	OB	Gokart Stadion, Kecskemét
Június 20–22.	OB, CEE	Pannonia Ring, Ostffyasszonyfa
Július 25–27.	OB, CEE	Poznan, Lengyelország
Augusztus 29–31.	OB, osztrák	Dunaszerdahely, Szlovákia
Szeptember 19–21.	OB, CEE	Speedworld, Pachfurth, Ausztria
Október 10–12.	OB, osztrák	Speedworld, Pachfurth, Ausztria

*OB: országos bajnokság, CEE: Közép-Kelet-Európai Zónabajnokság, osztrák: osztrák bajnokság

Az MHH Rally&Kart Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.



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



A helyszínt biztosította: Négypalkó lovas tanya, Fotó: www.negypalko.hu
A ruhákat biztosította: Horze lovasruház, www.horze.hu • Fotó: Vámosi-Nagy Gergely

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete

Új vázzal a bajnoki címért

Jesolóban kezdődik Jerkó Patrik szezonja



A tehetséges gokartos idén új technikával küzd a bajnoki címért

A tavalyi harmadik hely után idén a kategória bajnoki címére pályázik a gokartos Jerkó Patrik a magyar bajnokságban. Ehhez új váz is rendelkezésére áll, amivel már a nemzetközi szinten is megméretteti magát.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TDK

Hogyan zárult Patriknak a tavalyi év? – kérdeztük az édesapját, Jerkó Istvánt. Az utolsó futamot a Pannónia-Ringen rendezték. Patrik az első és a második versenyen is a 4-6. hely környékén végzett, alig lemaradva a dobogóról, ami elég volt ahhoz, hogy két pont előnnyel megszerezze a bajnoki harmadik helyezést a Rotax Max Junior

kategóriában. Így kijelenthetjük, hogy nagyon jól zárult számunkra a szezon.

Milyen technikai változtatásokkal készülnek az idei évre?

Idénre is maradtunk a CRG gokartnál, de egy más típusú vázra váltottunk. Ez egy újabb fejlesztés, amivel reményeink szerint már a bajnoki címért mehetünk a magyar bajnokságban. Tartottunk edzéseket, és az első tesztek alapján úgy tűnik, hogy beválik az újítás. Mérheto volt számunkra a hatékonysága, és egyelőre nincs vele gond.

Mikor kezdődik az idei szezon? Milyen eredménnyel lennétek elégedettek?

Április 13-án lesz az első versenyünk az olaszországi Jesolóban, most arra készülünk. Ez a Közép-Európai Zóna Bajnokság futama lesz. Dolgozunk azon, hogy a nemzetközi mezőnyben minél előrébb végezzünk, a célunk az, hogy az első tíz helyezett között zárjuk a hétvégét. Az első futamhoz még óvatosan állunk hozzá, nem tűzünk ki nagy célokat. A magyar összesítésben természetesen szeretnénk megnyerni a bajnokságot, de a zónán belül a szezon egészét nézve is az első tízbe kerülést célozzuk meg.



- HB PACK Kft.
- Öko Racing Média Kft.
- BB PACK Kft.
- Ratizol Kft.
- Triál-Tech Kft.

Köszönjük a támogatást!



FELBONTÁS
1080p

SEBESSÉG
18^m
h

MAGASSÁG
1787ft



Life. Camera. Action.



A VIRB Elite kamerákat az igazi kalandoroknak tervezték. Igen, természetesen HD minőségű felvételeket készíthetünk vele, de ami még fontosabb, bárhová sodor az élet, a Virb Elite extra hosszú akkumulátor élettartamával és vízállóságával mindenhol helytáll majd.

További információk: www.garmin.hu

GARMIN

* Búvárkodáshoz opcionális merülőköt kapható, mely 50 méterig növeli a vízállóságot

VIRB™ 1080p HD akció kamera GPS-szel

Bővülés és bemutatkozás

Gender Racing Team: Kiállították magukat

Az Auto Motor Tuning Sport Expón megmutatta új versenyzőit a Gender Racing Team. Igaz, a szezon kezdetéig még van pár hét, már mindenki türelmetlenül várja az új évadot.

SZÖVEG: KRISZTINA KOCHAN • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Márciusban, immáron kilencedik alkalommal rendezték az Auto Motor Tuning Sport Expót, ahová több mint 40 ezer néző látogatott ki. A Gender Racing Team-nél is sokan jártak, a csapat tagjainak sok munkája akadt az autogramok kiosztásával. Tóth Tamás csapatfőnök eközben a kiállításon is

az alig pár hét múlva kezdődő szezonnyitóra koncentrált.

„Ez az első nagyobb autós megmozdulás az idén, úgyhogy mondhatjuk, hogy félig elkezdődött a szezon. Persze mi már január 6-án, az év első munkanapján belefogtunk az autók felkészítésébe. Rengeteg alkatrészt kellett

hoznunk Franciaországból, Olaszországból. Újítottunk fel motorokat. Két autónk teljesen készen is áll, és még van két autó, amivel háromhetes munkánk lesz, úgyhogy pont a versenyre leszünk készen.”

A 2014-es szezontól új támogatók is csatlakoztak a csapathoz, akiknek az első közös megjelenése pont a kiállításon történt. A csapat nagy öröme a régi partnereik is velük maradtak. De nem csak támogatókkal bővült a Gender Racing Team. Ettől a szezontól több fiatal is csatlakozik az alakulathoz. Rónai Tamás és Balogh Zoltán mellett a dán Casper Thomsen is autóba ül az évad folyamán. Mind a hárman gokartos múlttal rendelkeznek, és amíg Tomi és Casper ült már formulaautóban, még Zolinak szoknia kell majd az új versenygépet.

Rónai Tamás mindösszesen 14 éves és pályafutása egy újabb mérőföldkőhöz érkezik. „Nagy örömmel tölt el, hogy életem első formulaautós szezonját a Gender Racing Team színeiben teljesítem. Ők Magyarország



legjobbjai, így biztos vagyok abban, hogy jó kezekben vagyok. Óriási köszönettel tartozom Tóth Tamás csapatfőnöknek és a szponzoraimnak, hogy bizalmat szavaztak nekem az idei évre. Nagy motivációt ad az, hogy olyan csapattársaim vannak, mint Eszenyi László vagy Királykúti Márk. Mindketten több bajnoki címmel is rendelkeznek, és nagy-szerű érzékük van a vezetéshez. Alig várom, hogy elkezdődjön végre a szezon.”

Balogh Zoltán már több évet is eltöltött gokartban. A versenyszituációk nem lesznek újak, de a nagyobb versenygépet még szoknia kell. „Négy éve kezdtem el gokartozni. De már úgy érzem, hogy érett vagyok arra, hogy feljebb lépjek, és így találtuk meg egymást a Gender Racing Teammel. A legjobban azt várom, hogy mehessek végre az autóval.”

A csapat minden eddiginél nagyobb létszámmal indul a bajnokságban. Négy

autóval még sosem várták a szezonnyitó hungaroringi versenyt. A versenyzők közül a legrutinosabb, Eszenyi László már hazajár a csapathoz, hiszen az alakulat legrégebbi pilótájáról beszélünk. Az újoncok érkezése pluszfeladatot ad a veszprémi versenyzőnek. „Az idei évtől kicsit jobban oda próbálunk figyelni a fiatalokra, tehát nem mondanám, hogy egyszerűbb a helyzetem. Annyival bővült a feladatom, hogy nem csak a saját dolgomra kell odafigyelnem, hanem a többi srácnak a mozgására is a pályán, hogy utána, amikor kijöttünk, akkor tudjak nekik segíteni, hogy én mit láttam kívülről.”

Tóth Tamás csapatfőnök, Eszenyi László, Királykúti Márk versenyző és a csapat összes tagja egy célért dolgozik: minél több dobogós helyezést és győzelmet begyűjteni...

Szupersport Toyota

FT-1: Ilyen lehet a japánok legjobb autója

Mi értelme lehet egy tanulmánynak, amelyről már a bemutatása pillanatában tudható, hogy sosem kerül gyártásba?

A „Future Toyota” szerepe az, hogy felvázolja a márka sportos dizájn-képzeléseit a következő évtizedre, no meg hogy odavonzza a tekinteteket az autósalonok japán standjára...

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: TOYOTA



A világ legnagyobb gyártója a Detroiti Autósalonon leplezte le a kaliforniai Calty Design Research tervezőstúdió által megálmodott gépet, de Genfben már el sem hozta: az FT-1 távol esik a Svájcban felvonultatott „reális” Toyota-modellpalettán. A karosszéria leginkább egy Ferrarira hajaz, bár bőven fel-

fedezhetőek rajta a Celicán, az MR2-esen, a GT-86-on már látott domborulatok, és talán az F1-es kaland „beütései” is. A márka lelkes hívei mindebből azt szűrték le, hogy a kocsik nem lehet más, mint a következő Supra, de mindennek ellentmond, hogy a tanulmány egyelőre nem rendelkezik haj-

ráslánccal, így motorral sem. A futurisztikus utastér előtti átlátszó motorháztető alatt csak a látvány kedvéért ül egy imitált erőforrás, a hátsókerék-hajtás spekuláció ugyanakkor nyilvánvaló, hiszen egy modern szupersportkocsi csakis így képzelhető el.

A tervezőműhely a találgatásokat követően sem volt túl bőbeszédű, a stúdió vezetője csak annyit nyilatkozott, hogy egy „agresszív megjelenésű, versenypályára orientált tanulmányautót készítettünk, amelyet egy kimagasló technikai színvonalat képviselő, magas teljesítményű, belső égésű motor hajt majd.”

Hogy mindez valóban megvalósul-e, azt pillanatnyilag a legszűkebb gyári vezetéssel kívül aligha sejtí bárki is, ám szerencsére egy valami biztos: az autónak a Gran Turismo 6 című ikonikus játékban biztosan lesz jövője, kiegészítőként ugyanis máris letölthető.



AQUAPROFIT

Több mint tanácsadás



www.aquaprofit.com

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
independent car dealer and repair service



Árral szemben

Mazda 3 CD150

A japán gyártó piacra dobta a harmadik Skyactiv technológiával felszerelt autóját. A Mazda 3-as követi elődeit, amelyek használtan igen jól fogják tartani az árakat, mert a bennük felvonultatott műszaki tartalom rendkívül egyszerű és hatékony.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az egyszerűség erejét használja a Mazda, és ezzel sok borsot tör a konkurencia orra alá. Az ellenfelek leváltották a nagyobb hengerűrtartalmú, viszonylag egyszerű, „nagy” fogyasztású, környezetszennyező motorjaikat, kis köbcentis, három- és négyhengeres, turbófeltöltővel szerelt erőművekre. Ezek fogyasztása a tesztheink szerint elmaradnak a gyár által megadott, erősen elméleti értékektől, a hangjuk pedig fűrészgépekéhez hasonlatos. És még nem beszéltünk a tartósságról, hiszen az ilyen

motorok életét nagyban befolyásolja a sofőr gondossága. Az ilyen elképzelésekkel megy egy ideje szembe a Mazda, immár a hármassal is.

A külső követi a hatosnál és a CX5-nél bevált Kodo, a mozgás lelke elnevezésű formai megoldást. Tesztautónk a felénk igen népszerű szedán, magyarul négyajtós kivitel, ez az előbb említett csomagolásban azonnal a kategória élére ugrik, mert ott elég konzervatív (unalmas) versenyzők találhatók, többek között a VW Jetta vagy a Toyota Corolla jelentenek ellenfelet.



Magyarországon jól fog fogyni a négyajtós karosszéria, szeretjük a szedánokat



A csomagteré mérete 419 liter, a lépcsős kialakítás hátránya, hogy kevésbé jól pakolható az ötajtós kivitelnél. Olyan dolgokért szeretjük a Mazda 3-at, mint a 90 fokos szögben nyitható hátsó ajtó, a pazar sebességváltó, a kiváló kormányzás és a teszten 6,5 literes átlagot produkált, 150 lóerős, 380 Nm nyomatékú motor.

A Mazda 3 utastérében érdekes kettősség lelhető fel, a kényelemmel, felszereltséggel nincs gond, de bizonyos elemek mintha időutazásban vettek volna részt: ezek nem vesznek el a kocsi használati értékéből semmit, csak szokatlanok. A klíma kezelése, mintha tíz évvel korábbi japán autókból maradt volna itt, az elektromosan működtetett kézifék helyett hagyományos kézifékekkel szerelték, a műszerfal tetejére épített kijelző pedig nem érintőképernyős, csak a középkonzolon lévő eszközzel lehet irányítani.

Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4580/1795/1450 mm
Motor:	2191 cm ³ , 150 LE/2400, 380 Nm/1800
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,1 mp
Ár:	7 099 900 Ft (Alapár: 4 990 000 Ft)
Tesztautó:	Mazda Motor Hungary Kft.

Bogár, páncél nélkül

Volkswagen Beetle Cabriolet 1.4 TSI

A Volkswagen legfrissebb Bogara nyitott tetővel a megszokottnál is feltűnőbb közlekedési eszköz, amit az utánozhatatlan stílusa miatt vásárolnak.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Elsőre nem érhető, hogy miért került be a Volkswagen legutóbbi Innovaturnéjába a Bogár nyitott változata. Az újragondolt klasszikus a Golf VII megjelenése előtt landolt a kereskedőknél, így még a régi, nehéz padlólemezre épült. Ez a száraz adat el is vehetné a kedvet az autótól, de a szilárd karosszéria, a zörgésmentes utastér elhesseget minden negatívumot.

Érdemes viszont figyelni a különlegességre a dupla kuplungos automataváltó (DSG) miatt, ami igen jól illik a nyitott tetős siklás-hoz. Igazi különlegesség a 160 lóerős, kompresszorral és turbófeltöltővel szerelt 1,4-es,

szinte hallhatatlan benzines motor is. A váltó és a minden fordulaton jól húzó erőforrás kombinációja 8,6 másodperc alatt gyorsítja a „rongyvetős” autót százra. A dinamizmus passzol a Bogár stílusához, lehet vele sietni, de szerencsére nem GTI fűrgeségű a nosztal-



A tavasz kicsalogatja a tető nélküli Bogarakat

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4278/1808/1473 mm
Motor:	1390 cm ³ , 160 LE/5800, 240 Nm/1500-4500
Gyorsulás (0-100 km/h):	8,6 mp
Ár:	7 417 030 Ft (Alapár: 6 228 380 Ft)
Tesztautó:	Miskolc Autó

A családi űrbázisról jelentjük

Citroen C4 Picasso 1.6 e-HDI 115 Intensive

A francia gyártó visszatért a gyökereihez és elkezdett ismét merész formákkal dolgozni, az irányvonal legfrissebb képviselője a C4 Picasso.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Igazából teljesen érthető a Citroen stratégiája a robotzsaru arcú, űrhajó formájú autóval: a műfaj unalmas, minden valamirevaló gyártó tud tárolókkal, mozgatható és kivehető ülésekkel telepakolt egyterűt készíteni. A franciák visszanyúltak a DS-t, CX-et idéző időkbe, amikor formatervezésben évtizedekkel megelőzték a konkurenciát. Most hasonló történik, azzal a különbséggel, hogy a Peugeot-val közös vállalatcsoport történelmének legnagyobb válságát éli. Ilyen helyzetben csak előre lehet menekülni, és ennek az eredménye az igen látványos, embereket megosztó egyterű.



A formára nem kell sok szót pazarolni, merész, és az autó ezzel a külsővel igencsak kitűnik a mezőnyből. A nem hétköznapi megoldások az utastérben is folytatódnak, a tanulmányautókat idéző műszerfalnál középre helyezett képernyőket és letisztult, kezelőgomb-mentes középvezeték alkalmaz-

giautó, az úthibákat jól kivásalja, a kocsi karakteréhez jól illik a nem himbálózós, németesen kényelmes rugózás.

A második generációs Beetle kabrió az elődjénél kevésbé csajos, az autó célközönsége az egyedül vagy párban élők. Az ilyen autó vétele természetesen érzelmi alapon történik, maximum a kiváló hajtásláncot lehet észérvként felhozni mellette. A szerelembe esés azért fontos, mert az autó a mindennapi közlekedésben kétszemélyesnek számít, a csomagtere pedig kisautó méretű (225 liter). Ez és a felnőtteknek csak rövid távon használható hátsó ülések problémája természetesen a rajongókat nem rettentheti el, ők a stílusért, a formáért vásárolják a Bogár kabriókat...

tak, a jobban felszerelt kiviteleknel pedig a kormányra került egy halom kapcsoló.

Aki szereti és jól kezeli az okostelefonokat, az bizonyára nagyon fogja kedvelni a Peugeot 308-ból ismerős érintőképernyős menürendszert. Azért nem minden annyira szép és jó, a rendszerben található pár logikátlan megoldás, például néhány gyakrabban használt funkciót sokat kell keresni.

Ami ellen nem lehet panasz: a rekeszek, az ülések és az anyagminőség. A hátsó sorban lévő három ülést egymástól függetlenül lehet mozgatni, a tárolóhelyek témájában az első két ülés közötti tér alatt lévő óriási hely a megdöbbentő.

Az ilyen családi egyterűekhez természetesen kényelmes rugózás és dízelmotor illik. A rugózás lehetne azért valamivel feszesebb, a hat liter körül fogyasztó, start-stop rendszerrel ellátott 1,6-os dízel pedig teljesen rendben van.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4428/1826/1610 mm
Motor:	1560 cm ³ , 116 LE/3600, 270 Nm/1750-2000
Gyorsulás (0-100 km/h):	11,8 mp
Ár:	8 325 000 Ft (Alapár: 4 999 000 Ft)
Tesztautó:	Citroen Hungária Kft.

www.Porsche911service.hu

2012 Porsche 911 Carrera S



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



Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service

Tóth Tünde

és a Mercedes-Benz

112-113



Lány

Név: Tóth Tünde

Kor: 22

Lakhely: Debrecen

Foglalkozás: műkörömpítő

Autó

Név: Mercedes-Benz E220 Avantgarde

Gyártási év: 2013

Teljesítmény: 170 LE

Motor: 2143 cm³



Fotó: Janics Attila



OLVASÓINKTÓL

A határok feszegetéséről

Jó lenne, ha a szabályok nem óvatkodásra biztatnák a csapatokat, hanem a határok feszegetésére, ahogy az elvárható lenne az autósportok csúcán. A Formula-1 régen arról szólt, hogy ki tudja jobban átlépni a határt anélkül, hogy hibázná. Most már a határokat sajnos nem a fizika szabja, hanem az FIA...

Tamás Papp

A Williams sepangi csapatutasításáról

A Ferrarinál annak idején teljesen jogos volt a csapatutasítás, most azért rögtön a 2. futamon picit erős volt ez. Bár utólag mondtak ilyeneket, hogy ha Bottas nem tudja megelőzni Buttont, akkor Massa visszakapja a helyét, csak ezt Massával a futam alatt elfelejtették közölni.

Martin Mátics

Ricciardo rajtbüntetéséről

Akár büntetik, akár nem, az ilyesmi előfordul. Olyan nem lesz, hogy egy technikai sportban mindent tökéletesen csinálnak. Szerintem ezzel most jó pár versenyre visszavetik Ricciardo kezdeti lendületét, és ugyanúgy eltűnik a süllyesztőben, mint Webber, de ne legyen igazam.

Juhász Sándor

A GP2-nél is rosszabb?

Az F1-en már pár éve jóformán csak aludni lehet, mert semmi másról nem szól, csak a nagy hírverésről, aztán pedig a lassan lecsordogáló futamokról. Hamarosan már oda jutunk, hogy egy GP2-es pilóta nem szívesen megy majd az F1-be, mert a GP2-ben legalább odateheti magát rendesen, és sebességben sincsenek már 10-15 másodperccel lemaradva.

Sándor Sly Bagi

A csalódásról

Hétéves koromtól minden futamát nézem a Formula-1-nek. Mindig voltak rossz évek, unalmas futamok. A 2014-es szezon számomra olyan, mint amikor várunk egy filmet, amit már régóta meg akartunk nézni, de mikor végre leülünk elé, csalódunk. Nekem nagy csalódás ez az év.

Nyerges Gábor

Alonsót még tíz évig a Ferrarinál tartanák

A Ferrarinál gúzsba van kötve a keze. Ez lesz az 5. éve itt, bár kétszer nagyon közel volt a győzelemhez, egyetlenegy-szer sem adott alá egy igazán hozzá méltó autót. Hogy még tíz évig? A fenét!! Én azon csodálkozom, hogy idáig nem szakadt el nála a cérna, és nem pakolt össze...

Wrzesniewski Lech

TÍZ ÉVE ÍRTUK



A Sauber első ízben vitte el a Formula-1-et Bahreinbe, amikor a svájci Neel Jani húszezer érdeklődő előtt a főváros, Manama utcáin száguldzott egy C22-vel. A King Faisal Highway-n Jani kis híján 300 km/órás sebességet ért el az autóval, lenyűgözve a világbajnoki sorozatot eddig legfeljebb a televízióból követő közönséget.

Max Mosley, az FIA elnöke úgy véli, csak egy gumiszállítóra lenne szükség a Formula-1-ben, ezzel megszűnne a gumiháború, és a gumitesztekre szánt összegek megtakaríthatóak lennének, ami megkönnyítené a kiscsapatok dolgát. Mosley kifejtette: „A legnagyobb ellenőrizhető pénzkidobás az F1-ben. Ez a megoldás pontot tehetne ennek a problémának a végére.”

Történelminek nevezhető az Ausztrál Nagydíj magyar szempontból, hiszen először fordult elő, hogy magyar vállalkozások több versenyautón is feltűntek szponzorként. A Baumgartner Támogatói Klubba belépő, és 1 millió feletti támogatást nyújtó cégek számára ugyanis a Baumgartner Team lehetővé tette, hogy egy-egy versenyen cégük neve szerepeljen a Minardin.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Pont került a McLaren hazugságotrónyának végére: az FIA Motorsport Világtanácsának rendkívüli ülése három futamra szól, de egy évre felfüggesztett eltiltással sújtotta a brit csapatot amiatt, hogy a Melbourne-i évadnyitó hajrájában bekövetkezett Hamilton-Trulli „affér” vizsgálatok eltitkolták annak a rádióbeszélgetésnek a tényét, amely bizonyította, hogy a vb-címvédő szándékosan hozta olyan helyzetbe a Toyota versenyzőjét, hogy annak a biztonsági autós fázis alatt előznie kelljen. A wokingi egylet részéről Martin Whitmarsh bocsánatot kért a történetért, míg az FIA vezére, Max Mosley hangsúlyozta: a gárda annak köszönhetően úszta meg viszonylag szerény büntetéssel, hogy a történet kiderülte után haladéktalanul kirúgták a bűnbakot, a már 35 éve náluk dolgozó Dave Ryan sportigazgatót és azóta is dolgoznak a házon belüli „kulturaváltáson”.

Nagy koponyát veszíthet a közeljövőben az F1, ugyanis a sztártervező Adrian Newey kilátásba helyezte: mivel az új szabályok miatt a tervezők mozgásterét drasztikusan csökkenni és emiatt mérséklődik a sportág jelentette kihívás is, nagy valószínűség szerint hamarosan távozik a szakágból. „Roppant izgalmas, hogy az idei évre ilyen jelentős szabályváltozások léptek életbe, azonban ezek sokkal inkább kötöttek, mint az előzőek voltak” – nyilatkozta a Red Bull erősítő szakember, akiről sokan azt gyanítják, hogy esetleges távozása után legkedvesebb hobbiájának, a versenyjachtok tervezésének hódol majd.

SZÁMTAN

2 **FUTAMGYŐZELMET** is szerzett 1975-ben az egyik legszebb Martini festésű F1-es versenygép, a Brabham BT44B

4 **MILLIÓ** euró a Honda WTCC-s istállójának költségvetése, a Citroennek 16 milliója lesz a szezonra

13 **44** **-ES RAJTSZÁMA** lett idén Lewis Hamiltonnak, amelyet a régi gokartos idők emlékére választott magának

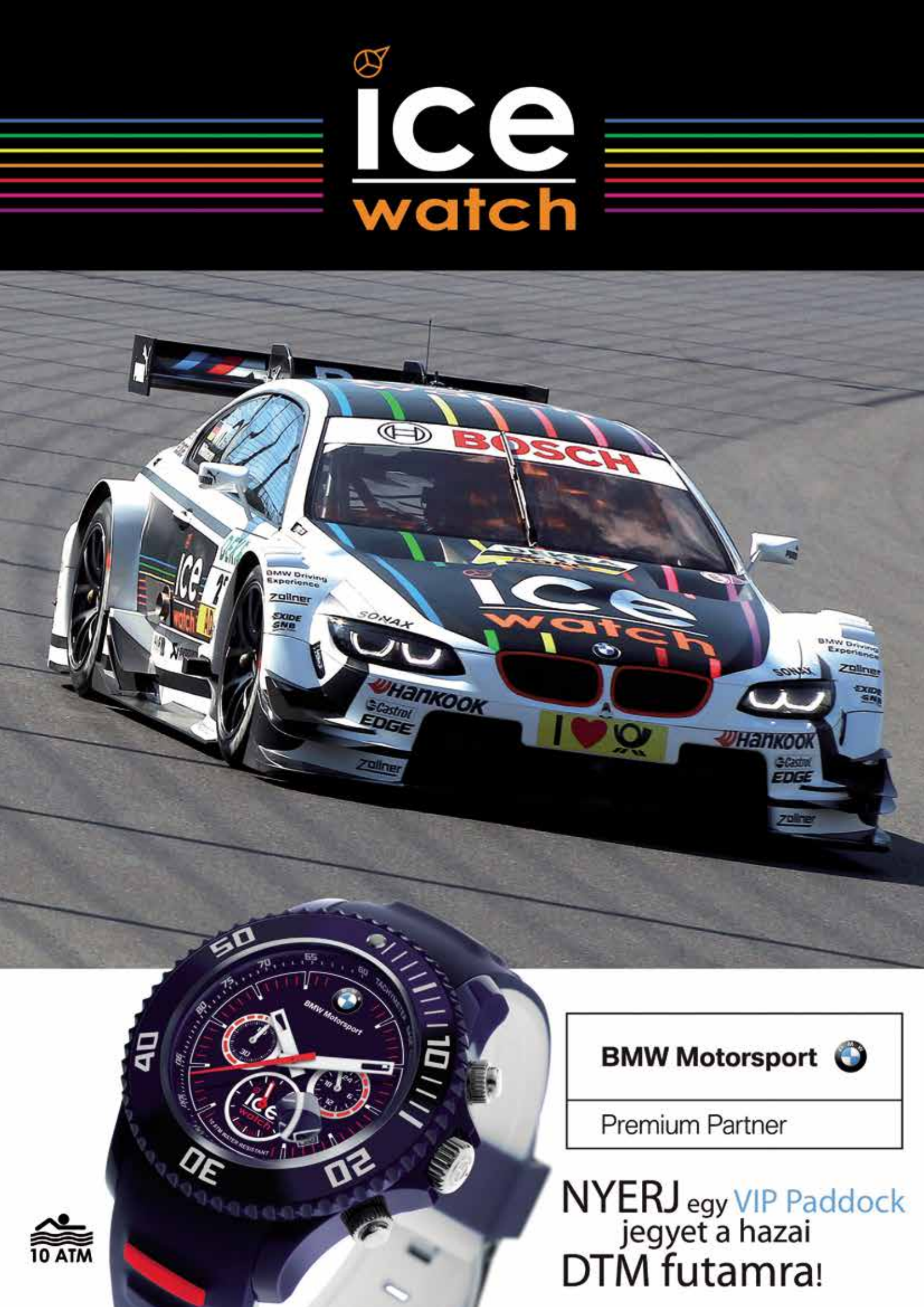
100 **KM/H** sebességre is képes volt 1899-ben az első elektromos meghajtású versenyautó

300 **380** **LÓERŐSEK** lettek a szabálymódosítások miatt a túrautó-vb gyári csapatainak motorjai a 2014-es évadra

300 **380** **SAKEMBER** állása, köztük Kobayashi ülése kerülhet veszélybe, ha a Caterham kiszállna az F1-ből

HÁZUNK TÁJA

Vannak, akik a legújabb autósodák miatt, mások a háttérpar termékei okán utaznak a Genfi Autószalonra, lapunk főszerkesztőjét viszont Svájcban is elsősorban az autósport érdekli. 2014-ben különleges felhozattal vehetett szemügyre, hiszen a rangos se-regszemlén a személyautók között megbújó versenygépek mellett (képünkön egy F1-es Honda, a háttérben pedig a márka idej WTCC-modellje) ezúttal egy külön Le Mans-i kiállítás is ámulatba ejtette a látogatókat.



ice watch

BMW Motorsport

Premium Partner

NYERJ egy VIP Paddock jegyet a hazai DTM futamra!

10 ATM

WTCC

FIA World Touring Car Championship

HUNGARORING

2014. május 3-4



Hétféligi belépőjegy:
(Szombat-Vasárnap)
3.900,-Ft

Gyermekek részére, 14 éves kor alatt, felnőtt kíséretében
a nézőtérre valamint a paddock területre ingyenes a belépés.

Paddock belépőjegy:

Péntek-Szombat

3.500,-Ft /Nap

Vasárnap

3.900,-Ft

Önmagában a Hungaroring Versenypályára való belépést
nem biztosítja, a nézőtérj belépőjegyével érvényes.

**Paddock
bérlet
9.900,-Ft**

gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY

TICKET HOTLINE:

+36 1 266 20 40, +43 1 796 94 90

JEGYÉRTÉKESÍTÉS:



a kijelölt töltőállomásokon
www.mol.hu



(1) 322-4234

www.fiawtcc.com • www.ostermann.hu • www.hungaroring.hu



Ostermann Forma 1Kft.

1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 11.
Budapest Office: Tel.: +36 1 266 20 40
Vienna Office: Tel.: +43 1 796 94 90
E-mail: ostermann@t-online.hu



Hungaroring

Hungaroring Sport Zrt.

2146 Mogyoród Pf. 10.
Tel.: +36 28 444 444
Fax: +36 28 441 860
E-mail: office@hungaroring.hu

MOLGROUP



Valvoline.

YOKOHAMA

JVC KENWOOD