

# Autósport és **10** 2000-2010 **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA  
11/9. szám, 2010. szeptember



Az MNASZ  
kiemelt  
médiapartnere



Minden új előfizetőnek  
4 liter motorolaj

## TÖLTŐRE FEL! – CHEVROLET VOLT

### RALI OB:

Asi megnyerte a bajnokságot

### TEREPRALI:

Schlesser Magyarországon

### LE MANS SERIES:

Mansell visszatért



**RED BULL:** Miért nyerhet és  
miért veszíthet a siker csapat?



**MOTOGP:** Pedrosa motorja

Kiugrásra várva

# SUTIL



795 Ft

**TAX4**  
Tel.: 4-444-444

**EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY**  
RENÁTA ÉS A FERRARI



# CASIO

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

## HELYCSERE

Pontosan egy hónappal azután, hogy pletykálni kezdtek Palik László Hungaroring-elnök leváltásáról, a magyar pálya tulajdonosainak közgyűlése meghozta a döntését és Gyulay Zsoltot ültette a mogyoródi részvénytársaság első emberének székébe.

Kétszeres olimpiai bajnok és sportdiplomata érkezett a tévés kommentátor-autóversenyző helyére, – valljuk be – nem túl nagy autósportos tapasztalattal. De mivel „nem szokása elugrani a feladatok elől”, ígert mondtott a felelős miniszter felkérésére. És miután a pályát működtető csapat 25 esztendeje kiválóan dolgozik, nincs is nagy szükség komoly szakmai háttértudásra, sokkal inkább a „értékmegőrzésre, értéknövelésre, költségkímélő működésre, a tulajdonosok kiszolgálására, a Magyar Nagydíj nemzeti ügyként történő kezelésére.”

Ha hihetünk a hivatalos magyarázatnak, Palik László nem a kormányváltás és az ilyenkor szokásos vezetői cserék miatt távozott, hanem azért adta át az elnökséget, mert menni akart. Közel tíz esztendő után több időt szeretne tölteni a családjával (hogy a terepralin és a tévés szerepléseken is szeretne-e spórolni, arra kitérő válasz érkezett a hivatalos sajtótájékoztatót), ennek megfelelően ő maga volt az, aki az elmúlt három hónapban „betanította” utódját.

Gyulay Zsoltra pedig „ráragadhatott” valami 90 nap alatt, hiszen az újságírók előtt elsődlegesen nem a takarékoságról és a költségkímélőségről beszélt, hanem arról, hogy a Hungaroringnek tartania kell a lépést a világ legmodernebb F1-es létesítményeivel, mert csak így maradhat benn a versenynaptárban – 2016 után is. Hogy pontosan mit kell majd tenni, milyen fejlesztések szükségesek az elithez tartozáshoz, azt személyesen szeretné megnézni azokon a helyszíneken, amelyek szemmel láthatóan előttünk járnak. Ötletekből már most sincs hiány (szállodaépítés, F1-es múzeum, még szorosabb együttműködés a Magyar Turizmus Zrt-vel, stb.), de nyilvánvaló, hogy az elképzelések forrásokat is igényelnek – ezek előteremtésén is fáradoznia kell az új elnöknek.

Az első találkozáson során számomra kiderült, az új elnök-vezérigazgató elszánt és komolyan nekilát az elképzelések megvalósításának. Viszonya a sajtóval más lesz, mint elődjének volt, ennek megerősítésére azonnal kihirdette mobiltelefonjának számát (amelyet ígérete szerint mindig fel fog venni). Megígérte azt is, hogy soha nem ül sem F1-es, sem más versenyautóba, helyette marad a reggeli kajakozásnál, a focinál és a jégkorongnál. De elsősorban a munkájára koncentrálni.

És ahogyan ez elvárható volt az első hivatalos munkanapján, készségesen kiállt a Hungaroring boxutcájába, hogy fényképet készíthessünk róla. Még egy Autósport és Formula Magazint is vett a kezébe. De nem csak ezért engedtem át neki a lehetőséget, hogy az ő fényképe szerepeljen a harmadik oldalon...

▶ "A Hungaroringnek tartania kell a lépést a világ legmodernebb F1-es létesítményeivel, mert csak így maradhat benn a versenynaptárban."



## Az időmérés szépsége

Három részes Chronograph



EQW-M710DB



A CASIO a Red Bull Racing Csapat Partnere.

- Rádiójel-vezérelt • Multiband 6 • Tough Solar (fényenergia) • 1/100 chronograph Világidő • Ébresztés
- Teljesen automata naptár • Rozsdaálló acél tok • Tömör rozsdaálló acél csat • 10 bar vízállóság

**Az óra 6 adótorony\* pontosító rádiójelének vételére képes és önmagát pontosítja\*\***

\* Németo., Nagy Britannia, É-Amerika, Kína és Japán x 2.  
\*\* Az aktuális időzóna egyszerű beállítása után.

**TOUGH SOLAR** A fényenergiával működő, elemcsere nélküli örökéletű szerkezet.

[www.casio.co.hu](http://www.casio.co.hu)

# EDIFICE

Sebesség és Intelligencia  
Fejlett Technológia, Dynamikus Dizájn

CASIO COMPUTER CO., LTD. Tókió, Japán

# www.casio-watch.hu

Esernyő

8 500 Ft

McLaren  
pulóver

21 990 Ft

Biciklis  
hátizsák

9 990 Ft

Csapat  
póló

4 990 Ft

Sportzsák  
(kicsi)

3 290 Ft

Sportzsák  
(nagy)

4 590 Ft

Jenson  
póló

4 990 Ft

Baseball  
sapka

4 990 Ft



Vásárolj meg a legmenőbb  
McLarenes cuccokat a Vodafone  
márkaüzletében a Mammutban!

csak rólad szól



## HÍREK

Érdekességek az F1 világból

## KÜLÖNVÉLEMÉNY

Dávid Sándor rovata

## VÍZVÁLASZTÓ

Hamilton nyerte a Belga Nagydíjat

## AZ ÁTTÖRÉS ÉVE

Képes lesz-e idén győzni a Red Bull?

## JEGYZET

Frankl András

## A NAGY ALKALOMRA VÁRVA

Adrian Sutil: Fordulópontok egy pályafutásban

## ÜNNEP

Barrichello 300. nagydíja

## „NAGYON KOMOLY!”

Hazánkba látogatott a Le Mans Series

## A LEGGYORSABB MÁRKAKUPA

Betétfutam magyar sztárokkal

## AZ OROSZLÁN ÉS KÖLYKEI

Nigel Mansell exkluzív: 1992 óta először a Hungaroringen

## FACTORY DRIVER

Richard Lietz és az „álomállás”

## ISMERETLEN ISMERŐS

A Repsol világbirodalom és hazai zászlóvivője

## EGY HÓNAP – KÉT TRAGÉDIA

MotoGP: Brno és Indianapolis és Misano

## PEDROSA MOTORJAI

A spanyol fegyverek

## BAJNOKOT HÍRDETTEK

Borka és Hugyecz lett 2010 legjobbja

## NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN

MXQ: Nyáregyházán Busz Patrick duplázott

## LOEB NYOLCADSZOR

Amikor Németország egy franciának hazai pálya

## ASI A BAJNOK

Kazincbarcika Rali: Az eleje eldőlt

## SÍRNAK ÉS NEVETNEK

A Kazár-Szőke kettős dobogós helyről adta fel

## ÓZDI TÚRA

RTÉ: Közel a finálé

## MICSODA VERSENY!

Hungarian Baja: Gadasin és Korda nyert

## ELLENSÉGE AZ ESŐ

Fazekesék vizes pályán is harmadikok lettek

## AFRIKA SZERELMESE

Hazánkban vendégeskedett Jean-Louis Schlesser

## NEM JÖTT KI A LÉPÉS

Autokrossz Eb, Nyírad: Balszerencés magyarok

## KOMOLYAN VESZI

Ábrahám Károly itthon 5. bajnoki címe felé száguld

## MÁSODIK FELVONÁS

Pannónia-ring: Fantasztikus gyorsasági hétvége

## ISMERETLEN PÁLYA DÖNT

Eszenyi László bajnoki helyezése Ausztriában dől el

## NEM AZ F1 A CÉL

Major Benedek: Versenyülésből az iskolapadba

## MINDEN ELDÖLT

Vizin Tamás második helyen végzett a Seat Kupában

## FESZTIVÁLHANGULAT

Gokart ob: Díjeső Győrben

## EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

Renáta és a Ferrari

## NAGY DURRANÁS

Komoly siker volt a 2010-es Drift Fesztivál

## „NAGYON KOMOLY!”

Hazánkba látogatott a Le Mans Series



36

Nézz be hozzánk!

Vodafone Márkaüzlet, Mammut I. Bevásárlóközpont, I. emelet

# MINDENT A SZEMNEK

Le Mans Series, Hungaroring

Ahogy az egyik kolléga írta: „Ugyanazok a hangok, ugyanazok a szagok, és majdnem ugyanaz a látvány” fogadta a magyar motorsport-rajongókat, mintha az F1-es versenyen lettünk volna. Sőt, bizonyos szempontból annál jóval többet láthatott a közönség, hiszen rangos naplementés autóversenyt ezidáig csak egyszer volt alkalom hazánkban megcsodálni, a féktárcsák izzó körívei pedig egészen rendkívülinek bizonyultak a Hungaroring sokat látott domboldalai között. A Forma-1-en túl is van „élet” – lapunk szerkesztőinek állítását most ráadásul egy magyar fotós munkájával bizonyíthatjuk be.

Fotó: Murányi Gábor/SpeedLight Photo Agency, 2010. augusztus 22. 19:28, Nikon D700 (rekesz: F/10, zársebesség: 1/400, fókusz: 300 mm, ISO: 200)

# HIÁBA VÁRJUK

Nagy valószínűség szerint soha nem tér vissza az F1 mezőnyébe az idei évet ralizással töltő 2007-es világbajnok, Kimi Räikkönen. Erről maga az érintett beszélt a Német-ralin: „Soha nem lehet tudni, de talán soha nem térek vissza a Forma-1-be” – idézi a L'Equipe című francia napilap a versenyzőt – „Csinál-

tam egy pár évig és voltak fantasztikus pillanatok. Megnyertem a világbajnokságot, amit mindig akartam, de azóta változtak az idők. Most a ralizás köt le és sok egyéb más dolog is van a Forma-1-en kívül.” Räikkönen elárulta azt is, hogy pályaversenyzés frontján főként a Le Mans-i 24 órás verseny az, ami

számításba jöhet számára: „Szívesen kipróbálnám ott magam, de ahhoz meg kell találni a megfelelő csapatot. Ha nyerni akarsz, csak a Peugeot és az Audi jöhet számításba. Bízom benne, hogy egy napon adódik majd egy kedvező lehetőség” – fogalmazott az északi menő.



## TESZTELIK

Már Forma-1-es autóval teszteli a következő idényre szánt abroncsokat a sportág leendő gumiszállítója, a Pirelli. Az olasz vállalat a Toyota 2009-es autójá-



val, valamint Nick Heidfelddel bonyolította le első tesztjét az olaszországi Mugellóban: „Elégedettek vagyunk az abroncsok teljesítményével, valamint az összegyűjtött információmennyiséggel. Az olasz pályán az aszfalt meglehetősen érdes, ráadásul vannak elnyújtott, közepes és gyors kanyarok, hajtúk és gyors irányváltások is, így a helyszín minden tekintetben kedvező volt” – mondta a gumigyár sportigaz-

gatója, Paul Hembery. Heidfeld a Pirelli kedvéért felmondott a Mercedesnél, ahol tesztpilótai státuszt töltött be: „Biztos vagyok benne, hogy tudásának, tapasztalatának, valamint a gumik fejlesztése során betöltött vezető szerepének köszönhetően jó esélye van arra, hogy megszerezze a szabad volánok egyikét 2011-re” – mondta a német sofőr távozásakor a Mercedes sportguruja, Norbert Haug.

## ALONSO NYERHET

Megnyerheti a 2010-es Forma-1-es világbajnokságot Fernando Alonso – véli a Ferrari spanyol kiválóságának korábbi felettese,

Giancarlo Minardi. „Alonso olyan versenyző, akinek számos értéke van. Személyiségével képes motiválni a műszaki stábot, ráadásul mindig a tőle telhető legjobbat nyújtja” – mondta a korábbi istál-



lótulajdonos. Alonso maga is úgy érzi, hogy lehet esélye a vb-cím elhódítására, ráadásul a spanyol nem a Red Bull párosát, hanem a két McLaren tartja fő ellenfélnek: „Le vagyok maradva a ponttáblázaton, de meggyőződésem, hogy a véghajrára, az utolsó két vagy három versenyre már közelebb leszünk a csúcshoz, mint most. A legfontosabb az, hogy nyugodtak és összeszedettek maradjunk. Azt nehéz lenne megmondani, hogy ki a legfőbb riválisom, majd mindenkinek egyforma esélye van. Talán Hamilton, Button és én, akik már nyertünk világbajnoki címet, a hajrában nyugodtabban csa-tázhatunk egymással, hiszen már tapasztaltunk hasonlót.”

Nem kizárt, hogy Mark Webber, a Red Bull kiválósága a nemrég meghosszabbított szerződésének lejártá után, 2011 végén távozik az F1-ből. Az ausztrál főként akkor veszi fontolóra a távozást, ha sikerül váltania álmát és megnyeri a világbajnokságot: „Ha sikerül világbajnokságot nyernem az idén vagy jövőre, akkor más munka után nézek” – idézte Webbert az Esporte Espetacular című brazil magazin – “Az élet nem csak F1-ből áll. Korábban például azt tanácsolták nekem, hogy legyek hegymászó.”

Pihenés helyett lábadozással töltötte a nyári szünet egy részét a Red Bull műszaki guruja, Adrian Newey, aki balesetet szenvedett egy autóversenyen. A hobbi-versenyző szakember a brit túraautó-bajnokság (BTCC) snettertoni fordulójában állt rajthoz egy Ginetta G50-essel: a korábban a Le Mans-i 24 órás is megjáró Newey koccant egy vetélytársával, keresztbe fordult a pályán és oldalról eltrafálta egy másik versenygépet. „Adrian Newey csak kisebb zúzódást szenvedett a karján. Ezt leszámítva jól van és pihenéssel tölti a hetet” – mondta a Ginetta képviselője a futam másnapján.

Bár az évad kezdete előtt hitt Michael Schumacher versenyképességében, Gerhard Berger már úgy érzi, hogy a veterán németnek nincs sok keresnivalója a jelenlegi Forma-1-es mezőnyben. „Ma már azt mondom, nem hiszem, hogy Michael nyolcadszor is világbajnok lesz. Csapattársa, Nico Rosberg rendszeresen gyorsabb nála. Michael egyelőre azzal próbál harcolni Nico fiatalága ellen, hogy trükköket húz elő a tarsolyából, hiszen rendkívül tapasztalt, de ez láthatóan nem működik. Nico gyorsabb és rá kell jönnie, hogyan tud megbirkózni ezzel!” – mondta a sportágat versenyzőként és szakvezetőként is megjárt osztrák.

## AZ F1 GAGARINJA

Javított szerződéshosszabbítási esélyein a Renault orosz újonc. Vitalij Petrov azzal, hogy a Magyar Nagydíjon pályafutása eddigi legjobb eredményét elérve 5. lett. Elismerte ezt Eric Boullier csapatfőnök is, aki korábban kilátásba helyezte: ha a versenyző nem kezd el rendszeresen pontokat szerezni, az évad végén elválhatnak útjaik. „Nem szabad döntést hozni egyetlen verseny eredménye alapján, de ha elkezd ragyogni, mint ahogyan például a Hungaroringen tette és egyre több pontot szerez majd, biztosíthatja a jövőjét nálunk. Egyre inkább felzárkózik, egyre gyorsabb és magabiztos is. Tudja, hogy képes bejutni a Q3-ba és jól versenyezni. Már egészen jól elsajátította, hogy mikor kell taposnia a gázt vagy épp azt, hogy mikor kell valakit megelőznünk a boxkiállásoknál” – mondta a szakember az orosz drukkerék által a Forma-1 Gagarinjának titulált versenyzőről.



## F1-ES PÉNZÜGYEK



Új „globális partnert” talált a Formula-1, Bernie Ecclestone augusztusban szerződést kötött az UBS svájci pénzügyi céggel. „Olyan szponzorációs platformot kerestünk, amellyel elérhetjük az ügyfeleket, globálisan ismertté tehetjük a brandet és amely üzletileg is hasznos. A világ egyik legnagyobb sport-szervezetével megállapodva

minden kritériumot sikerült teljesítenünk és mostantól ez kulcsfontosságú lesz az UBS tevékenységével kapcsolatban” – mondta az ügyvezető, Oswald Grübel. A Szingapúri Nagydíjtól életbe lépő megállapodásról annyit lehet tudni, hogy hosszú távra kötött, a pénzügyi részleteket azonban nem hozták nyilvánosságra.

## NEM TÁVOZNAK

A legvadabb spekulációk szerint felmerült, hogy a Mercedes a gyatra teljesítmény miatt már az évad végén megszünteti a Brawn GP felvásárlásával az idei évre létrejött gyári alakulatot. Norbert Haug, a márka sportigazgatója természetesen cáfol: „Drasztikusan csökkentettük a költségvetésünket és továbbra is itt vagyunk az F1-ben. Ezzel szemben más gyártók már rég távoztak. Mi úgy gondoljuk, hogy ez a sport továbbra is jó befektetés, még akkor is, hogy az eredményeink nem túl pozitívak. Ha már nyertél néhány bajnoki címet, tudod,

hogyan hódítsd el azokat ismét. A legfontosabb az, hogy össze kell tartanunk és éppen ezt tesszük” – idézte a L'Equipe című lap a német szakembert.



## PERPATVAR

Monzában tetőzhet a Force India istálló és korábbi aerodinamikai partnere, az olasz Aerolab közötti hercehurca. Mint ismeretes, a Force India nemrégiben beperelte az Aerolabot, mert fényképek alapján arra gyanakodtak, hogy a cég jelenlegi partnere, az újonc Lotus tőlük származó szélcsatorna-modellt használt a T127 fejlesztéséhez. Erre reagálva az Aerolab kifizetetlen számlák miatt indított pert a Force India ellen és a brit bíróság meg is ítélte egymillió eurót az olasz cégnek. Nem tétlenkedett Vijay Mallya csapata sem, válaszlépésként az olasz hatóságoknál kezdeményeztek lépéseket az Aerolab ellen, aminek folyományaként büntetőperbe fogták az aerocég vezetőjét, Jean-Claude Migeot-t. Szeptemberben, az Olasz Nagydíj idején újabb csörte várható, ugyanis az Aerolab bejelentette: meglovgolják, hogy a olasz területen lesz a Force India felszerelése és megpróbálják behajtatni a tartozást. Nem kizárt, hogy a Force Indiának a tavalyi Német Nagydíj után újra szembe kell szállnia azzal, hogy a hatóság kísérletet tesz a versenyfelszerelés lefoglalására.

Csak egy kisebb fejlesztési csomag készül a Mercedes küszködő Ezüstnyílához, ugyanis a csapat a nyári szünet előtt eldöntötte: inkább a 2011-es autóra fordítják az erőforrások nagyobb részét. „Még egy lépést teszünk az idény vége előtt annak érdekében, hogy minél jobban kihasználjuk az alacsony kipufogó előnyeit. Ezt Szingapúrra időzítjük, de az biztos, hogy a szünet után már az új autó lesz az elsődleges szempont” – mondta a csapatfőnök, Ross Brawn.

Mind Flavio Briatore, mind Fernando Alonso felelős azért, hogy a Renault istálló az utóbbi években mélyre süllyedt – jelentette ki a felszálló ágban lévő együttes jelenlegi vezére, Eric Boullier. „A felső vezetést nemtörődomség jellemezte, nem tűzték ki tiszta célokat. Nehéz erről beszélni, mert nem akarok senkit bírálni. Gond volt versenyzői fronton is. Alonso visszatért a Renault-hoz azután, ami a McLarennél történt, ráadásul úgy, hogy már aláírt a Ferrarihoz. Egy versenyző kulcsfontosságú a csapat életében, de nem volt kellően motivált, nem tett meg mindent, mert tudta, hogy hamarosan távozik” – mondta a csapatfőnök. Mint azt Boullier nyomatékosította: Robert Kubica épp az ellenkezőjét nyújtja, mint tavaly a spanyol. „Éppen azt teszi, amit várunk tőle. Friss, rendkívül motivált és mindent megtesz annak érdekében, hogy a csapat jobb eredményeket érjen el” – fogalmazott a Renault-guru.

Nem adja el a kisebbik F1-es istállóját, a Toro Rossót a Red Bull – jelentette ki a faenzai alakulatot irányító Franz Tost. „Nem tudok róla, hogy a tulajdonos el akarná adni a csapatot. Pletykák mindig vannak, de mint azt láthatjuk, ezekből mostanáig semmi sem valósult meg” – cáfolta az évek óta újra és újra előbukkanó spekulációt a szakvezető.





## JOBB JÖVŐ

Heikki Kovalainen megtekintette a készülő 2011-es Lotus terveit és bizakodó a legígéretesebb újonc alakulat következő idényével kapcsolatban. „Láttam a készülő autó tervrajzait és nyugodtan állíthatom, hogy az a kocsi sokkal jobbnak tűnik, mint a mostani, rövid idő alatt összerakott modell. Mike Gascoyne, a technikai igazgatónk stábjával kitűnő munkát végez, így nincs kétségem afelől, hogy jövőre már sokkal előkelőbb helyekért harcolhatunk” – mondta az AFM-nek a finn versenyző. Mint ismeretes, felmerült, hogy a Lotus az évad végén Renault-ra cseréli a Cosworth V8-asokat. Kovalainen lapunknak azt is elárulta, hogy a zöld-sárgáknak mi a gondja független northamptoni motorműhely erőforrásaival: „Nem rossz a Cosworth motor, pusztán annyi problémánk, hogy ismeretlen okok miatt a versenyek közben túl sokat veszítenek az erejükből. Ha ez a jelenség nem lenne, talán közelebb lehetnének a középmezőny leghátsó régiójához” – mondta a finn, aki 30-40 lóerőre taksálja a menet közben keletkező erővesztéséget.

Kovalainen szerint csapata jobban szerepelne a Renault F1-es motorjaival

Lezúzott egy méregdrága veterán Porschét a kaliforniai Laguna Secában tartott sportautó-fesztiválon a korábbi Forma-1-es versenyző, Sir Stirling Moss. A 81. születésnapját szeptemberben ünneplő legenda egy 1961-es Porsche RS 61 típusjelű modellel vett részt az eseményen, de már szombaton, az első körben összetörte az 1,7 millió dollárt, azaz körülbelül 372 millió forint értékű járgányt. Az esetről maga az elkövető számolt be, aki a jelek szerint halad a korral, ugyanis Twitter-mikroblogján adott hírt a sajnálatos incidensről.

## LEZÚZTA



## NEM AKAR BARÁTKOZNI



Michael Schumacher, a Mercedes GP hétszeres világbajnoka személyesen nem, csak a sajtón keresztül kért elnézést a Williams versenyzőjétől, Rubens Barrichellótól

a Magyar Nagydíjon történt incidens miatt. Ezt a brazil árulta el a nyári szünetben, egy Sao Pauló-i gokartversenyen: „Nem hívtam, de nem is bánom” – mondta

Barrichello az Agencia Estadónak – „Továbbléptünk. Megvan a véleményem, de hallgatok. Tisztelem a bajnoki címeit, de nem érzek vágyat arra, hogy a barátja legyek.”

## A FAVORIT

Sebastian Vettel az idei világbajnokság elsőszámú favoritja – véli a korábbi háromszoros világbajnok, Niki Lauda. Az osztrák szerint a Red Bull reményességét nem törte meg az sem, hogy a Hungaroringen biztosnak tűnő diadalt veszített el: „Továbbra is Sebastian Vettel” – mondta a sportág hivatalos honlapjának, a formula1.com-nak



Lauda, amikor arról kérdezték, hogy kit tart az évad legjobbjának – „Budapesten, az időmérőn újfent megmutatta, hogy nyers tempó tekintetében mindenki más jobb. Csapatársánál, a futamot megnyerő Mark Webbernél is, hiszen neki ugyanolyan autója van. Vettelem kívül Marknak és az idei szezon többi reményességének, Hamiltonnak, Alonsónak és Buttonnak van még esélye.”

## HÚSZ

20 futamból állhat a 2011-es Formula 1-es versenynaptár – derült ki abból a nem hivatalos tervezetből, amely a Magyar Nagydíj hétvégéjén szivárgott ki a hungaroringi paddock-ban. A menetrend várhatóan az Indiai Nagydíj debütálásával bővül 20 futamossá. A nyitóversenynek előreláthatólag március 13-án Bahrein ad otthont, míg egymást követő versenyekre három ízben kerülhet sor: március végén, április elején Ausztráliában és Malajziában, július végén Németországban és hazánkban, míg augusztus végén Spában és Valenciában is egy héten belül tartanak futamokat. Lerövidülhet az augusztusi nyári szünet is, a versenyzők és a csapatok az idei négy helyett jövőre három hetet tölthetnek pihenéssel. A végleges versenynaptárt várhatóan az év végén teszi közzé a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA).

<b>Március 13.</b>	Bahrein
<b>Március 27.</b>	Ausztrália
<b>Április 3.</b>	Malajzia
<b>Április 17.</b>	Kína
<b>Április 24.</b>	Korea
<b>Május 15.</b>	Spanolország
<b>Május 29.</b>	Monaco
<b>Június 12.</b>	Kanada
<b>Június 26.</b>	Törökország
<b>Július 10.</b>	Brit
<b>Július 24.</b>	Németország
<b>Július 31.</b>	Magyarország
<b>Augusztus 21.</b>	Belgium
<b>Augusztus 28.</b>	Európa (Valencia)
<b>Szeptember 11.</b>	Olaszország
<b>Szeptember 25.</b>	Szingapúr
<b>Október 9.</b>	Indiai
<b>Október 23.</b>	Japán
<b>Október 30.</b>	Brazília
<b>November 13.</b>	Abu Dhabi

Ha megbünteti a Ferrari szeptember 8-ra kitűzött ülésén az FIA Motorsport Világtanácsa (WMSC) a hockenheimeri csapatutasítás-ügy miatt, a Scuderia gyaníthatóan a bíróságon próbál majd revansot venni a sportágat felügyelő testületen – tudta meg az olasz sportnapilap, a Gazzetta dello Sport. A lap értesülései szerint előfordulhat, hogy a WMSC a Német nagydíj első két helyét megszerző, de a hajrában a csapat utasítására helyet cserélő Fernando Alonsótól és Felipe Massától is levonja az ott szerzett pontokat.

Lewis Hamilton, a McLaren versenyzője kapta idén a Lorenzo Bandini-díjat, de az előző két díjazottal, Sebastian Vettelrel és Robert Kubicával ellentétben nem F1-es autóval érkezett az átadási ceremóniára, amelyet a névadó szülővárosában, az olaszországi Brisighellában tartottak. „A díjazottak listája olyan, mint egy ki kicsoda a Formula-1 legnagyobb tehetségei között, így hatalmas megtiszteltetés számomra, hogy engem is kitüntetnek” – mondta a 2008-as világbajnok. Az 1967-es Monacói Nagydíjon tragikus körülmények között elhunyt versenyzőről elnevezett díjat a Bandini-család adományozza 1992 óta az előző idény legtehetségesebb pilótájának.

Újabb ifivel bővül a Lotus tehetőségondozó programja, ugyanis a 16 éves maláj suhanc, Nabil Jeffri egy aero-teszt keretén belül hamarosan kipróbálhatja a T127 típusjelű konstrukciót. A Formula BMW Pacific sorozatban versenyző Jeffri a csapat közlése szerint szeptemberben, egy meg nem nevezett brit helyszínen próbálhatja ki az elsőéves egyet zöld-sárga modelljét. „Lenyűgöző, hogy egy aero-teszten vezethetem a Lotust. Hatalmas megtiszteltetés számomra, hogy lehetőséget kapok a legígéretesebb újonc alakulattól!” – nyilatkozta a teszt bejelentése kapcsán Jeffri, akit a Lotus-tulaj Tony Fernandes cégbirodalmának zászlóshajója, az Air Asia támogat.

# ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!



JAVASOLT BRUTTÓ  
FOGYASZTÓI ÁR ÁFÁ-VAL  
ÉS TERMÉKDÍJJAL:  
14 200 FT / 4 LITER

API SM/CF  
MB 229.3  
ACEA A3/B4  
BMW LL-01  
VW 502.00/505.00  
PORSCHE

**Fizessen elő most  
az Autósport és Formula  
Magazinra,  
és az Öné lesz négy liter  
csúcsminőségű  
REPSOL motorolaj!**



A terméket felajánlotta a kelet-európai  
Repsol disztribútor magyarországi  
leányvállalata, a Motus CEE Kft.  
1056 Budapest, Molnár u. 19.  
Tel.: +36 1 411-1949  
www.motus-cee.com

A motorsportban szerzett tapasztalok alapján kifejlesztett szintetikus olaj, amely ideális az extrém és változatos versenykörülményeknek kitett motorok védelmére. A legkorszerűbb és a legigényesebb motorok (Porsche, Mercedes Benz, Audi, BMW) számára is kitűnő választás a járműgyártók kifejezetten említik az ajánlott termékek listáján. Használata megnöveli a motor teljesítményét, optimalizálja az olajfogyasztást, csökkenti a sűrűdést és a leghatékonyabb védelmet nyújtja a motor számára. A termék magas hőmérsékleten is kiváló viszkozitástartó-képességgel rendelkezik, így kíméli a motor fontos alkatrészeit a kopástól.

**Ajánlatunk csak a készlet erejéig, az első 50 előfizetőnek szól! (További jelentkezőink korábbi ajándékaink közül választhatnak!)  
Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát!  
(Amennyiben ajándékunk nem nyerte el tetszését, korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb termékekért hívjon bennünket!)  
Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postáládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel,  
legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!**

**Áraink:**  
1 éves (11 szám) **6990 Ft**  
AFM előfizetés ajándék motorolajjal  
½ éves (6 szám) AFM előfizetés  
(ajándék nélkül) **3790 Ft**  
További lehetőség:  
ajándék nélküli éves előfizetés **5490 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](mailto:elofizetes@formula.hu)

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

**Autósport és  
Formula**  
Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem  
az Autósport és Formula Magazin:

egy évre - 5490 Ft  fél évre - 3790 Ft  
 egy évre, ajándékkal - 6990 Ft

Név:	
Lakcím:	
Tel.:	
E-mail:	

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

## PSZICHOLÓGUS

Évtizedekkel korábban, amikor ezt a szűkebb szakmát elkezdtem (a tágabbat több, mint ötven éve), akkor a Forma-1 világbajnokságnak volt egy papja, aki a Cirkusszal együtt utazott (hogy minden versenyre elment-e, arra már nem emlékszem), és vasárnap reggelként, a versenyek előtt istentiszteletet tartott. Miután katolikus volt, talán azt lenne helyesebb mondani, misét celebrált. Nem tudom. És a nevére se emlékszem, sőt még az internet is kapitulált a kérdésem előtt. Nagy valószínűséggel ugyanaz a páter volt azonban, aki sokkal később, már a Ferrari és Schumacher nagy idejében megszólaltatta a diadalok idején a maranellói templom harangját, hírt adván a világnak a nagy dicsőségről.

Az én tiszteletesem Ronnie Petersonék idejében szolgált, és nyilván nem is véletlenül. Hanem azért, mert azokban az években volt kikért imádkozni, volt miért fohászkodni. Akkoriban ugyanis évente két versenyző lelte halálát a versenypályákon, és akkor bizony úgy látszott, hogy ezen csak a Jóisten tud változtatni, nem véletlenül fordultak tehát közvetlenül hozzám.

Nem merném állítani, hogy nem ő szánta meg végül is ezt a társaságot, azt viszont tudom, hogy a sors kerekét a valóságban egy meglehetősen kemény lelkű földi halandó fordította meg, akinek a nevét is tudom: Bernie Ecclestone ez az illető. Elsősorban neki, és a vele együtt dolgozóknak köszönhető, hogy Ayrton Senna és Ratzemberger halála óta mintha valóságos őrangyalok vigyáznának minden versenyzőre, lásd Kubica, Webber és mások halálszaltóját (salto mortale), halál nélkül...

Érthető tehát, hogy manapság kevésbé van szükség külön papra, mint volt egykoron, ami nem jelenti persze azt, hogy a versenyzők kevésbé lennének hívők, mint akkor. Csak a Forma-1 világa változott meg, amire én abból következtetek, hogy Niki Lauda (aki mindig egy kicsit a saját kora előtt jár), már a Belga Nagydíjat megelőző napokban az egyik nemzetközi szaklapban pszichológusért kiáltott a lap egyik főcímében – Vettel mellé!

Nem ez az első eset, hogy az öreg előbb lát meg, de még inkább, hogy előbb fogalmaz meg és mond ki valamit, mint mások. És amint lenni szokott, megint a fején találta a szöveget, hogy valami eredeti fordulattal éljek.

Erre azonban nem Nikinek, hanem a fiú valamelyik edzőjének, vezetőjének, satöbbi kellett volna rájönnie, és sokkal hamarabb. Ilyen tekintetben persze mi, kívülrőlők nagyon keveset tudunk a versenyzők belső ügyeiről. Vettelről ráadásul még azt is tudjuk, hogy saját magát menedzseli, ami azt jelentheti egyben, hogy maga intézi az ügyeit. Ám azt is sejteni véljük, hogy rendkívül jó eszű gyerek lévén, nyilván az ő fejében is megfordult már, hogy a versenyzéshez, pontosabban az elrontott futamai miatt a további futamok-

fizikumát tartják rendben, ő a lelkét, idegrendszerét, akaraterjét, figyelmét hozza maximumra. A technikai sportokban bár nem ennyire nyilvánvaló, valószínű, hogy közreműködnek már pszichológusok. Csak nem beszélnek róluk, talán, mert szégyellik, talán, mert „rossz fényt vetne” a száguldó Titánra, ha időnként segítséget kapna gondolatai rendbetételéhez. Pedig nem szégyen ez, hanem normális és szükséges velejárója annak a rettenetes feszültségnek, amelyben ezek a versenyzők élnek.



▶▶ **"Valahol mélyen mégis megbújik egy kis ördög, amely időnként megfricskázza a már-már tökélyt."**

hoz talán segítséget kellene kérnie valakitől. Mert az nem lehet normális, hogy egy olyan tehetséges és nagyszerűen felkészült versenyző, mint ő, aki adott esetben hibátlanul, tökéletesen végig vezetve képes megnyerni egy nagydíjat, máskor, és immár egyre többször, felelőtlenül elhírtelenkedni, elkapkodja a dolgot, elrontja a saját és mások játékát. Legjobban persze a sajátját. Mert úgy indult, hogy ellenfele sem lesz abban, hogy megnyeri a világbajnokságot, most pedig inkább vesztesre, mint nyeresre áll, és nincs semmi garancia pillanatnyilag arra, hogy nem az eddigi „hullámvadás” megoldást választja. Az embersportokban már évtizedek óta természetes, hogy egy csapat, egy versenyző mellé pszichológust szerződtesnek, akinek az a feladata, hogy míg az edzők a versenyző

Sebastian Vettel ráadásul kívülről egy könnyed, mosolygós, laza egyéniség. Szellemes a társalgásban, azonnal ülnek a csipkelődő ríposztjai, ha ingerlik, az autóját is mesterei könnyedséggel, magabiztosan vezeti, első sikerét például esőben, pokoli körülmények között érte el...

És mégis. Valahol mélyen mégis megbújik egy kis ördög, amely időnként megfricskázza a már-már tökélyt. Ráadásul a baj még fokozódhat, hiszen most jön majd a világbajnokság hajrája, mindenkire minden eddiginél nagyobb teher nehezedik, és... „Teher alatt nő a pálma!” – állítják sokan. Niki Lauda viszont pszichológust látna szívesen kedvence mellett. Én neki hiszek.





# VÍZVÁLASZTÓ

## Hamilton nyerte a Belga Nagydíjat

Lewis Hamilton kimaradt a sűrűjéből és megnyerte a Belga Nagydíjat, így újra átvette a vezetést a ponttáblázaton. Spa-Francorchamps klasszikus esőfutamat hozott, amelybe több világbajnoki aspiránsnak is beletört a bicskája.

Mészáros Sándor

Hochzwei, ATP, Hraeling, FDP

Ahogy arra számítani lehetett, az Ardenekben kanyargó aszfaltszíkon az F-csatornának és a szünetben végzett fejlesztési munkájának köszönhetően erőre kapott a McLaren, s nem gyengült számottevően az FIA által bevezetett, a szárnyak hajlé-

konyására irányuló tesztek szigorítása miatt a Red Bull és a Ferrari sem. Igazi erőviszony-felmérőre előzetesen azonban nem kerülhetett sor, mert egész hétvégén esett az eső Spában. Fernando Alonso a nyitónapon előbb intenzív esőben, majd felszáradó

pályán dominált a Ferrarival, s az élről csak szombat délelőtt taszították le: akkor Hamilton végzett a legelőkelőbb helyen, nyomában a két Red Bull. Hamilton jól muzsikált az időmérőn is, amelyen hol eleredt, hol elállt az eső, de a McLaren menője elől végül Mark Webber elhappolta a pole pozíciót. A Red Bull ausztrálja a Q3-ban futott első körében 1:45,778-as időt ért el, amit a hajrában az eleredő égi áldás miatt Hamilton csak megközelíteni tudott, a brit 0,085 másodperces hátránnyal a 2. helyre kényszerült. Robert Kubica végzett a 3. pozícióban, aki már a szabadedzéseken is rendre az élmezőnyben tanyázott a Renault-val, amelyre első ízben szerelték fel az F-csatornát. A lengyelnek sikerült maga mögé utasítania a másik Red Bullt, Sebastian Vettelt. Őket Jenson Button és Felipe Massa révén egy McLaren és egy Ferrari követte a harmadik rajtsorban, míg a 7. rajtkockát pályafutása 300. futamán a Williams-veterán Rubens Barrichello csípte

meg. Alonso a Ferrari-hívek csalódására csak 10. lett, miután az utolsó, friss gumis körét esőben futotta. Rosszul járt a Mercedes-tandem is: Michael Schumacher csak 11. pozíciót csípte el, ráadásul a hungaroringi Barrichello-incident miatt tíz rajtpozíciós büntetés

várt rá, míg Nico Rosberg a 12. lett, de végül az ifjabbik német is bukott öt helyett a rajtrácson egy váltócsere miatt. Hamilton vasárnap szinte végig vezetve nyert, köszönhetően Webber lefulladáságtól mizériájának a rajtnál, valamint annak, hogy



## MINDENFÉLE

Mark Webber idei ötödik, pályafutása hatodik pole pozícióját szerezte a Belga Nagydíj időmérő edzésén, míg Lewis Hamilton szezonbeli harmadik, karrierje 14. diadalát ünnepelhette. Érdekes, hogy 2008-ban a brit egyszer már áthaladt elsőként a célvonalon Spa-Francorchamps-ban, de utólag megbüntették és elvesztette a győzelmet.

Bár a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) szigorúbb ellenőrzést írt az első szárnyak hajlékonyságának vizsgálatára (500 helyett már 1000 newtonnal terhelték az ominózus aero-elemet az ellenőrzés során), sem a Red Bull, sem a Ferrari nem akadt fenn a rostán. Mint ismeretes, a riválisok gyanúja szerint a két istálló flexibilis első szárnyakat használt, ezért kérvényezték a szigorúbb ellenőrzést, amit Monzától keményebb padlólemez ellenőrzés követ majd.

Nem büntette meg a versenybírók Rubens Barrichellót az Alonso-ütközés miatt, a Nigel Mansell szaktanácsaival felvértezett sportfelügyelők szerint ugyanis túlságosan vizes, csúszós volt az aszfalt az incidens helyszínén. A nagydíj-indulási rekorder egyébként elnézést kért a kétszeres világbajnok spanyoltól és kijelentette: „Nem sikerült jól a 300. versenyem, de reményeim a 301. sokkal jobban alakul majd!”

Pedro de la Rosa, a Sauber veteránja az első olyan versenyző a 2010-es idényben, aki elhasználta a nyolc darabos motorkeret minden egyes darabját. A spanyol a cseréért 10 rajtpozíciós büntetésben részesült, ráadásul az ominózus motort – mivel az időmérő után cserélték ki – a versenyző mostantól csak a szabadedzéseken használhatja. Ez alól csak Abu Dhabi képez kivételt, ahol az időmérő edzésen is beszerelhetik a V8-ast az autóból.



## Belgium Spa-Francor- champs

A pálya hossza:	7,004 km
Versenyáv:	44 kör – 308,052 km
Időjárás:	esős, változékony
Levegő hőmérséklete:	14-16 fok
Aszfalt hőmérséklete:	16-25 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:49,069



18



A belga pálya időjárása ezúttal is sok örömet okozott a szurkolóknak, és az élespatokon túl a Renault-nak, a Force Indiának és a Mercedesnek is

a három ízben is elerő esőben képes volt kimaradni a sűrűjéből. Röviddel leintés előtt egyszer a brit is megjárta a Rivage-kanyar kavicságyát, amikor slick gumikon autózott az esős aszfalton, de ez végül nem fosztotta meg a sikertől. Webber az elsúrt rajt után némi szerencsével visszaküzdötte magát az élmezőnybe, s végül annak köszönhetette a 2. helyet, hogy a sokáig Hamilton mögött autózó Kubica elsúrtta az utolsó boxkiállítását. A lengyel nagy svunggal érkezett a garázshoz, picit túlszaladt és elűtött egy szerelőt, így végül a 3. helyen sikerült befutnia. Felipe Massa és Adrian Sutil révén egy Ferrari és egy Force India végzett a dobogósok mögött. A német látványos előzést mutatott be Michael Schumacher ellen, akit

három körrel a vége előtt csapattársa, Nico Rosberg is megelőzött, így a Mercedes-páros – amely csak egyszer cserélt kereket – a 6-7. helyekkel kozmetikázta a rajtbüntetésekkal

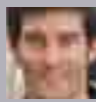
tarkított hétvégét. Pontszerzőként végzett a Sauber japán reménysége, Kamui Kobayashi, a Renault orosz újonc, Vitalij Petrov, valamint a Force India versenyzője, Vitantonio Liuzzi is: az olasz annak köszönhetette a 10. helyet, hogy a Toro Rosso reménységét, Jaime Alguersuarit a futam után 20 másodperces büntetéssel sújtották egy sikanlevágás miatt.

A vb-aspiránsok többsége nem tudta gyarapítani pontjainak számát. Alonso esélyei gyakorlatilag már az első körben elszálltak, amikor az elerő esőben a Buszmegállónál szinte senki nem tudott befordulni és Barrichello eltrafálta a Ferrarit. A biztonsági autós fázishoz vezető incidens következtében a brazil jubileuma korai

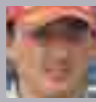
### A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



**1 Lewis Hamilton:** „Örülök, hogy győzelemmel sikerült visszavágnia a gyenge magyarországi produkció után. Bár volt egy ijesztő kicsúszásom, sikerült végig az élen maradnom. Legalább akkora öröm számomra ez a siker, mint az első győzelem, ugyanis régi vágyam volt, hogy Spában is nyerjek. Igazán sajnálom azt, ami Jenson-nel történt, mert nem tehetett a balesetről.”



**2 Mark Webber:** „Katasztrófálisan sikerült a rajtom, rengeteg helyet veszítettem, de szerencsére ezen a helyszínen lehet javítani a pozíciódon. A futam utolsó szakaszában roppant nehéz dolgom volt, alig tudtam pályán tartani az autót. A rossz rajt és a körülmények fényében jó eredmény a 2. helyezés, remélhetőleg Monzában sikerül még jobb pozícióban végezmem.”



**3 Robert Kubica:** „Az első szabadedzéstől kezdve versenyben voltunk a McLarennel és a Red Bullal, így a mai eredmény egyfajta megkoronázása a hétvégének. Szerintem senki nem számított rá, hogy itt, Spában ilyen eredményt érhetünk el, így nagyon boldog vagyok. A boxutcai incidensnél elvonta a figyelmemet az, hogy át kellett állítanom néhány dolgot a kormányon.”



19



a Red Bull keresztbe fordult és oldalról nekiütközött a McLarennek. A brit azonban kiesett, míg a német egy szárnycsere után folytatta a versenyt, de ebben nem volt sok köszönet: előbb boxon áthajtós büntetéssel sújtották az incidens miatt, majd a 26. körben Liuzzi támadása közben jobb hátsó kerekével hozzáért a Force India első szárnyához, defektet kapott és kerékcsere-re kényszerült. Ezt további két boxlátogatás követte, így a fiatal reménység végül a 15. helyen ért célba.

véget ért, míg a spanyol egy boxkiállítás után folytatta a versenyt és huszárós felzárkózásba kezdett, de 7 körrel a leintés előtt intermediate gumikon kicsúszott és a 8. helyről kiesett. Ezt az esetet is biztonsági autós fázis követte és a Mercedes SLS AMG csak három körrel a leintés előtt hagyta el a pályát.

Button versenyének Vettel vetett véget a 16. körben, amikor a Buszmegállónál megpróbálta megelőzni, de megcsúszott,

Hat futammal az idény vége a 182 pontos hátránnyal tanyázik a 2. helyen. A Belgiumból pont nélkül távozó vb-esélyesek közül Vettel hátránya 31, a címvédő Buttoné 35, Alonsoé pedig 41 pontra rúg.

### A Belga Nagydíj végeredménye

1. <b>L. Hamilton</b>	S-H-I	McLaren MP4-25-Mercedes	70 kör, 1:29:04,268
2. <b>M. Webber</b>	S-H-I	Red Bull RB6-Renault	+ 1,571
3. <b>R. Kubica</b>	S-H-I	Renault R30	+ 3,493
4. <b>F. Massa</b>	S-H-I	Ferrari F10	+ 8,264
5. <b>A. Sutil</b>	S-H-I	Force India VJM03-Mercedes	+ 9,094
6. <b>N. Rosberg</b>	H-I	Mercedes MGP-W01	+ 12,359
7. <b>M. Schumacher</b>	H-I	Mercedes MGP-W01	+ 15,548
8. <b>K. Kobayashi</b>	S-H-I	Sauber C29-Ferrari	+ 16,678
9. <b>V. Petrov</b>	S-H-I	Renault R30	+ 23,851
10. <b>V. Liuzzi</b>	S-H-H-I-W	Force India VJM03-Mercedes	+ 34,831
11. <b>P. de la Rosa</b>	S-I-S-I-W	Sauber C29-Ferrari	+ 36,019
12. <b>S. Buemi</b>	S-I-S-I-W	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 39,895
13. <b>J. Alguersuari</b>	S-I-S-I	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 49,457
14. <b>N. Hülkenberg</b>	S-H-W	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
15. <b>S. Vettel</b>	S-H-H-S-W-W	Red Bull RB6-Renault	+ 1 kör
16. <b>H. Kovalainen</b>	S-I-S-I	Lotus T127-Cosworth	+ 1 kör
17. <b>L. di Grassi</b>	S-I	Virgin VR01-Cosworth	+ 1 kör
18. <b>T. Glock</b>	H-W-S-W	Virgin VR01-Cosworth	+ 1 kör
19. <b>J. Trulli</b>	S-I	Lotus T127-Cosworth	+ 1 kör
20. <b>S. Yamamoto</b>	S-S-W	HRT-Cosworth	+ 2 kör

#### Nem értek célba:

<b>F. Alonso</b>	S-I-H-I	Ferrari F10	38. kör
<b>J. Button</b>	S	McLaren MP4-25-Mercedes	16. kör
<b>B. Senna</b>	S-I-H	HRT-Cosworth	6. kör
<b>R. Barrichello</b>	H	Williams FW32-Cosworth	1. kör

Jó előre figyelmeztette a versenybírózás a mezőnyt a Belga Nagydíj előtt: aki a rajtnál szándékosan a La Source kanyar bukóterét használja lendületgyűjtésre, azt boxon áthajtós sújtják. Mint ismeretes, tavaly a győztes Kimi Raikkönen így startolt Spa-Francorchamps-ban és az eset nagy felháborodást váltott ki.

Ross Brawn, a Mercedes GP csapatfőnöke elárulta: Nico Rosberg és Michael Schumacher egymás elleni csatáit nagy élvezettel figyelték a brackley-i egyet munkatársai. A német szupertandem két ízben is megküzdött egymással: előbb Schumacher gyűrte le Rosberget, majd később az Ezüstnyíl esős beállításait használó fiatalabb német ment el kollégája mellett. „Igazán jól szórakoztunk a csatáikon, de az is igaz, hogy néha már-már túlságosan szórakoztató módon mérkőztek egymással” – utalt Brawn arra, hogy versenyzői nem kímélték egymást.

Nem csak a hungaroringi Barrichello leszorításért szankcionált Michael Schumacher kapott rajtbüntetést Spa-Francorchamps-ban. Csapatátársát, Nico Rosberget váltócsere miatt sorolták öt pozícióval vissza, míg a Virgin versenyzője, Timo Glock és a Toro Rosso reménysége, Sebastien Buemi feltartás miatt veszített pozíciót a rajtrácson: a német Sakon Yamamoto feltartása miatt bukott öt rajthelyet, míg a svájcinak Rosberg feltartásáért kellett három helyről lemondania.

Jenson Button nem haragszik Sebastian Vettelre az ominózus ütközésért, de a McLaren britje leszögezte, hogy fogalma sincs, mit művelt a Red Bull fiatal reménysége. „Visszanéztem az esetet tévén és nyugodtan kijelenthetem, hogy nem szándékosan tette. Elfogadtam a bocsánatkérését, de el kell mondanom, gőzöm sincs, hogy mit művelt. Annyi biztos, hogy ezzel nagyon sokat ártott a bajnoki esélyeimnek” – nyilatkozta Button. Vettel arra fogta az esetet, hogy az előzési kísérlet közben autó-ját meglökte egy hupli.



PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	25	18	18	12	-	25	-	-	-	-	-	182
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	10	-	25	8	25	18	-	-	-	-	-	179
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	12	25	6	15	15	0	-	-	-	-	-	151
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	-	-	-	-	-	147
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	15	4	0	25	18	-	-	-	-	-	-	141
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	0	0	0	18	12	12	-	-	-	-	-	109
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	6	10	-	6	-	15	-	-	-	-	-	104
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	8	1	15	4	-	8	-	-	-	-	-	102
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	1	8	4	0	-	10	-	-	-	-	-	45
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	0	0	2	2	0	6	-	-	-	-	-	44
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	0	12	10	0	1	-	-	-	-	-	-	30
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	6	8	0	2	4	-	-	-	-	-	21
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	0	0	0	1	10	2	-	-	-	-	-	19
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	2	0	0	0	0	1	-	-	-	-	-	13
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	0	-	1	0	8	0	-	-	-	-	-	10
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	4	2	0	-	0	0	-	-	-	-	-	7
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	6	0	-	-	-	-	-	6
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	3
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L. DI GRASSI	-	-	0	0	-	0	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0
S. YAMAMOTO	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTÓROK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	22	25	31	23	40	18	-	-	-	-	-	312
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	43	33	30	22	4	25	-	-	-	-	-	304
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	15	4	0	43	30	12	-	-	-	-	-	238
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	8	1	17	6	0	14	-	-	-	-	-	132
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	6	10	0	7	10	17	-	-	-	-	-	106
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	3	8	4	0	0	11	-	-	-	-	-	47
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	0	12	11	0	9	0	-	-	-	-	-	40
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	0	6	8	0	8	4	-	-	-	-	-	23
TORO ROSSO	0	0	2	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	-	-	-	-	-	10
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0



Ron Dennis személyesen is tanúja lehetett Hamilton belga győzelmének, de Vettel „ténykedéséről” is elmondta a véleményét. „Számomra úgy tűnik, hogy Sebastian még mindig túl heves pilóta. Nézzék meg az incidenst a csapattársával és a többi esetet, amik elválasztották őt a pontszerző helyektől. Jó dolog, ha valaki keményen hajt és próbál sikeres lenni, de vannak bizonyos történelem által írt szabályok a motorsportokban, amiket a leginkább szem előtt kellene tartson. Az egyik ilyen: ahhoz, hogy győzz, először célba kell érned. Ezt meg kell, hogy értse, és ha idén nem ő lesz a világbajnok, legelőször magával kell majd elszámolnia” – elemezte a szakember a hétvégén történteket.

# SPA-FRANCORCHAMPS

A Belga GP minden esztendőben izgalmas versenyeket hoz, de nem csak a legváratlanabb zivatarok miatt, hanem mert a történelmi helyszín vonalvezetése is meglehetősen rendhagyó. A pilóták minden probléma ellenére imádják, idén minden bizonnyal Hamilton is elégedett volt a helyszínen nyújtott teljesítményével...



Szereted a Forma-1-et?  
A kedvenc csapatod az ACER által támogatott Ferrari?



Akkor játssz velünk a Ferrari netbook-ért és egyéb értékes nyereményekért!  
Mit kell tenned, hogy tiéd legyen a netbook?

Keress az acer.shop.hu rajongói oldalt a facebook-on.  
Legy a rajongók, töltsd ki a kérdőívet és máris a játék része vagy!

Játszhat 2010. szeptember 10-én az Acer Magyarországi Kereskedelmi Kft. és játsszhat 2010. október 10-ig, a játék lezárásáig tart.

A játékművelet részét veheti, aki csatlakozik a FB, és játszott eddig!  
Játsz velünk és nyújtsd fel a kérdőívet a Facebookon!

Legyen tiéd a Ferrari netbook!

A játék leírása megtalálható:  
acer.shop.hu, az acershop facebookos rajongói oldalán, formula.hu

acer.shop.hu

Notebook - monitor - projektor



© 2010 Acer Magyarországi Kereskedelmi Kft.

# AZ ÁTTÖRÉS ÉVE

Képes lesz-e idén győzni a Red Bull?

Hat év alatt a Red Bull abszolút élcsapatot kovácsolt a korábban Jaguar név alatt futó Ford-egyletből, de egyáltalán nem biztos, hogy az idei év meghozza a nagy áttörést és a gárda első vb-címét. Az AFM 5-5 érvet és ellenérvet talált a csapat végső sikere mellett és ellen.

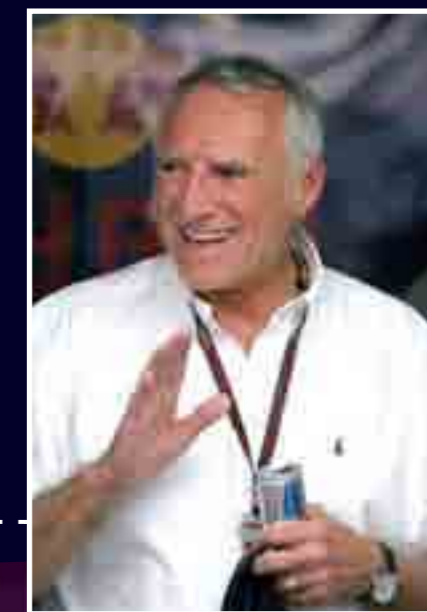
Mészáros Sándor

Red Bull



## ...SIKERÉHESEK A VERSENYZŐK

Ha valamiben nincs hiány a Red Bullnál, akkor az a versenyzői eltökéltség és nyerni akarás. Vettel már ezerszer bizonyította, hogy fiatal kora ellenére a legelszántabb versenyzők közé tartozik, ráadásul hatalmas nyomás nehezedik rá Németországból is: honfitársai mindenképpen vb-címet várnak a szakágba csodagyerekként érkező suhancról. Böven van motivációja Webbernek is: Ausztráliának 1980 óta nem volt világbajnoka az F1-ben, ráadásul a bajnoki címmel levethetné az alulértékelt versenyzők nehéz gúnyját és hosszú évekre biztosíthatná jövőjét az F1-ben.



## ...HOSSZÚ TÁVÚ STRATÉGIÁJA ALAPOSAN ÁTGONDOLT

Öt és fél év telt el azóta, hogy Dietrich Mateschitz, az energiatal-báró egy merészet gondolva felvásárolta a gazdátlanú váló Jaguar, s alakulata immáron második éve pályázik jó eséllyel a vb-címre. Ezt csakis precíz, pontos és átgondolt stratégiával lehet elérni, aminek jegyei jól megfigyelhetők: előbb stabilizálták az alakulatot, majd lépésről lépésre erősítettek, míg végül Newey, majd Vettel hadrendbe állításával az utolsó fogaskerekek is helyükre kerültek a gépezetben. Anyagi fronton csak akkor pazaroltak, amikor jó eredmények híján mással, például boxutcai újsággal, szépségversennyel kellett a csapatra irányítani a figyelmet.



## ...MŰSZAKI STABILITÁSUK MEGKÉRDŐJELEZHETETLEN

Nincs még egy olyan nagycsapat, ahol a legfontosabb posztokon ennyi ideje változatlan a műszaki stáb összeállítása. Míg például a McLarennél szinte rotációban alkalmazzák az elméket, addig az energiatalok a konvencionálisabb utat választották és már tavaly is érzékelhető volt, hogy egyre jobban működik a Milton-Keynes-i boszorkánykonyha. Adrian Newey-ről köztudott, hogy kényes a környezetére: itt megkapta, amit akart, így a Williams és a McLaren után szinte törvényszerűen újra megvillantotta zseniális képességeit.

## ...ERŐS A SPORTDIPLOMÁCIÁJUK

Nem lehet nem észrevenni, hogy a két csapatot is működtető, a sportágba komoly összegeket investáló Red Bull a nagyobbik csapat folyamatos előrelépésével párhuzamosan sportdiplomáciai fronton is sokat erősödött. Aprócska példa erre az is, hogy Bernie Ecclestone a nyári szabadságát Christian Hornerrel és családjával töltötte Horvátországban. Dőre-ség lenne részrehajlással vádolni az illetékeseket, de mindenki tudja, hogy a kapcsolati tőke, a lobbierendkívül hasznos, főként akkor, ha a csapat a világbajnoki címet veszi célkeresztbe...



## ÚT A CSÚCSRA

AVAGY: VILÁGBAJNOK LESZ A RED BULL, MERT...

### ...VERSENYGÉPÜK UNIVERZÁLIS



Bár az évad elejét beárnyékolta a megbízhatósággal kapcsolatos gondok, azóta több ízben is nyilvánvaló vált, hogy az RB6-os a mezőny leginkább szofisztikált versenyautója. Hiába nyerte az évadnyitót a Ferrari, hiába újtott az F-csatornával a McLaren, a diffúzorba vezetett kipufogó kiszimatolása és lemásolása után továbbra is csak fürkészik, hogy mi lehet a Red Bull titka. Az RB6 nagysebességű és lassú pályákon is abszolút versenyképes volt a nyári szünet előtt, amit a nyári szünetig 11 pole pozíció és 6 futamgyőzelem bizonyít.



### ... NEM MEGFELELŐ A MENTÁLIS FELKÉSZÜLTÉS

Sem Webber, sem Vettel nem vizsgázott jelesre mentálisan az évad eddigi részében és nagy kérdés, hogy milyen hatással lesz rájuk a végjáték jelentette nyomás. Ebből a szempontból az ausztrál helyzete jobbnak tűnik, mivel szorongatott helyzetből is képes volt fordítani, például Silverstone-ban, ahol a csapat a szárny-mizéria kapcsán megpróbálta háttérbe szorítani. Ezzel ellentétben Vettel gyenge pontnak tekinthető, hiszen – mint arra a hungaroringi safety car kalamajka rámutatott – ajtó-ablak ziccrt is képes elhibázni.

## BUKTATÓK

### AVAGY: NEM LESZ VILÁGBAJNOK A RED BULL, MERT...



### ... NAGY A BELSŐ FESZÜLTÉG

Webber és Vettel harci kedve legalább akkora veszélyforrás, mint amekkora előny. Barcelonában az első jeleit láthattuk annak, hogy a vb-esélyek hatására kezd átalakulni a két sofőr viszonya, Isztambulban már ütközéssel végződött a házi csata, Silverstone-ban pedig újra elszabadultak az indulatok. Hornernek a mezőny legifjabb csapatfőnökének minden tudását latba kell vetnie, hogy kordában tartsa a két nagyágyút, mert amilyen szoros a bajnokság, egy újabb hasonló összetűzés akár végzetes is lehet a bajnoki esélyekre nézve.

### ... NEM AZ Ő AUTÓJUK A LEGMEGBÍZHATÓBB

Idén a kiélezett csata miatt minden korábbinál fontosabb a megbízhatóság, egyetlen egy műszaki hiba is végzetes lehet. Mint a statisztikákból kiderült, hiába volt eredményesebb a Red Bull, 93,1 százalékos mutatóval a megbízhatósági ranglistán csak a 2. helyet foglalják el a 99,8 százalékos Ferrari mögött. Christian Horner néhányszor már utalt arra is, hogy csapata közelebb áll fejlesztési korlátaihoz, mint a riválisok, így az évad végéhez közeledve az újítások kidolgozása a jövő évi fejlesztésekkel párhuzamosan megnehezítheti a különítmény helyzetét.



### ...GYENGE A MOTOR

Tavaly óta nyilvánvaló, hogy a Red Bull legégetőbb problémája az erőforrás, ugyanis a Renault V8-asa a becslések szerint 30-40 lóerővel gyengébb az etalonnak tartott Mercedes-egységénél. Ezt Newey és a műszaki stáb zsenialitásának köszönhetően mostanáig sikerült többé-kevésbé ellensúlyozni, de a végjátékban visszaüthet a lóerő-deficit. Hosszabb távon a motorszállító-váltás jelenthetne megoldást, de erre kevés az esély: tavaly a McLaren megvétőzte a Mercedes-szerződést, az immáron saját csapatot is működtető csillagos márka pedig már nem akar újabb csapattal szerződni.

### ... ERŐSEK AZ ELLENFELEK

Fontos tényező a Red Bull esélyeire nézve, hogy az energiatalosos rutinosabb, bajnoki címekért dúló harcokon edződött csapatok és versenyzők ellen küzdenek majd a hajrában. A McLaren és a Ferrari számíthat a hasonló helyzetekben szerzett tapasztalatokra.

Ha meg akarnak felelni a kihívásnak, első körben a csapaton belüli feszültséget kell felszámolniuk a szakvezetőknek, ráadásul a paddock-ban köztudott, hogy nem csak a két versenyző szembenállása okoz fejfájást a vezéreknél, hanem szerelőcsapataik puszkaporos viszonya is problémás.



## MÉRFÖLDKÖVEK

### 2004. NOVEMBER 15.

A Jaguar felvásárlásával létrejön a Red Bull Racing, így a sportágban korábban szponzorként megjelenő energiatalosos vállalat önálló konstruktőr lesz

### 2005. MÁRCIUS 6.

Ausztrál Nagydíj Melbourne-ben, a Red Bull Racing első versenye az emlékezetes 4. helyet szerző David Coultharddal és Christian Kliennel a volánok mögött

### 2005. NOVEMBER 8.

Megállapodás a sztártervezővel, Adrian Newey-val

### 2006. FEBRUÁR 1.

Newey munkába áll

### 2006. MÁJUS 28.

Coulthard 3. helyen a Monacói Nagydíjon, először végez dobogón a Red Bull Racing

### 2006. AUGUSZTUS 31.

Motorszállítói szerződés felbontása a Ferrarival és új megkötése a Renault-val, amely a 2007-es idénytől kezdve lép életbe

### 2006. OKTÓBER 1.

Christian Klienn helyett Robert Doornbos ugrik be az utolsó 3 futamra

### 2007. MÁRCIUS 18.

Mark Webber első versenye a csapatnál

### 2008. NOVEMBER 2.

David Coulthard, az istállót a kezdetektől fogva erősítő skót visszavonul az F1-től

### 2009. MÁRCIUS 29.

Sebastian Vettel érkezésével összeáll a jelenlegi versenyződuó, Kínában a német megszerzi a csapat fennállásának első pole pozícióját és győzelmét, amit három további diadal – kettő Webber révén – követ. A csapat eddigi legjobb eredményét elérve 2. lesz a konstruktőrök között.

### 2010. AUGUSZTUS 1.

Hét versennyel a vége előtt a Red Bull mind az egyéni, mind a konstruktőri tabellát vezeti

# LACIKA

Új vezérigazgatója lett a Hungaroringnek, és én is sok szerencsét kívánok a munkájához, de előtte gratulálok Lacikának ahhoz, amit tíz év alatt elért.

Hogy miért Lacika? Azért mert 20 éve ismerem és sokat dolgoztuk együtt az évek folyamán. Nekem Ő soha nem volt vezérigazgató úr, vagy bármilyen úr. Lacika és kész.

Akinek először is köszönetet szeretnék mondani. Amikor Gyulai István volt a sportosztály főnöke (ez még évekkel az RTL, TV2 meg minden más tv-csatorna előtt, a Magyar Televízió idején történt), közölte velem, hogy én fogom a bobot közvetíteni La Plagne-ből. Egyedül! Erre még nem volt precedens. 1992-ben már több mint 10 éve dolgoztam élőben, de mindig valakivel. Most meg – az albertville-i téli olimpián várt egy kis fülke fent a hegyoldalban, egy monitorral. Ráadásul egy olyan sportról volt szó, amit még csak televízióban sem láttam! Ezek után Lacika, aki akkor az osztály helyettes főnöke volt, szóról szóra a következőt mondta: „Nem értek egyet a döntéssel, de ha már így alakult, akkor fel kell készülnöd. Beíratunk Molnár Ildikó nénihez magyar órára.” Így is lett. Később tudtam meg, hogy a fél osztály, mint például a Gundel Takács Gábor is hozzá jártak... Az ötletért mindig hálás leszek Lacikának, hiszen az ott szerzett tudás nélkül ma nem dolgozhatnék minden héten az MR1 Kossuth Rádióknak...

Ettől függetlenül és visszatérve a Hungaroringre: én csak a Forma-1-es versenyekről tudok beszélni. Nem kétséges, hogy a távozó elnök az elmúlt tíz év alatt maradandót alkotott. Senki nem vitatja, hogy ehhez kellett egy csapat is, akik közül sokan most csinálták 25. alkalommal, de a tökéletes produktumhoz, a néhány esztendeje a legjobb futamnak választott Magyar Nagydíjhoz nagyon kellett Lacika is. És ha már a Forma-1-ről van szó, akkor megemlítenem a Ferrarit is. A pályán kívülit. Az új 458-ast, amelyet májusban vezettem. A héten derült ki, hogy mind az 1200 autót, amit eddig gyártottak, visszahívják, mert már több mint tíz kigyulladt. A történeteket (a hibát) 20 évvel ezelőtt el

lehetett volna kenni, de ma, a Youtube korszakában csak percekig lehet takargatni. Égtek az autók Kaliforniában, Kínában, Svájcban, és végül is a gyár rájött, hogy itt baj van. Kiderült, hogy olyan ragasztószert használtak, amely a nagy melegben elolvad, és végül az egész motortér lángra lobban. Azt mondják, hogy minden publicitás jó publicitás, de azt hiszem,



**"Nem kétséges, hogy a távozó elnök az elmúlt tíz év alatt maradandót alkotott."**

ez a kivételek kategóriájába tartozik. Állítólag mindössze fél napig tart majd az alkatrészek kicserélése, és azoknak, akiknek leégett a kocsija, mind új autót kapnak. Több milliós a kár, mondhatnánk úgy is, hogy nagy égés – de ha a Ferrari F1-es csapata feltámadna az évad végére, és Alonso jó hajrárt tudna kívágni a tengerentúli pályákon, talán hajlandóak lennének felejteni a márka rajongói...

## Ízelítő a 2010-es választékból:

<b>Galléros póló "Team"</b> cikkszám: V05T1 ár: <b>10.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% polyester	<b>Póló "GP Victory"</b> cikkszám: V05RR1 ár: <b>8.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% polyester	<b>Galléros póló "RR Line"</b> cikkszám: V05MPS ár: <b>11.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 97% pamut, 3% elasthane	<b>Sapka "Team"</b> cikkszám: V05TC ár: <b>6.990,-</b>	<b>Bögre "Team"</b> cikkszám: V05MUG ár: <b>2.990,-</b>
<b>Hátitáska "Team"</b> cikkszám: V05RS ár: <b>11.990,-</b>	<b>Napszemüveg "Team"</b> cikkszám: V03SG ár: <b>14.990,-</b>	<b>Sapka "Jenson"</b> cikkszám: V05D1C ár: <b>6.990,-</b>	<b>Sapka "Nico"</b> cikkszám: G60014 ár: <b>7.990,-</b>	<b>Cipő "McLaren Tech Black"</b> cikkszám: MX000 méret: 40, 41, 42, 43, 45 ár: <b>31.990,-</b>
<b>Póló "F1 Car"</b> cikkszám: V05MT42 ár: <b>7.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% polyester	<b>Top "Lewis"</b> cikkszám: V05D2LT5 ár: <b>6.990,-</b> méret: XS, S, M, L, XL anyaga: 100% pamut	<b>Sapka "Lewis"</b> cikkszám: V05D2C ár: <b>6.990,-</b>	<b>Top "Jenson"</b> cikkszám: V05D1LT5 ár: <b>6.990,-</b> méret: XS, S, M, L, XL anyaga: 100% pamut	<b>Sapka "Team"</b> cikkszám: G60015 ár: <b>6.990,-</b>
<b>Póló "Track"</b> cikkszám: G31028 ár: <b>10.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Top "Track"</b> cikkszám: G31030 ár: <b>10.990,-</b> méret: XS, M, L, XL anyaga: 97% pamut, 3% spandex	<b>Sapka "Michael"</b> cikkszám: G60017 ár: <b>7.990,-</b>	<b>Sapka "Driver - MS"</b> cikkszám: MS-10-001 ár: <b>7.990,-</b>	<b>Póló "Michael"</b> cikkszám: G31033 ár: <b>10.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut
<b>Ing "Team Line"</b> cikkszám: 76048701 ár: <b>17.990,-</b> méret: S, M, XL, XXL anyaga: eleje 100% pamut, háta 10% pamut, 90% PES	<b>Póló "Team"</b> cikkszám: 76072801 ár: <b>13.990,-</b> méret: M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Sapka "S. Duocolor"</b> cikkszám: p: 76074401 f: 76074402 ár: <b>8.490,-</b>	<b>Táska "Scudetto"</b> cikkszám: p: 06755902 f: 06755901 ár: <b>14.990,-</b>	<b>Női pulóver "Kangaroo"</b> cikkszám: p: 321600202, f: 321600201 ár: <b>14.990,-</b> méret: S, M, L, XL anyaga: 97% pamut, 3% elasthane
<b>Póló "Scuderia Ferrari Logo"</b> cikkszám: piros: 320037102 / fekete: 320037101 ár: <b>9.490,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut	<b>Póló "Team Alonso"</b> cikkszám: 76077001 ár: <b>13.990,-</b> méret: M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Póló "Alonso Name"</b> cikkszám: 320039102 ár: <b>7.990,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Sapka "100% Alonso Fan"</b> cikkszám: 320139002 ár: <b>7.990,-</b>	<b>Top "Fernando Alonso"</b> cikkszám: 320052402 ár: <b>8.990,-</b> méret: S, M, L, XL anyaga: 95% pamut, 5% elasthane
<b>Mellény "Scudetto"</b> cikkszám: p: 320410202 f: 320410201 ár: <b>16.490,-</b> méret: S, M, L, XL, XXL anyaga: 100% polyester	<b>Póló "Alonso - Spain Flag"</b> cikkszám: 76076801 ár: <b>11.990,-</b> méret: M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Póló "Massa - Brazil Flag"</b> cikkszám: 76075201 ár: <b>11.990,-</b> méret: M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut	<b>Gyerek pulóver "Scudetto"</b> cikkszám: 321770102 ár: <b>10.490,-</b> méret: 104, 116, 128, 140 anyaga: 80% pamut, 20% polyester	<b>Top "Felipe Massa"</b> cikkszám: 320051802 ár: <b>8.990,-</b> méret: S, M, L, XL anyaga: 95% pamut, 5% elasthane
<b>Zászló "Scudetto"</b> cikkszám: 1,4 x 1m: 32.025.05.01 2 x 1,4m: 32.025.05.05 ár: <b>6.990,- és 8.990,-</b>	<b>Bögre "Scudetto"</b> cikkszám: sárga: 320700107 piros: 320700102 fekete: 320700101 ár: <b>3.490,-</b>	<b>Cipő "Drift Cat III SF"</b> cikkszám: 30353503 méret: 40, 41, 42, 43, 44, 45 ár: <b>27.990,-</b>	<b>Póló "Large Scudetto"</b> cikkszám: 32004102 ár: <b>6.990,-</b> méret: 92, 104, 116, 128, 140, 152 anyaga: 100% pamut	<b>Törölköző "Large Scudetto"</b> cikkszám: 400F23100 ár: <b>5.990,-</b>
<b>Baba sapka "Top Team"</b> cikkszám: 320890202 ár: <b>5.490,-</b>	<b>Pénztárca "Scudetto"</b> cikkszám: p: 320600102, f: 320600101 ár: <b>3.990,-</b>	<b>Gyerk sapka "Scudetto"</b> cikkszám: 320150103 ár: <b>5.990,-</b>	<b>Övtáska "Team"</b> cikkszám: 06768002 ár: <b>8.990,-</b>	

**Rendelési információk:**

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

**www.GPSHOP.hu**

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: GPshop 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,

Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

Nyitvatartás: H-P: 10:00 - 18:00, Sz: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.

www.gpshop.hu

A feltüntetett árak bruttó árak és forintban értendők - az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

# ALKALOMRA VÁRVA

Adrian Sutil: Fordulópontok egy német pilóta pályafutásában

**Nehéz F1-es indulását követően Adrian Sutil lenyűgöző teljesítményével nevet szerzett magának a rajtrácson. A Force India erősödésével a futamgyőzelemre is esélyes lehet?**

Tóth Gábor; Hoch2wei, FOP



2004. október elején Adrian Sutil az egyik olyan német együlékes versenyeken induló pilóta volt, aki abban reménykedhetett, hogy valaha Michael Schumacher nyomdokaiba léphet. A Formula-3-as Euroszériában, Colin Kolles csapatánál ugyan első évében ugyan nem nyújtott meggyőző teljesítményt, mindössze a bajnokság szerény, 16. helyén állt, ám a hockenheimi szezonzáró futam előtt egy nem várt rajtelsőséget szerzett. Amikor a Renault junior pilótája, Eric Salignon autóbalesetet szenvedett, Sutil egy váratlan fordulattal az ASM (jelenleg ART Grand Prix) csapathoz szerződött és az egész paddockot

sokkolta a pole pozícióval. Azóta a német versenyző felülmúlta az elvárásokat és stabil Formula-1-es pilóta lett. „Ez minden bizonnyal fordulópont volt” – mesélte Sutil. „Normál esetben erre nem lett volna lehetőség, mert szerződésem volt Colin Kollesszal. Valahogy azért mégis sikerült átszerződnöm, csapatot váltottam, és pole pozíciót szereztem. Ezzel sikerült mindenki szemét felnyitnom, mert az emberek azt mondták, hogy az ASM pilótái kivételesek. Gondoltam, hogy jók, de úgy érzem, talán én is valami hasonlót tudok tenni. Aztán amikor beültem az autóba, az egy teljesen más

világ volt. Csodálatos kocsí, amelyet azonnal megszoktam. Néhány kör után a legjobb időt futottam. A következő évben pedig már az ASM-nél vezethettem, amivel valószínűleg megmentettem a pályafutásom.”

A következő szezonban Sutil második lett csapatársa, Lewis Hamilton mögött az F3 Euroszériában, két győzelemmel a későbbi világbajnok 15 sikerével szemben. Jó eredmény volt, de kevés a kiugráshoz, így Adrian a japán Formula-3 bajnokságba szerződött. Megnyerte, amit lehetett: ezt a feladatot már viszonylag könnyedén teljesítette. Aztán a Midland csapatnál három Formula-1-es szabadedzésen lehetőséget kapott, a Nürburgringen, Magny-Coursban és Suzukában, ez nyitott számára teret, hogy 2007-ben a már Spyker néven induló alakulatnál versenyezhesen.

„Ezek a vezetések nagyon fontosak voltak” – mondta Sutil. „Ez volt az egyetlen lehetőség számomra, hogy megmutassam képességem és jó lépés volt ez a japán Formula-3-ból. Nemzetközi bajnokságból nemzeti bajnokságba kerültem, igaz ez egy visszalépésnek tekinthető, de jó lépés volt. Egyértelműen látszott, hogy a Formula-3 megnyerésével és néhány pénteki vezetéssel azt gondolhattam, jó esélyem van versenyen is indulni, amely végül sikerült.”

A hosszú ideje támogatójaként működő Medion, amely vállalat elektronikai eszközöket, így laptopokat, TV-eket is gyárt, szerepet játszott abban, hogy 2007-ben a Fujiban megrendezett Japán Nagydíjon lehetőséget kapjon. A Spyker nem volt jó autó – a rajtrács tizedik sorára volt csak esélye – és Sutilra fizetős pilótaként tekintettek.

Az erős, esős időben mutatott teljesítmény – amely Sutil védjegye – 2007-ben azonban már a nyolcadik helyet eredményezte számára, és egyre több alkalommal feltételezték, hogy a McLarenhez szerződik (ezt Hamiltonnal fenntartott baráti viszonyára alapozták), ám a pletykák a fiatal németet nem izgatták. 2008-ban a csapat már Force India néven indult, miután Vijay Mallya vette át az irányítást. Ekkor kezdte megmutatni Sutil a csapatban rejlő lehetőségeket.

„Kis időnek el kellett telnie, mielőtt kiderült számomra, hogy ez a csapat a jövő. A Spyker-nél rendetlenség volt és nem tudtam, mi történik. A tervem az volt, hogy további egy, talán két évet maradok, majd máshová szerződöm. De Vijay Mallya átvette a csapatot,

Sutil a német F3-ban edződött. Ez az iskola nem csak számára hozott gyümölcsöző tapasztalatokat, illetve kapcsolatokat: többek között Lewis Hamilton is itt lépett nemzetközi porondra



sokkal jobban éreztem magam. Ettől a pillanattól kezdve elégedett voltam és hittem a csapatban. Eltartott egy ideig eljutni eddig, mert néhány évvel ezelőtt még sehol sem voltunk." Ez az újjáépítési folyamat azt jelentette, a 2008-as szezonban nem számíthatott sokkal jobbra, mint az egy évvel korábban. A teljesítmény ugyan nőtt, Sutil például Monacóban is megragadta az alkalmat és bebizonyította, képes jó eredmény elérésére. Az esős versenyen a negyedik helyen haladt a verseny vége felé, amikor, az újraindítás után Kimi Räikkönen elveszítette uralmát Ferrarija felett és a Force India hátuljába hajtott. A csüggedt Sutil kilenc körrel a verseny vége előtt esett ki.

„Ez az egyik olyan verseny volt, amikor mindent kockára tettem és minden jól sikerült” – folytatta Sutil. „Nem hibáztam, de egy másik pilóta igen és ez a siker útjába állt. Nagyon szerencsétlen dolog volt és magadtól azt kérdezem ilyenkor, miért veled történik minden rossz! De ez egy újabb fordulópontra volt, amikor az emberek láthatták képességeimet. Ezzel lehetőséghez jutottam a következő évben a csapatnál, ahol száraz körülmények között is meg tudtam mutatni, mit tudok.” A kockázatos stratégia az egyik, amely nagyban meghatározta Sutil pályafutását. A médiaközpontban azon viccelődtek, vajon Sutil az első

körben ütközik-e, vagy kiáll-e a boxba a törött orrkúp lecserélésére. Ez durva, de nem alaptalan kritika volt, hiszen a német pilóta első két szezonjában futott versenyeinek felén ért célba (nem mindegyiken vezetői hiba miatt esett ki). „Az éles szeműek mindig az autóval kötik össze a versenyzőt. Ha az autód lassú, hogyan tudod lenyűgözni az embereket? Ilyen esetben nincs rá mód. Vagy az egész



**„Mindig az autóval kötik össze a versenyzőt. Ha az autód lassú, nem tudod lenyűgözni az embereket.”**

versenyen kiegyensúlyozott teljesítménnyel a mezőny végén mérsékelt és mindig célba érsz, vagy mindent kockára teszel. Megpróbálsz hihetetlen első kört menni és a mezőnyben előrébb kerülni, ezt az emberek megjegyzik. Néha sikerül, néha nem. Így közelítettem meg a versenyeket és ezért sokszor balesetet szenvedtem, de számomra csak ez az egy lehetőség adódott arra, hogy megmutassam, jobb vagyok, mint az autóm.” A 2009-es év első felében sem csökkent hírneve. Pontszerző helyen haladt az esős Kínai Nagydíjon, amikor a verseny vége felé balesetet szenvedett. Majd, a nyolcadik volt a Nürburgringen, amikor a boxutcából kijövet

ütközött Kimi Räikkönenel. Sajnos ez a két baleset pont akkor történt, ahol lehetősége lett volna a figyelmet önmagára irányítani, így úgy tűnt, Sutilt továbbra is üldözi a balsors. De aztán a dolgok megfordultak. A valenciai Európa Nagydíjra a Force India – már Mercedes motorral és sebességváltóval szerelve – komolyabb fejlesztési csomaggal érkezett és javulni kezdett a helyzet. Majd

következett Spa-Francorchamps, amikor az autó nagy aerodinamikai hatékonysága jól feküdt az alacsony leszorítóerejű beállításnak. A Force India valódi élcspattá vált. De Sutil ismét elfűstölt. A német pilóta a gumi felmelegítési problémáját hibáztatta az időmérő edzésen és véleménye szerint ezért nem jutott a harmadik etapba. Az eredménye nem lett volna rossz teljesítmény a Force India pilótájától, ha csapattársa nem a pole pozíciót szerezte volna meg... És ha ez sem lett volna elég: míg Giancarlo Fisichella a második helyen ért célba – akár győzhetett is volna, de beküldték a biztonsági autót –, Sutil autója az első kanyarban



eredménye a sepangi ötödik helyezése volt, ekkor Hamilton a verseny második felében tartani tudta. Az utolsó két versenyen az eredmények elhalványultak, de a pontszerzés sikerült. Már elég bizonyíték áll ahhoz rendelkezésre, hogy kijelenthessük, megfelelő autóval a futamgyőzelemre is esélyes pilóta. Talán nem Hamilton kaliberű tehetség – meglepő magatartásával soha nem lehet tudni –, de mindenképpen meghatározó versenyzővé vált. A kérdés csak az, a Force India képes-e számára győztes autót biztosítani a következő években?

„Kissé óvatosnak kell lenni, mert véleményem szerint nem lehet versenyezni a nagy csapatokkal szemben. A középmezőnyben kellene maradnunk, ahol most is állunk és megpróbálni még jobbat nyújtani, de ez nehéz lesz. Az első öt-hat közé kerülni jó lenne, de őszintén szólva nem látom a csapatot, hogy a következő években a világbajnoki címért harcolhatunk. Ez nagyon nagy célkitűzés és talán nem is megvalósítható. A költségek csökkentésével is mindig lesznek olyan csapatok, akik kicsivel többet költenek. Nagyszerű,

Mosolygós fénykép: tavaly és idén már többször is kijött a lépés, a Force India kocsiával is lehetett értékes pontokat szerezni



A karrier zökkenői: 2007-ben hiába igyekezett bizonyítani Sutil, a Spyker Belgiumban a pálya szélén végezte

sérülést szenvedett és a 11. helyen zárt. Szerencsére két héttel később Monzában újabb esélyt kapott, ez a pálya is jól feküdt a Force Indiának. A pilóta kihasználta lehetőségeit, nem szalasztotta el a második lehetőséget, különösen azért, mert ő lett a csapat első számú versenyzője, miután Fisichella átszerződött a Ferrarihoz.

„Normál esetben minden lehetőséget kihasználok, de Spában nem jött össze és nagyon kellemetlenül érintett, különösen mert Giancarloval fantasztikus munkát végeztünk. Elszalasztottam annak lehetőségét, hogy hasonló helyen érjek célba, de biztos voltam benne, jó hétvégém lesz Monzában. Ez egy újabb fordulópontra volt.”

Az időmérő edzésen a második helyet szerezte meg, néhány tizedmásodperccel maradt csak el Hamilton McLarenjétől, majd a futamon a negyedik helyen ért célba, néhány orrhosszal Räikkönen mögött. Pontot szerzett és bebizonyította, képes az élen autózni egész versenyen és jó eredményt elérni. „Első komolyabb eredményemet szereztem, és az emberek számára kiderült, jó versenyt is tudok futni és jó helyen célba érni. Ez nagyon fontos volt. Ebben a szezonban elegendőt mutattam és tudtam, 2010-ben kiegyensúlyozottabb leszek. Ezt tettem.



Úgy éreztem, az emberek jogtalanul gondolták, hogy gyors, de kiegyensúlyozatlan vagyok. Gyors és kiegyensúlyozott szerettem volna lenni ebben az évben. Az egyik legkiegyensúlyozottabb pontszerző voltam, amely tiszta jele annak, hogy jó szinten vagyok.” A Force Indiával a 2010-es évet pontszerzésre esélyesként kezdte. Sutil Malajziától a Brit Nagydíjig mindig az első tízben ért célba. Legjobb

amit eddig elértünk és biztos vagyok benne, még jobban szerepelünk, de nem akarok arról beszélni, hogy győztes csapat leszünk.” Sutil arra számít, a jövő évben is a Force Indiánál maradhat, és ötödik évét kezdheti meg itt, annak ellenére, hogy a Renault is érdeklődik utána. Amit tehet, hogy szorgosan gyűjti a pontokat és várja az újabb fordulópontra versenyzői pályafutásában.



## BARRICHELLO 300



Egy évtizede még senki nem hitte volna, hogy bárki eljuthat 300 F1-es versenyig, de Rubensnek még ennél komolyabb tervei is vannak... Azok megvalósulásáig Spában emlékeztek a családnak, a barátoknak, és a pilótatársaknak a Jordan, a Stewart, a Ferrari, a Honda, a Brawn és a Williams színeiben eltöltött futamokra.

# Well

©

- Reklám
- PR
- Online

www.well.hu

# KÖZEL A DOBOGÓHOZ

34 Oschersleben: BMW, Chevrolet, Michelisz

Menu idei első, Priaux már a hatodik (!) győzelmét szerezte, de Muller továbbra is őrzi vezető pozícióját a ponttáblázatban. Michelisz közel került a pódiumhoz, a bravúr azonban ezúttal sem sikerült.

TOH, WTCC



lőknak...) A futam felénél nagy előnnyel Priaux vezetett, őt Farfus és Muller követte. A kék Seat a nyolcadik helyen autózott, de két körrel a leintés előtt először Huff, majd Tarquini is megelőzte a magyar versenyzőt, aki így a 11. helyre csúszott vissza. A versenyt végül magabiztos győzelemmel Priaux nyerte, őt Farfus és Muller követte. A világbajnokságot továbbra is Yvan Muller



A német pályán az első verseny repülőrajtját követően Huff és Menu állhatott az élre, Michelisz a baleseteket elkerülve a tizedik, majd a kilencedik helyen autózott. Miután Huff több kör elteltével sem ment ki a boxutcába letölteni a lökdösődésért rá kiszabott büntetését, a versenybírók kizárta, így a magyar pilóta az aranyat és a második futamban pole-pozíciót érő 8. helyre került, sőt, ott is fejezte be a futamot. A dobogóra Menu, Farfus és Muller állhatott.

A második futam állórajtját Michelisz Norbert jól kapta el, azonban a mögötte autózó Priaux megelőzte, igaz a Zengő-Dension Team pilótáját egy turbószensor hiba hátráltatta. Az ötödik körben az F1-es múlttal rendelkező Monteiro támadni kezdte a magyar tehetséget, nem sokkal később pedig kitopta a pályáról Micheliszt, aki így a hetedik helyre csúszott vissza. Monteirót az agresszív vezetési stílusáért buxutca-áthajtásos büntetésre ítélték, de ez sovány vigasz volt a hazai szurko-

vezeti, míg a magyar tehetség 46 pontjával feljött a tizedik helyre, valamint ismét átvette a vezetést az újoncok számára megrendezett Rookie Challenge-n.

## R bajnokság állása

1. Yvan Muller	229
2. Andy Priaux	218
3. Gabriele Tarquini	196
4. Robert Huff	173
5. Alain Menu	145
...	
10. Michelisz Norbert	42

Red Bull  
MOBILE



## Üdvözlünk a Red Bull Világában!

A Red Bull MOBILE-lal nyomon követheted az exkluzív eseményeket, betekintést nyerhetsz videóba és sportolói blogokba, mindemellett egyedi alkalmazásokat tölthetsz le a telefonodra.

ÚJ  
KÉSZÜLÉK  
1Ft

új, simplyAll+ számlás előfizetéssel

1 éves tarifamegtartással  
2 éves hűségnyilatkozattal

RBM®  
Android™ okostelefon  
2,8" érintőképernyő  
3G/HSDPA  
Beépített GPS



telenor

Csak a Telenor kiemelt üzleteiben kapható. Részletek a [www.redbullmobile.hu](http://www.redbullmobile.hu) oldalon.

Készülék- és tarifacsomag ajánlatunk kizárólag együtt érvényes és lakossági ügyfelek által vehető igénybe 2010. szeptember 2-ától 2010. október 4-ig, vagy a készlet erejéig, illetve az ÁSZF e tarifacsomagra vonatkozó módosításáig. Az ajánlat más kedvezményes ajánlattal nem vonható össze. Az előfizetői szerződés megkötésekor a simplyAll+ tarifacsomag 2 havi előfizetési díját (10 490 Ft / hó) a helyszínen ki kell fizetni. Az RBM3 készülék megegyezik az RBM3 készülékkel. A készülék csak Telenor SIM-kártyával használható. A Red Bull MOBILE márka hazai szolgáltatója a Telenor. További részletek a Telenor üzleteiben és a Telefonos ügyfélszolgálaton: +36 20 200 0000, [www.redbullmobile.hu](http://www.redbullmobile.hu)

# „NAGYON KOMOLY!”

Hazánkba látogatott a Le Mans Series



Újságírók élén talán kissé kamaszosan hat ez a cím, ám ha a sorok írója nem hallotta volna legalább négy néző szájából, akkor saját tapasztalata alapján sem tudna ennél velősebb értékelést írni a Le Mans Series hungaroringi versenyéről.

Csiki Gábor

Speedlight, Tenk, Čoleg, Dudás



Az ember jár-ke-l a világban, és akár újságíróként, akár nézőként van jelen a versenyek helyszínén, előbb-utóbb rutinná válik számára a bömbölő versenyautó, a kerregő kerékkulcs, a sístergő gumi és a kifogyhatatlan mondanivalójú szpíker négyese. Ám hiába láttunk korábban is erős gépeket a Ringen, és lelkendeztek már a statisztikák százezres nézőszámokról, azt nehéz lenne vitatni, hogy 2010. augusztus 21-én mégiscsak a világ legnagyobb autóversenye jött el hozzánk: a Le Mans-i 24 órás.

Legalábbis kicsiben, két napra, és összesen hat órányi versengésért, de mindent magával hozott a mi kis négy kilométerünkre, ami La Sarthe háromszor hosszabb pályáján érték, hagyomány, legenda, és amely hazánk F1-en



„szocializálódott” autósport-rajongóit is – a TV közvetítéseinek hála – egyre inkább magával ragadja. Ők már jól tudják – a kétkedőket pedig a magyar verseny kínálata bizonyára meggyőzte arról – hogy a 21. század technológiai nívója, a tizedmásodpercet érő fejlesztések, tesztelések, és az ebből fakadó látványos tempó, illetve műszaki megbízhatóság már nem csak a Grand Prix-versenyek kiváltsága. Az esetenként egy-másfél milliós prototípusok és GT-autók világa pedig már régen nem a pocakosodó F1-nyugdíjasoknak jár

„elfekvő”, hanem villámkezdő fiatal reménységek perspektívája – és valljuk be, de szívesen sorolnánk ide a hétvége betétprogramjában bemutatkozó magyarjainkat is.

Csak hát a pénz! Tudjuk, és most már láttuk is, hogy ehhez a műfajhoz rengeteg szükségeltetik, mert pénzből lesz a szervezethez, abból pedig a professionalizmus, végül ennek elsősülött gyerekeként jön világra a hírnév. Nagy pénzért versenyez itt Fisichella és Alesi, és ki tudja mekkora pénzért versenyztetni itt fiait – egyben kölcsönöz hangzatos védjegyet a sorozatnak – Nigel Mansell. Gyári versenyzőket állít csatasorba a két örök rivális, a Porsche és a Ferrari (lásd interjúmat),



és a sajtóközpont zsúfoltságából ítélve legalább száz embert fizetnek világszerte azért, hogy minderről beszámoljon.

Akár csak ez utóbbi gondolat mentén belegondolva abba, hogy mindebből mi áll rendelkezésre Magyarországon akár el is keseredhetnénk, de hát nem gondolkodtunk, és legfőképpen nem keseregünk. Hiszen itt nálunk járt Le Mans kistestvére, „Le Mogyoród”, mert ha már Mohamed eddig nem ment a hegyhez (merthogy nem volt módja rá), akkor íme, a hegy eljött hozzá. Mi pedig láthattuk vezető helyről lerobbanni az Oreca-Peugeot-t (miként a júniusi nagy versenyen), láttuk hősiességként integetni a Strakka-legénységet (Watts/Kane/Leventis, miként Le Mans-ban, LMP2-es sikerük kapcsán), és láttuk, hogy a GT-ben „gyors köröket fut a Ferrari, de végül a Porsche győz”, miként... Láttuk, hallottuk, és sohasem felejthük őket.

## A bajnokság állása (LMP1)

S. Sarrazin	64
N. Lapierre	49
V. Ickx	47
F. Mailleux	47
P. Ragues	47





# A LEGGYORSABB MÁRKAKUPA

Betétfutam magyar sztárokkal

A Le Mans széria augusztusi futamán mutatkozott be hazánkban a világ legerősebb márkakupája, a Lamborghini Blancpain Super Trofeo, a háromfelvonásos viadalon ráadásul két hazai „vendégpilóta” is autóba ülhetett.

Surányi Géza; Speedlight, Dudás Ernő



A hat versenyhétvéges sorozat „főszereplője” a Gallardo LP 560-4-es könnyített karosszériájú, 570 lóerős változata. Az autókban egy 5204 köbcentiméteres, V10-es szívdobog, melynek erejét állandó összerékhajtás viszi át a talajra. Az autók teljesítményét jól mutatja, hogy a Hungaroring célegyenesében a végsebességük 255 kilométer/óra volt, mely alig 40-nel marad el az F1-en mért értékektől.



A sorozatban profi és fél-profí pilóták mérik össze erejüket, akiket külön-külön értékelnek. Az indulók között találjuk az egykori GT versenyzőt, Fabio Babinit, és a korábbi Le Mans-i kategóriagyőztest, Peter Koxot is. A széria nemcsak az autók erejét tekintve egyedülálló, hanem azért is, mert egyetlen hétvége alatt három, egyenként 40 perces versenyfutamon is küzdhetnek a pontokért a résztvevők.

A rövid versenytáv ellenére egy-egy autóban általában két versenyző váltja egymást. A kupa hazai premierjén egyből két magyar versenyző is lehetőséget kapott, hogy vezesse az olasz márká VIP autót. A jelenleg a WTCC-ben versenyző Michelisz Norbert a Lamborghini hivatalos tesztpi-



lótájával, Giorgio Sannával került egy autóba, míg az FIA GT3-as sorozatban részt vevő Walter Csaba az ugyanitt induló Stéphane Lemeret-vel és a számára idegen technikával próbált minél hamarabb összeszokni.

Ez mindkét magyar versenyzőnek nagyon hamar sikerült, sőt Michelisz kis híján vaskos meglepetést is okozott. A második futamon ugyanis Sanna vezető helyen adta át az autót a magyar versenyzőnek, de sajnos a boxkiállítás közben kigyulladt a Lamborghini féktárcsája, melynek köszönhetően a páros 35 másodpercet veszített, és visszaesett a nyolcadik helyre. Innen Michelisz a negyedik pozícióba küzdötte fel magát a verseny végére. Walter ezen a futamon az ötödik, a következő pedig a hatodik helyet kaparintotta meg. Ez az utóbbi eredmény lehetett volna sokkal jobb is, mivel Walter a verseny kezdeti szakaszában a harmadik helyen haladt, ám egy elhúzódó boxkiállítás miatt végül le kellett mondania a dobogóról. Michelisz és Walter is nagyon élvezte a nem mindennapi autóval való versenyzést. Arra a kérdésre, hogy véleményük szerint kettejük közül ki a gyorsabb, Walter adott frappáns választ: „Ha mi ketten egy autóban ültünk volna, akkor biztosan az az autó lett volna a leggyorsabb!”



## Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

START Autó Kft.  
1100 Budapest,  
Gyermán út 105.  
Iroda telefon: 434-4041  
Árnyékos telefon: 434-4000  
Fax: 265-0400  
E-mail: mail@startauto.hu  
Internet: www.startauto.hu



# AZ OROSZLÁN ÉS KÖLYKEI

Nigel Mansell exkluzív: 1992 óta először a Hungaroringen



„Úgy sajtoltam magam nevezni, mint minden idők legsikeresebb visszavonult autóversenyzője.”



– Üdvözljük újra Magyarországon! Milyen érzésekkel tért vissza hozzánk?

– Nagyon kellemes élmények fűznek ehhez a helyhez, hiszen többször jól szerepeltem a Hungaroringen, sőt, 1992-ben a világbajnoki címemet is itt biztosítottam be. Azóta nem jártam Magyarországon, és látom, hogy milyen fejlődés történt itt azóta. Az a jó dolog az Önök országában, hogy a szurkolók mindig nagyon lelkesek, így boldog vagyok, hogy visszatérhettem.



– Mi volt az első benyomása a helyről?

– Mindig azt vallottam, hogy a Hungaroring remek pálya. Nagyon precízen kell rajta vezetni és nehéz az autót jól beállítani. Mikor először versenyeztem itt, még alig volt tapadása, ami nagyon érdekessé tette a versenyzők dolgát. Ráadásul az idő is nagyon meleg volt.



– Ön többször is meglepetést okozott nálunk. 1988-ban például a második helyet szerezte meg az időmérésen a szívómotoros Williamsszel a turbós autók ellen. Hogyan sikerülhetett ez?

– Nagyon nehéz volt. 41 fokkal lázzal küszködtem, mert elkaptam a bárányhimlőt. És hát bárányhimlősen nem nagyon javasolt versenyautót vezetni, nem igaz?

– Egy évvel később a tizenkettedik helyről rajtolva nyert nálunk. Mi volt a győzelem titka?

– A vasárnapi bemelegítő edzésen a mérnököm segítségével sikerült sokat javítani az autón. Aztán remek rajtot vettem, mivel abban az időben még a versenyző képességein múlt a start, nem a technológián. Az első körben hét pozíciót javítottam és húsz kör alatt feljöttem a harmadik helyre. Végül egy izgalmas manőverrel megelőztem az addig vezető Ayrton Sennát.

A Le Mans Series parádés pilóta-felhozatalából lapunk szerkesztői előtt csak egy név lebegett: Nigel Mansellel mindenképpen interjút kell készítenünk. A legenda a hétvégén ugyan csak a versenyen induló fiaival szeretett volna foglalkozni, egyetlen interjú erejéig mégis lapunk rendelkezésére állt.

Surányi Géza

John Townsend, ATP, Speedlight



– Akkoriban az autók minimális súlyát még a versenyzők nélkül állapították meg. Mekkora hátránynak számított, hogy Ön nehezebb volt az átlagnál?

– Ha figyelembe vesszük, hogy 10 font (4,5 kilogramm – a szerk.) plusz súly egytized másodperc hátrányt jelent körönként, akkor az jön ki, hogy fél másodperccel, de akár hat, vagy hét tizeddel is ki kellett volna kapnom akkori csapattársamtól, Alain Prosttól. Nagy öröm volt, mikor ennek ellenére akár őt, akár Sennát le tudtam győzni.

– Ezt némileg kompenzálta, hogy 1991-ben egy extra lóerővel lett gazdagabb nálunk!

– Valóban, 1991-ben itt ünnepeltem a születésnapom és egy Skála nevű lovat kaptam ajándékba a Magyar Nagydíj szervezőitől. Ezt később elárverezték és a befolyt összeget a Pető Intézet javára ajánlottam fel. Örülök, hogy segíthettem őket.

– Az 1991-es autója már sokkal korszerűbb volt, mint amivel az első Magyar Nagydíjon versenyzett. Milyen vezetéstechnikát követeltek ezek a versenygépek?

– A legnagyobb különbség a motorban rejlett. A turbós autók akár 1300 lóerős teljesítményre is képesek voltak az edzésen, de az erő a gázadás után csak késve jelentkezett. A 80-as évek végétől újra szívómotoros autókkal versenyeztünk, melyek azonnal reagáltak. A technológia és az aerodinamika is sokat fejlődött közben, igaz szervókormányval egyik autót sem látták el. A kormányzás nagy fizikai erőt követelt egy versenyzőtől, így én előnnyel rendelkeztem a riválisokkal szemben, mert erősebb voltam náluk. Szerintem a mai versenyzők közül nem mindenki boldogulna az én időmben használt autókkal...



– 1993-ban már az IndyCar sorozatban versenyzett. Az az autó mennyiben volt más?

– Teljesen másként működött. Ha egy Forma-1-es autóval egy picit elvitettem a féktávot, akkor még lehetett korrigálni és visszaterelni az autót helyes irányba. Az IndyCarnál ez nem volt lehetséges, hiszen jóval nehezebb volt.

– 1994-ben az IndyCarból néhány verseny erejéig visszatért a Forma-1-be, majd a következő év közepén visszavonult. Miért?

– Az 1995-ös szezonra ugyan érvényes szerződésem volt az egyik csapattal, de nem tartották be az abban vállaltakat, így nem volt más választásom, minthogy visszavonuljak.

– Később többször is visszatért a versenypályákra, melyek közül talán a legemlékezetesebb a Grand Prix Masters sorozatban való szereplése volt. Hogyan emlékszik vissza erre?

– Fantasztikus esemény volt. Dél-Afrikában és Katarban is remekül szórakoztunk a kollégákkal, ráadásul mindkét versenyt megnyertem. Silverstone elég kaotikus volt, így ott nem jött össze a dolog. Nagyszerű versenysorozat volt, így nagyon nagy kár, hogy a támogatók nem álltak ki mellette és megszűnt.

– A 80-as évek elején egyszer majdnem indult Le Mans-i 24 órás versenyen, de az ideén végül rajthoz állt. Milyen érzés volt ott versenyezni?

– Nagyszerű, mivel Le Mans egy csodálatos hely. Sajnos a sors közbeszólt, mert lassú

defektet kaptam, majd szétrobbant a gumi. Ez egy hatalmas ütközéshez vezetett, melynek következtében agyrázkódást szenvedtem. Ez sajnos még mindig nem jött helyre, ezért nem versenyezhetek itt.

– Ön többször bejelentette a visszavonulását, legelőször 1990-ben. Gondolta volna, hogy húsz évvel később még mindig versenyezni fog?

– Nem. Úgy szoktam magam nevezni, mint minden idők legsikeresebb visszavonult autóversenyzője!

– Hallotta, hogy nem hivatalosan egy kanyart neveztek el Önről a Hungaroringen?

– Miért nem hivatalosan? Kár! Sok mindent éltem már itt át, leesett a kerékanyám vezető pozícióban, megpördültem, megelőztem Ayrton Sennát, győztem, sőt, világbajnok is lettem. Hivatalos vagy nem hivatalos, az a lényeg, hogy jó visszaemlékezni ezekre az időkre!

– Úgy tudom egy időben kedvelte a sört, de aztán lemondott róla, hogy ne hizzon el. Most sem látok Önön súlyfelesleget. Minek köszönhető ez?

– Fiatal koromban tényleg sok sört ittam, de azóta tulajdonképpen antialkoholista vagyok. Ha majd végleg visszavonulok, akkor újra iszom alkoholt, de addig semmiképp. Hallottam, hogy híresek a magyar borok, mégsem kóstoltam meg őket. De egy napon megteszem!

– Manapság sokat szidják a Hungaroringet, mert nem lehet előzni rajta. Ön mégis nyerni tudott itt a tizenkettedik helyről rajtolva. Mit szól ehhez?

– Szerintem előzni mindig lehet, csak nem mindegy ki vezeti az autót!

Fent egy felejthetetlen pillanat az aktív korszakból, balra 2010-es Mansell-rajongók a Hungaroringen

2 év garancia



**Gamer Multimédia**  
otthoni szórakoztató központ

- ASUS P5G41T-M LX alaplap
- Intel Core 2 Duo 3.06 GHz E7600 processzor
- Kingmax 4 GB 1333 MHz DDR3 memória
- Seagate 1.5 TB 7200rpm 32MB c. SATAII winchester (ST31500341AS)
- ASUS GeForce ENGT220/G/DI/1GB3 DDR3 PCI-Express Low profile grafikus vezérlő
- Samsung SH-6223C/DEBE DVD író
- Gigabyte Luxo M1004 fekete ház
- + Gigabyte Superb 460W tápegység

Előtelepített Microsoft Windows 7 Professional OEM 64 bites magyar operációs rendszerrel!

Windows 7 Professional **188 800,-**

**149 900,-**

**Remington R6130**  
háromkörkéses borotva  
diamond 360



- flexibilis kontárvetítő technológia
- gyémántszerű karbon bevonat a késeken és a nikkel szitán is

**28 550,-**



3 év garancia

**ASUS O!Play**  
HDP-R1 média lejátszó



- optikai digitális hangkimenet
- HDMI kimenet
- eSATA csatlakozó
- USB csatlakozó
- LAN (10/100) csatlakozó
- MPEG1/2/4, RM/RMVB, VC-1, H.264 video támogatás
- MP3, WAV, AAC, OGG, FLAC, AIFF audio támogatás

**21 900,-**

**Toshiba Satellite T110-11J**  
hordozható számítógép

- Intel Pentium SU2700 1.3 GHz CPU
- 11.6" LCD kijelző 1366 x 768 (WXGA)
- 4 GB DDR2 (800 MHz) RAM (2x2 GB)
- 320 GB S-ATA HDD (5400 rpm)
- Windows 7 Home Premium 64bit
- Tápegység : 1.6 kg

Windows 7 Home Premium  
Windows®  
Korlátok nélküli élet.



**139 900,-**



2 év garancia



AQUA Budapest  
VII. Budapest,  
Dohány u. 36.

AQUA Pécsi Csoport  
XV. Budapest,  
Szentendrei út. 131.

AQUA Miskolc közp.  
II. Budapest,  
Munkácsy tér 10.

AQUA Károlyi közp.  
XI. Budapest,  
Károlyi Frigyes út. 17.

AQUA Fehérvári közp.  
Székesfehérvár, Tóthai u. 1.  
Tel: (22) 766-004

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



## FACTORY DRIVER

Richard Lietz és az „álmállás”

A cím, amelyet sok autóversenyző irigyel, keveseknek jár a világ autósportjában. A Hungaroringen a Porsche gyári pilótájával, az osztrák Richard Lietz-cel beszélgettünk, mit is takar valójában a mitikus fogalom.

Csiki Gábor, Porsche



– Richard, hogyan pottyant öledbe a nagy lehetőség?

– A 2006-os évad végén Lucas Luhr és Mike Rockenfeller elhagyta a Porschét, a gyárnak pedig új pilótákra volt szüksége a következő évi programhoz. Így meghívták az akkori Szuperkupa és a német Carrera Kupa legjobb öt helyezettjét egy tesztre, a gyár kísérleti pályájára, ahol két nap állt a rendelkezésünkre, hogy ugyanazon kupás Porschéval, új gumikkal az autó tökéletes beállításán dolgozzunk.

– Gondolom, te voltál a legjobb...

– Erről a mai napig fogalmam sincs. Ott helyben ugyanis nem mondtak semmit, csak a mérnökökkel álltam kapcsolatban, akik lényegében engem figyeltek: hogyan bánok az autóval, milyen részletek a teszt folyamán adott visszajelzéseim.

– És egyszer csak jött egy telefonhívás?

– Így van, mégpedig a Porsche sportosztályának vezetőjétől, Hartmut Kristentől, aki



udvariasan közölte, hogy szeretne velem együtt dolgozni. Természetesen igent mondtam, mert bár volt egyéb elképzelésem is 2007-re – többek között a BMW is érdeklődött irántam, sőt rövid ideig a DTM is szóba került – ez tűnt a legjobb választásnak, a megtiszteltetésről nem is szólva.

– Kezdedben volt tehát az, amire sokan vágnak: gyári szerződés az egyik legsikeresebb márkától. Mi tartalmaz egy ilyen dokumentum?

– A legapróbb részletekig mindent, amit tenem kell, és azt is, amit nem szabad. Megjelöli, hogy mely sorozatokban fogok rajthoz állni, és hogy milyen egyéb felkérésekre kell nemet mondanom, avagy engedélyt kérnem. Nem állhatok rajthoz például egy olyan versenyen, amelyen Porschék ellen kellene harcolnom.

– Tehát ha meghívnának egy Ferrari, avagy egy BMW volánja mögé...?

– Akkor a Ferrarira elvből nemet mondanék, míg ha a BMW egy mezőnyben indul, amelynek rajtrácsán akár egyetlen Porsche is áll, meg kell kérdeznem Kristen urat. Ő dönt mindenről egy személyben, így a szerződésemről is, bár vannak tanácsadói a gyárilag támogatott csapatokból és a fejlesztési részlegről.

– Milyen időtartamra szól egy gyári szerződés?

– Mindig egyetlen évre. Különleges esetben a gyár két-három éves szerződést is köt,

de ilyenkor az utolsó év csak úgynevezett opció, amelyet nem kötelezi őket tényleges hosszabbításra.

– Ez azt jelenti, hogy évad vége felé aggódnod kell az állásod felől?

– Lényegében igen. Sokan azt gondolják, hogy ez igazságtalan, de meg kell érteni a gyárat is: a nemzetközi motorsportban szinte évről évre változnak a szabályok, nem beszélve a gazdasági és marketing-érdekeltségekről. Ezért igen nehéz másfél évnél előbbre eltervezni, mely bajnokságokban, hány gyári versenyzőre lesz szükség.

– Azért úgy gondolom, egy bajnoki cím nagyban elősegíti a pozitív elbírálást...

– Nem feltétlenül. Manu Collard és Sachsa Maassen kiváló, rutinos pilóták, ráadásul előbbi tavaly az FIA GT-ben, míg utóbbi az olasz bajnokságban szerzett bajnoki címet a Porschénak. Idén mégis kiestek a pixisből, egyszerűen azért, mert a gyár világszerte csökkentette a fellépéseinek számát.

– Bizonyára sokakat érdekel, hogy mennyi a kereseted...

– Ezt nem árulhatom el. Legyen elég annyi, hogy egy év alatt négy részletben érkezik meg a számlámra a pénz, amelyből meg lehet élni, de nem veszi fel a versenyt egy futballista fizetésével... Ráadásul mi versenyzők hivatalosan nem is vagyunk a Porsche alkalmazottjai, hanem egyéni vállalkozóként számlát kell adjunk erről az összegről.

– Mi az, amit saját zsebből kell fizetned egy évad folyamán?

– Semmit. A csapat fizet mindent, az utazásaimat, az ellátást, a ruházatot, mindent! Fontos tudni, hogy a támogatott csapatoknak is, mint amilyen a Felbermayer/Proton, a pilótákon kívül mindenért fizetniük kell: az alkatrészekért, a gumikért, sőt, az autót is meg kell vásárolniuk, bérelni ugyanis nem lehet. (Új ár: kb. 400 000 euró – a szerk.)

## GYÁRI

A Porsche évente majdnem háromszáz versenyautót értékesít a GT3 Cup, GT3 R és a GT3 RSR típusokból, a gyárral megrendelői viszonyban álló csapatok száma pedig világszerte a négyszázat is meghaladja. Bár hivatalos gyári csapatként (Porsche AG) egyetlen sorozatban sincs jelen, a legnevesebb bajnokságokban egyes csapatokat saját gyári versenyzőivel támogat. Jörg Bergmeister, Timo Bernhard, Romain Dumas, Wolf Henzler, Patrick Long, Patrick Pilet és Richard Lietz az LMS, az ALMS, a Daytona 24h, a Le Mans 24h, a Nürburgring 24 és az International GT Open szériákban állnak a csapatok rendelkezésére.

– Hogyan készülsz fel egy versenyre?

– A hosszú távú sport komoly fizikai és szellemi kihívást jelent, így évente kétszer közösen elvonulunk egy Kanári-szigeteki edzőtáborba, ahol szakemberek által megtervezett fizikai programban veszünk részt. Am nem egyetlen verseny az igazán megerőltető, hanem az évad egésze. Ez a hungaroringi verseny sorozatban a nyolcadik hétvégem, hiszen az LMS mellett a GT-Openben is érdekelt vagyok, mindemellett a Le Mans-i és spái 24 órás versenyek, valamint egy malájziai privát 12 órás verseny tette zsúfolttá a nyaram. Gyakorlatilag hétfő esténként érek haza, és két napom van pihenni, mert csütörtökön már utazom a következő helyszínre.

– Még hosszú karrier áll előtted, de gondolsz a távolabbi jövőre is? Egyáltalán, van valami egyéb foglalkozásod is?

– Édesapámnak szoktam segíteni, aki egy Mazda kereskedést vezet. Látom a szemedben a kérdést, ezért rögtön válaszolok is rá: nem, ez a tény egyáltalán nem ütközik a szerződésemmel, hiszen Ő „csak” az apukám...

## BEUGRÓ

A hungaroringi 1000 km-es versenyre kivételesen három autóval nevező Felbermayer/Proton csapat pénteken még emberhiánnyal küszködött, ám szakértő kezektől nem kellett messzire menniük. A hazai versenyeken Porsche-specialistának számító BOVI Motorsport szerelője, Rácz Szilárd a szombati edzéseken már a német csapat kék overálljában segítette a 86-es számú autó felkészítését, a versenyen pedig remekül helytállt a kerékcsere és tankolások tizedmásodpercekre élezett forgatagában.



# ISMERETLEN ISMERŐS

A Repsol világbirodalom és hazai zászlóvivője, a Motus CEE

46



A Repsol a világ egyik legnagyobb olajvállalata, de idehaza a legtöbben csak keveset tudunk róla. Pedig közel száz éves üzleti tapasztalattal bírva több mint 30 országban van jelen, neve a presztízs, az élenjárás és a globális elismerés szimbóluma.

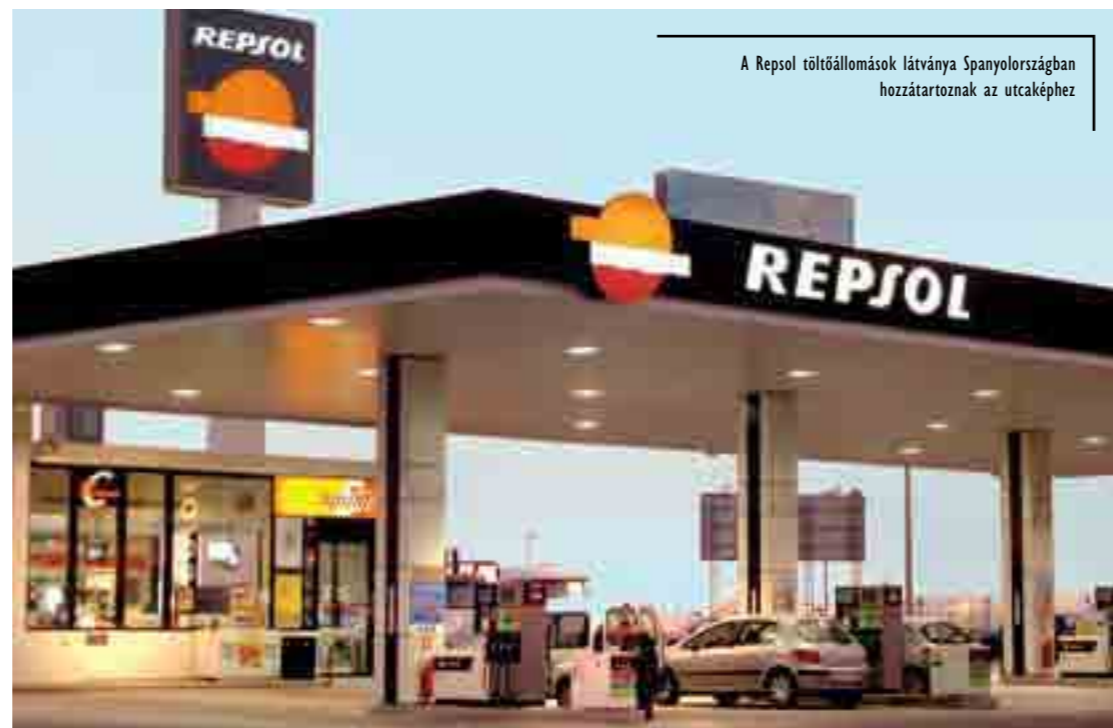
TOH

Repsol, Motus

Ha egy gyors közvélemény-kutatást tartanánk, olvasóink többségének a MotoGP-ben sikert-sikerre halmozó Pedrosa bőrruhája és motorja ugrana be a Repsol említése kapcsán, a céget Magyarországról sokkal jobban ismerik szponzorként, mint multinacionális nagyvállalatként.

Pedig a Repsol egy integrált nemzetközi olaj-, gáz- és vegyipari óriás, mely kitermeléssel, gyártással, finomítással, terjesztéssel és értékesítéssel is foglalkozik. 2008-ban a Repsol

Csoport 2,7 milliárd eurós konszolidált nettó árbevételt hozott, míg üzemi tevékenységéből származó haszna a nyersanyagkészlet nélkül 5%-kal emelkedve 5,5 milliárd euróra nőtt. A Repsol 2008-as befektetései a stratégiai tervekben előirányzott éves befektetési célkitűzésének megfelelően 5,5 milliárd euróra rúgnak, az előző évhez képest 4%-os növekedést mutatva. A Repsol hisz a kutatás és fejlesztés alapvető fontosságában, ennek megfelelően 450 szak-



A Repsol töltőállomások látványa Spanyolországban hozzátartoznak az utcaképhez

47

## MÉRFÖLDKÖVEK

- 1927 – az addig állami monopóliumot képező olajipart a CAMPSA nevű cégbe integrálták, amelyben a spanyol állam kisebbségi tulajdonos lett
- 1948 – létrejött a REPESA nevű vállalat, amely feladata egy olajfinomító telepítése, élvonalbeli védjegye a Repsol
- 1974 – a REPESA, az ENCASO és az ENTASA egyesüléséből létrejön az ENPETROL, amelyben az állami INI a többségi tulajdonos
- 1987 – az INH által birtokolt cégekből (Hispanoil, Enpetrol, Butano, Campsa, Petronor) létrejön a Repsol csoport
- 1989 – megkezdődik a Repsol privatizációja, amely 1997-ig tart
- 1999 – a Repsol megvásárolja az argentin YPF vállalatot, amely, 1991-es privatizációja után ekkor a legnagyobb dél-amerikai magán olaj- és gázipari cég
- 2006 – a Repsol-t a leglátványosabban működő olajtársaságnak minősítik a Dow Jones elemzői
- 2009 – Kelet-Európában nemzeti disztribútorok helyett a Motus CEE vállalatcsoportot bízza meg a Repsol 15 ország kenőanyag ellátásával

embert foglalkoztat technológiai központjaiban, a spanyolországi Mostoles-ban, illetve La Platában, Argentínában. A Repsol intenzív kutatási programja a vállalat minden üzleti területét lefedi, beleértve az olaj- és gáztermelést, a gyártást, a földgázzal kapcsolatos tevékenységeket, az olajfinomítást és a petrokémiát,

anélkül, hogy figyelmen kívül hagyná az olyan jövőbeli profilbővítési lehetőségeket, mint amilyen a bio-üzemanyag előállítás. 2008-ban 74 millió eurót fektettek be a vállalat kutatási és fejlesztési tevékenységeinek kivitelezéséhez, és további 9 millió euró az üzleti részleg projektjeinek megvalósítására. A tekintélyes







Dow Jones nemzetközi mutatói immár harmadik éve ítélték a Repsolt a legáttekinthetőbbnek a világ legnagyobb olajvállalatai között. A vállalat ugyancsak a legmagasabb osztályozást kapta az ügyfélkapcsolatok, a klímaváltozás, illetve a biodiverzitás területein. A Repsol üzleti tevékenységének szerves része a környezetvédelem, a jó társadalmi kapcsolatok fenntartása, a személyi biztonság és az emberi jogok védelme. A cég hazai zászlóvivője a Motus CEE Kft., amely korábban Valvotrade Kft., majd

Lube Trade Kft. néven eddig ismert volt hazánkban és idén március 29-től vette fel a külföldi tulajdonos nevét. A vállalkozás hosszú ideje világmárkák vezető disztribútoraként a magyar kenőanyag-értékesítés nagy múltú résztvevője, kiterjedt hálózattal és tartós üzleti kapcsolatokkal rendelkezik, mind viszonteladókkal, mind nagykereskedőkkel. Partnereivel karöltve a legmagasabb minőségű termékeket, valamint a legkiemelkedőbb színvonalú szolgáltatásokat kínálja a kenőanyagpiacon. A cég alkalmazottai valamennyien szakképzett,



Az olajtársaság az energiaipar szinte minden területén képviselteti magát, meghozza a legnagyobb vállalatok között

a kenőanyag-piacon járatos, összesen több évtizedes tapasztalattal rendelkező munkatársak, mind az értékesítési oldalon, mind pedig a háttérteret megteremtő (ügyfélszolgálat, logisztika, menedzsment) területen. A társaság elsődleges feladatának tartja a Repsol felhasználók műszaki és marketing támogatását, a tökéletesebb kenőanyag-felhasználás, illetve továbbértékesítés érdekében. A Motus CEE Kft. kiváló disztribúciós hálózata és logisztikája nem csak egy márkával foglalkozik, több világhírű kenőanyagot is forgalmaz Magyarországon. Ezek közül az egyik az 1930-ban alapított Imperator (nemrégiben F1-es partner), az 1865 óta működő Houghton (kenőanyagok, hűtőfolyadékok, olajok), illetve a Storm (motorolaj és ipari kenőanyag), amelyet a kimagasló minőség és kiváló ár-érték arány jellemez.



**SPORTSIKEREK**

A Repsol elkötelezettsége a legmagasabb minőség mellett kéz a kézben jár a motor- és autósport vezető csapatainak támogatásával. A szponzorált motoros gyári csapatok között szerepel a MotoGP-ben a Repsol Honda Team (HRC), a triál világbajnokságban a Repsol Montesa Team (HRC), 2009-ig a Dakaron a KTM és a Mitsubishi gyári csapata, a világbajnok versenyautós csapatok között pedig a WTCC Nemzetközi Túraautó Bajnokság győztes Seat csapata, valamint a Formula 3.5 sorozatban egyik istállója. Idehaza a márka névadója a gyorsasági bajnokság Suzuki Kupájának, de a gyorsasági motorsportban, illetve a raliban is megjelenik a logója.



Az idei leghíresebb reklámarc Pedrosa.



**Repsol-stílus**



**Scuba slim férfi poló**

8900 Ft



**Doll női poló**

9900 Ft



**News gyermek poló**

7900 Ft



**Sean pulóver**

29900 Ft



**Válltáska**

16900 Ft



**Kulcstartó**

1500 Ft



**NYEREMÉNYJÁTÉK**

Nyerje meg a Repsol trendi autós hűtőjét, amely szükség esetén az italok melegen tartására is alkalmas, és 12 illetve 230 voltból egyaránt működtethető! A játékhoz küldje el e-mail-en a rejtveny@formula.hu címre az alábbi kérdésre a helyes választ: **Melyik Repsol-pilóta nyerte a San Marino GP-t?** A nyertest a jól tippelők közül sorsolással választjuk ki. Beküldési határidő: 2010. szeptember 30.



További GAS-termékek megvásárolhatóak a GAS márkaboltokban az ország minden pontján. [www.gasjeans.hu](http://www.gasjeans.hu)

# SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm<sup>3</sup> 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overalok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár



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



**G1 KART CENTER**  
1136 Budapest, Róbert Károly út: 54-58,  
Materiaszenter: málygakerék: +36 1 229 0743  
+36 1 229 0743  
info@g1kartcenter.hu

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

PROMÓCIÓ

REPSOL

## REPSOL ELITE COMPETICIÓN

5W40: Extrém és változatos versenykörülményekre

A Repsol Elite Competición 5W40 a motorsportban szerzett tapasztalatok alapján kifejlesztett szintetikus olaj, amely ideális az extrém és változatos versenykörülményeknek kitett motorok védelmére. A legkorszerűbb és a legigényesebb motorok (Porsche, Mercedes-Benz, Audi, BMW) számára is kitűnő választás. A járműgyártók kifejezetten említik az ajánlott termékek listáján. Használata megnöveli a motor teljesítményét, optimalizálja az olajfogyasztást, csökkenti a súrlódást és a leghatékonyabb védelmet nyújtja a motor számára. A termék magas hőmérsékleten is kiváló viszkozitástartó-képességgel rendelkezik, így kíméli a motor fontos alkatrészeit a kopástól. A termék kiválóan alkalmas a legtöbb 2004 után gyártott benzines és közvetlen befecskendezésű dízel konstrukcióhoz. Kifejezetten ajánlott Mercedes gépkocsikhoz rugalmas csereperiódusú olajként, BMW-khez 20 ezer kilométeres vagy 2 éves csereperiódussal, valamint benzín üzemű

VW gépkocsikhoz normál csereperiódusú olajként, a gyártó előírásaival összhangban. Nem használható PDTDi és dízel részecskeszűrős konstrukciókhoz.

(A motorolaj kiválasztásánál mindig vegye figyelembe a gépkönyvi előírásokat és a gyártó által megengedett viszkozitási fokozatokat.)



[www.vanilin.hu](http://www.vanilin.hu)

Vanilin cukrászdák – már Budapest 7 pontján!



A Vanilin Kft. gratulál az országos rali bajnokság győztesének, Aschenbrenner Györgynek és a Seat Szuperkupa bajnokának, Kazár Miklósnak

A Full-Gas Racing Team kiemelkedő partnere a Vanilin Kft.

## Porsche Szuperkupa

A sorozat számára bizonyára jó hír, ám Nick Tandy számára csak bosszúságot okozott az ideai rekordot jelentő spái 27 nevezés. A britnek az időmérőn a vendégszereplők „tömegében” csak a 16. helyre futotta, ám sima rajt-cél győzelmet arató honfitársa, Sean Edwards mögött végül szemképráztatóan adott számot képességeiről.

## Porsche Sauperkupa

R. Rast	138
N. Tandy	124
J. van Lagen	98
S. Rosina	90
J. Bleekemolen	88

A 7 km-es pályán Tandy kilenc autót előzve tette nyílttá a bajnokságot, ráadásul az első körben kisodródó Rast csak vitat-



Nick Tandy sziporkázott a belga verseny sűrű mezőnyében

ható, pályaelhagyásos előzéssel tudta visszaelőzni a másodikként autózó van Lagen-t, így utólagos bírói döntés értelmében a harmadik hellyel és 16 ponttal kellett megelégedjen.

Kiss Pál Tamás a brit sorozat legutóbbi két hétvégéjén – amelyeken egy elmaradt verseny pótlásaként ezúttal összesen öt futamot rendeztek – a biztos pontszerzés reményében a szokásosnál keveset kockáztott. Silverstone-ban előbb egy negyedik, majd egy harmadik helyet szerzett, végül az ötödik

pozícióban fejezte be a küzdelmeket. A széria zárásához közeledve Skóciában, Knockhillben aztán már kifejezetten „feldobta a bajnoki tét”, így előbb egy hatodik hellyel, majd egy ezüstéremmel lett gazdagabb. A miskolci tehetség így jelenleg a tabella éllovasaként 12 pont előnnyel készül a hátralévő négy futamra.

## F-RENAULT UK

## F-Renault UK

Kiss Pál Tamás	390
Tom Blomqvist	378
Lewis Williamson	363
Will Stevens	354
Harry Tincknell	325



## KÖNYVSAROK

A Porsche név valamennyi autósport rajongó szívét megdobogtatja. Ez nem is csoda, hiszen a német márka típusai számos sportautó versenyen sikert arattak. Az azonban már csaknem teljesen a feledés homályába merült, hogy a Ferdinand Porsche

által alapított cég a 60-as évek elején a Forma-1-ben is rövid kirándulást tett. Eddig ugyan rengeteg könyv látott napvilágot a Porsche autósport történetéről, de a McKlein kiadó gondozásában megjelent „Porsche 718+804” c. kötet az első, melyet teljes egészében a Forma-1-es kaland bemutatásáról szól. A kiadótól már megszokhattuk, hogy rendkívül igényes kötetekkel ajándékozza meg az olvasókat, és ez alól a mostani könyv sem

kivétel. A kétnyelvű (angol és német) mű közel háromszáz képet tartalmaz (melyek közül 55 színes) és ezekhez rendkívül alapos kutatómunkát tükröző szöveg párosul, mely a négy szerző munkáját dicséri. A nagyalakú, 240 oldalas könyv értékéhez képest rendkívül kedvező, 59,90 eurós áron megrendelhető a [www.rallywebshop.com](http://www.rallywebshop.com) vagy a [www.mckleinstore.co.uk](http://www.mckleinstore.co.uk) internetes oldalakon keresztül. ISBN száma 978-3-927458-43-7.

## GP2

Bár Belgiumban az eső miatt kaotikus időmérőn Herck futotta a legjobb időt, a sárga zászló elleni vétsége miatt a román pilóta időbüntetéssel kapott, így d'Ambrosio indult az első futam éléről. A DAMS-hoz visszatért hazai pilóta jó ideig tartotta Maldonado ostromát, és bár a listavezetőnek a boxkiállásnál sikerült előznie, a versenyző a pályán visszavágott. D'Ambrosio-t végül egy defekt fosztotta meg az otthoni győzelem-

től, így Maldonado mögött két GP2-visszatérő: a késői boxkiállással kockáztató Alvaro Parente és a GT1 Világbajnokságból kiebrudalt Grosjean ért célba. Maldonado vasárnap már az első körben „eldobta a vasat”, ám a versenyt jó rajttal végig vezető és nyerő Perezzel szemben Monzában már dűlő-re viheti a bajnoki cím sorsát.

## GP2

P. Maldonado	87
S. Perez	53
D. Clos	43
J. Bianchi	39
G. v. d. Garde	34



## BRIT F3

Bruce Jouanny 2002. évi negyedik helye óta francia versenyző nem ért el olyan nagy eredményt a nagy múltú bajnokságban, mint Jean Eric Vergne: a tavaly még F-Renault-k volánját tekergető Red Bull-ifjonc Silverstone-ban ez évi 12.(!) futamgyőzelmével biztosította be a bajnoki koronát. Sikerének hála a francia előtt rövidesen két lehetőség is megnyílhat: a Brendon Hartley kirúgásával árván maradt WSBR-volánt már a 3,5 literes sorozat következő futamán (Hockenheim) átveszi, míg a Daytonai 24 órás on is

sikerrel pályázik egy ülésre. A Sunoco által egyfajta eredményességi pontrendszer szerint kiírt versengésben négy brit sorozat (F3, SPEED, Brit GT, Radical Cup) legjobb versenyzői küzdenek a januári legendás versenyen történő „all inclusive” részvételért. A silverstone-i ismerkedésnek a pálya szabályai tettek keresztbe: a Crawford-Porsche 8 decibellel hangosabb volt a megengedettnél, így a Sunoco Driver Challenge-t vezető Vergne és társai csak a kamerák lencséje előtt pózolhattak az áhított Daytona-Prototípussal.



Fotó: Stella-Maria Thomas

## GP3

A négy sárga zászlóval szabdaltspái első futam 12 köréből kettőt futottak versenytempóban: a harminc fős mezőny ötöde már az első kanyarban, további öt pilóta pedig a futam felénél leszakadó eső miatt vesztette el uralmát a Dallara fölött – Robert Wickens is beleértve, aki végül a Safety Car vezetésével, törött orrkúppal, slickeken csúszkálva kormányozta célba autóját, idei második győzelmét aratva Cordeiro és Varhaug előtt. Másnap szárazon rajtolt a futam, majd a futam közben érkező eső miatt mindenki lecserélte a slickeket – Adrien Tambay-t kivéve. Barázdált abroncson többen is utolérték a franciát, ő azonban a felszáradó pályán sikerrel tartotta magát a célig, így tavaszi AutoGP-s győzelme után (Imola) „másodállásban” is győzni tudott Rossi és Müller előtt.

## GP3

E. Gutierrez	75
R. Wickens	57
N. Müller	44
A. Rossi	38
D. Smith	24



## ALMS

Ohióban az utolsó sárga zászlót követő percek parázs csatájában dőlt el az első hely sorsa – öt év után először a Dyson-duó (Dyson/Smith) javára, a verseny során gyengén muzsikáló Brabham/Pagenaud-egység pedig csak a dobogó második fokáról gratulálhatott. Jonathan Cocker - akinek ohiói szenzációs pole-ját hamar két kipörgésre váltotta csapattársa és főnöke, Paul Drayson – Road Amerika pályáján pattanásig feszült hajrában győzte le az utolsó liter benzinjével poroszkáló Klaus Graf-ot (Cytosport-Porsche) és szerezte első győzelmét. A sérült Cytosport-főnök, Greg Pickett helyén Timo Bernhard, míg a következő hétfévén, Mosportban már Romain Dumas erősítette az utolsó forduló (Petit Le Mans)

előtt bajnokesélyessé vált alakulatot, amelynek kanadai rajt-cél győzelméhez a baleset miatt rövidített futamban Brabhamék

csak a második helyről tudtak asszisztálni. A Risi-Ferrari Mid-Ohióban taktikus kerékcserével nyer-

te a GT2-krimet a Corvette (Gavin/Beretta) és a gyári BMW előtt (Auberlen/Miller), a stuttgarti testvérautó pedig

Elkhardt Lake-ben a Werner/Hand-páros révén aratott győzelmet. A Flying Lizzard Porsche (Bergmeister/Long) Mosportban bizonyult legyőzhetetlennek, így 22 pont előnyvel várják az októberi finálét.



## LIONEL REGAL 1975–2010



Az FIA által jócskán elhanyagolt hegyi Eb küzdelmeire ismét egy tragédia kapcsán terelődik figyelem. Az idei nemzetközi sorozat tizedik versenyén, a svájci St. Ursanne eső áztatta pályáján Formula Nipponjával fának ütközött, és szörnyethalt a sportág elmúlt tíz évének legjelentősebb pilótája, Lionel Regal. A francia formautós – akinek édesapja, Marc Regal tizenhárom évvel ezelőtt hasonló körülmények között lelته halálát – gyorsasága mellett példátlan profizmusáról volt híres, sikereit két Európa-bajnoki, és ötszörös francia bajnoki cím koronázta. A hazájában rendkívül népszerű sportoló temetésén 15 000 ember volt jelen, köztük barátja és versenytársa, Szász László is.

## F3 EUROSZÉRIA

A francia és német szervezők markáns tervekkel rukkoltak elő a sorozat jövője érdekében: a Kumho új gumiabronccsal csábítja a 2011-ben beszálló csapatokat, a motorok és a kipufogó-rendszerek fejlesztésének befagyasztása pedig a további esélyegyenlőséget biztosíthatja. A hétfévenkénti három verseny és a megannyi tesztlehetőség bizonyára megélné majd a létszámhiánnyal, és magas költségekkel küzdő sorozat iránti érdeklődést, és talán a nézők is kiegyenlítősebb küzdelmet láthatnak majd az ideinél. A zandvoorti első futamban Edoardo Mortara idén ötödször állhatott a dobogó tetejére: az olasz mögött Bottas „vezette orránál fogva” a lustán rajtolt



Wittmannt, mögöttük Sims és Merhi előtt lendült a kockás zászló. Felix Da Costa (Motorpark) Juncadella kipörgésével nyolcadik helyet, ezzel a második futamban rajtelsőséget szerzett, majd Vanthoor nyomásának nem engedve, Merhivel kiegészülve ünnepelte idei második diadalát. A két megpördülésével ez-

úttal nullázó Mortara (Wittman szerény 6. helye után) viszont egyre nyugodtabban készülhet bajnoki címére...

## F3 Euroszéria

E. Mortara	77
M. Wittmann	55
A. Sims	44
V. Bottas	43
R. Merhi	43

## DTM

Zandvoortban minden jel arra mutatott, hogy véget érhet az Audi több futam óta tartó pech-szériája, ám a Dunlop-abroncsokkal és a megfelelő setup-pal évad eleje óta vesződő ingolstadtiak kétszeres bajnoka, Timo Scheider a rajtnál egyszerűen lefualasztotta idén először pole-ban álló A4-esét. A tizedik helyen újrakezdő autó valós képességeit Scheider hihetetlen, a dobogó alsó fokáig tartó menetelével szemléletessé,

## DTM

B. Spengler	44
G. Paffett	35
P. Di Resta	33
M. Ekström	28
J. Green	26

ám a rajtnál élre ugró Paffett-et és az öt követő di Restát már nem veszélyeztette. A brit F1-teszter idei második győzelmével tíz pont alá csökkentette hátrányát a holland dűnék között – Rockenfeller elleni durva előzésével is csak – hetedik kanadai éllovas mögött.



# FIA GT1

A nürburgringi kvalifikációs futam kezdetén az első kanyar karamboljait ügyesen elkerülő Margaritis csípte el a vezetést, míg a tréningeken leggyorsabb Enge (Aston Martin) a harmadik helyig csúszott vissza. A cseh tehetség három kör alatt Bartelst (Maserati)

és a Phoenix-Corvette görög pilótáját is visszaelőzte, csapata pedig a boxkiállásnál dolgozott mintaszzerűen, ráadásul mindkét autóján: az Engét váltó Turnert az élre, míg Nygaardot két helyet jóvá írva (4.) küldte vissza a versenybe. A hirtelen meg-

érkező eső az egész mezőnyt (a feleslegesen hazardírozó Bertolinót kivéve) a boxba rendelte, ám a leintéskori sorrend (egyben a bajnoki futam rajtrácsa) nem változott: Turner, Hennerici, Kox (Reiter-Lamborghini). A bajnoki futamban utóbbi – Christopher Haase-vel az oldalán – a második helyre érkezett, miután a második helyről rajtoló

Corvette legénysége a boxban lassabban dolgozott. A 3-6. helyen dúló csatában (Mutsch kifogatásáért) Zonta áthajtásos büntetést kapott, míg a Piccionét a negyedik helyért „harapdáló” Bartels (Maserati) az utolsó körben megadta magát az idén először győztes Young Driver-Aston (Enge/Turner) testvérautóját kormányzó Stefan Mückének.



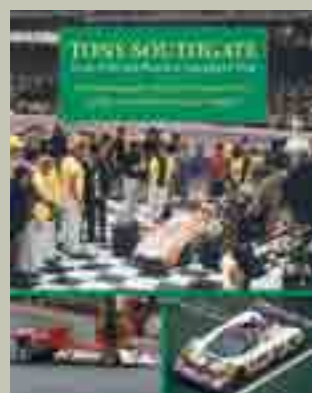
## FIA GT1

M. Bartels	91
A. Bertolini	91
T. Mutsch	77
T. Enge	65
D. Turner	65

## KÖNYVSAROK

Az autósport szakirodalmá rendkívül széles, a Motor Racing Publications kiadónak mégis sikerült egy olyan könyvvel kirukkolnia, melyhez hasonló csak nagyon kevés létezik még. Az újdonság szerzője Tony Southgate, akinek a nevéhez számos sikeres versenyautó megalkotása fűződik. A „From drawing board to chequered flag” (A tervezőasztaltól a kockás zászlóig) című könyvben végigkísérhetjük a ma már visszavonult tervező közel negyven éven át tartó karrierjének legfontosabb állomásait. Az a tény, hogy a szerző a nem csupán a Forma-1, hanem a sportautó-versenyzés, sőt a ralisport világában is megfordult, már önmagában biztosítja, hogy a könyv ne csupán érdekes, hanem rendkívül sokszínű is legyen. Ráadásul Southgate

néhány olyan titokról is lelebbenti a fátylat, melyet az autósport történetéért rajongók már rég tudni szerettek volna. A 240 oldalas, több mint 250 képpel illusztrált könyvet a Vine House Distribution Ltd. a forgalmazza. Megvásárolható (45 fontos áron) a <http://www.motor-racing-books.co.uk> weboldalon. ISBN száma: 978 1 899870820.



## INDYCAR

Sears Pointban már az időmérőn folytatódott a Power-henger: az egy éve ugyanitt súlyosan megsérült ausztrálnak már a verseny rajtjánál sikerült kamatoztatnia IRL-rekordot jelentő nyolcadik pole-ját, győzelméhez végül csak az utolsó körökben „fűzött némi kétséget” a verseny hajrában előbb Franchittit megelőző, végül másodikként leintett Scott Dixon. A negyedik helyen, Castoneves előtt befutó Briscoe egy héttel később a chicagói oválon pole-t szerezve, majd 113 körön át vezetve fűtötte baj-

noki vágyait, ám a győzelmet végül (0,043 mp-cel) Dario Franchitti szerezte meg. A skót – aki az utolsó boxkiállásnál kereket nem cserélve vette át a vezetést, majd állta derekasan Wheldon és Andretti támadásait – a tabellán „lőtávolságra kerül” a tankolóberendezés hibájából plusz kiállásra kárhóztatott, így pontot nem szerző Power mögött.

## Indycar

Will Power	528
Dario Franchitti	505
Scott Dixon	443
Ryan Briscoe	406
Helio Castroneves	398



# MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

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



**Kövesdán Kft.**  
Marsalfuggellen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hájb. u. 11. [www.kovesdan.hu](http://www.kovesdan.hu)  
Tel.: 06-1-229-2500 [szerviz@kovesdan.hu](mailto:szerviz@kovesdan.hu)  
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

# NEM ROSSIRÓL SZÓL

MotoGP: Egy Lorenzónak, kettő Pedrosának

A MotoGP mezőnye az elmúlt hetekben három versenyhelyszínre látogatott el: Brnóba, Indianapolisba és Misanóba. A három hét alatt lebonyolított túra meglepetéseket és tragédiákat is okozott.

Bethlen, Perusaa

Bucehó, Forgó



meg. A középső kategóriában a szezonnyitó viadal győztese, Shoya Tomizawa volt a leggyorsabb, míg honfitársunk, Talmácsi Gábor az időmérőt követően, a tizenhatodik helyről várhatta a vasárnapi viadalt.

Vasárnap a nyocladlites géposztály pilótái mérték össze a tudásukat, mégpedig féli nedves, félig pedig száraz pályán. A 125-ösök között a Bancaja Aspar Team spanyol motorosa, Nicolas Terol, magabiztosan hozta a győzelmet, aminek köszönhetően sikerült

életben tartania világbajnoki reményeit. A középső géposztály futama nyilván minden magyar MotoGP rajongó számára izgalmasabbnak bizonyult, mint a legkisebbek viadala, hiszen Talma nagyszerűen rajtolt és bizony az első néhány kört követően már a legjobb hat között motorozott. Gábor azonban nem tudta tartani a lépést a legjobbakkal, így az elsőségre sem volt beleszólása, viszont ettől függetlenül fantasztikus versenyt futott. A legnagyobbak viadalát úgymond „megszokott módon” Jorge Lorenzo nyerte, aki a harmadik helyről indulva zsebelte be igen magabiztosan idei hetedik elsőségét és az ezzel járó huszonöt világbajnoki pontot. A második helyen Dani Pedrosa, míg a harmadikon Casey Stoner zárt.

A „kettes számú” egyesült államokbeli futamra természetesen nagy elánnal készült az összes MotoGP-ben szereplő amerikai versenyző, viszont ez nem azt jelenti, hogy mindenki a szívébe zárta volna a legendás indianapolisi aszfaltcsíkot. Mondjuk mindezt azért, mivel a hétvége során rengeteg kritika érte a pálya minőségét, ugyanis a ringet számtalan „pukli” és többfajta aszfalt tarkítja, amelyeken értelemszerűen más-más a tapadása az abroncsoknak. Az edzéseken

és a futamokon rengeteg pilóta áldozatul esett az indianapolisi ring ezen negatív tulajdonságainak. Talán a legjobban Valentino Rossi helyzete példázta a helyzet súlyosságát, hiszen a „Doktor” négyszer (!) esett el a hétvége folyamán. Mindentől függetlenül szerencsére rendben, vagyis komolyabb sérülés nélkül zajlottak a tréningek és a viadatok is. Mivel az egész hétvége során itt is óriási hőség volt, ezért a versenyzők állóképességét kiváltképpen igénybe vette a motorozás, már a szabadedzéseken és az időmérőkön is. Ha pedig már a kvalifikációknál tartunk: a Moto2-esek időmérőjét a 2009-es 125-ös világbajnok, Julian Simon nyerte, miközben Talma a tizenhatodik lett, míg a királykategóriában óriási meglepetést okozva a Tech3 Yamaha színeiben, és elméletileg csak félgári motoron ülő Ben Spies szerezte meg a pole-t Jorge Lorenzo előtt.

A magyar idő szerint vasárnap este zajló futamok közül egyértelműen a Moto2-esek viadala bizonyult a legizgalmasabbnak, hiszen tömegbukás miatt már az első két kanyart követően piros zászlóval félbe kellett szakítani a viadalt. A pórul járt versenyzők között sajnos ott volt Talma is, viszont szerencsére Gábor a leintést követő öt percen belül vissza tudott evickélni a boksza, így ott lehetett a második rajtnál. A rövidített futamot végül is Toni Elias nyerte Julian

## ÁTIGAZOLÁSI MIZÉRIA

Minél inkább közeledik a szezon vége, annál inkább kezd biztossá válni, hogy ki milyen csapat színeiben áll majd rajthoz a 2011-es évben. Egyelőre mindenki a királykategória pilótáira koncentrál, hiszen a két kisebb géposztályban érdekes módon még nemigen indult be a mozgolódás. Hogy eddig mit tudunk? Nos, az utóbbi időben több hivatalos bejelentés is történt, amelyek közül a legfontosabb egyértelműen az, hogy Valentino Rossi jövőre már a Ducati színeiben, méghozzá Nicky Hayden csapatársaként áll majd rajthoz. A gyári Yamahánál természetesen marad Jorge Lorenzo, akinek újdonsült csapatársa Ben Spies lesz. Szintén biztosra vehető Casey Stoner és Dani Pedrosa helye a Repsol Hondánál, viszont azt egyelőre nem tudni, hogy mi lesz Andrea Dovizioso sorsa. A gyári Honda alakulat ugyanis szeretné megtartani Stoner és Pedrosa mellett az olaszt, azonban ehhez nincs elegendő anyagi háttérük, így a Red Bullal tárgyalnak, azonban a hírek szerint nem nagy sikerrel. Emiatt a 2004-es 125-ös világbajnok vélhetőleg a Gresini Hondánál folytatja majd, mégpedig Marco Melandri helyén, aki elvileg a BMW gyári Superbike alakulatához szerződik.

Simon, és a hétvége meglepetésembere, Scott Redding előtt, míg Talmácsi Gábort nyolcadikként intette le a kockás zászló. Sajnálatos módon a királykategória futama már nem volt annyira élvezhető, mivel az igen csekély létszámú mezőny már az első néhány kört követően szétszakadt és a verseny felénél lényegében már tudni lehetett a végeredményt. Spies a pole pozíciót egy második helyre tudta váltani, miközben a viadalt Dani Pedrosa nyerte. A pódium legelső fokára Valentino Rossi állhatott fel. Az amerikai hétvége tragikus pillanatokat is tartogatott, a 13 esztendő Peter Lenz a korosztályos betétverseny bemelegítő körében bukott, egy társa áthajtott rajta. Nyaktámasszal tették hordágyra, majd újraélesztéssel kísérleteztek, de

a kórházba szállítás közben életét veszítette. San Marino Nagydíját Misanóban, a tengerparthoz közeli ultramodern pályán futották. A Moto2-esek időmérőjét Toni Elias szerezte meg a pole pozíciót Scott Redding és a Julian Simon előtt, míg Talmácsi Gábor a tizedik leggyorsabb tudott lenni. A vasárnapi futamon a középső géposztály igen tekintélyes számú mezőnye érdekes módon tulajdonképpen gond nélkül elrajtolt, vagyis az első kanyarokban és körökben nemigen volt bukás. Ez azért is különösen fontos, mivel az aszfaltcsík első két kanyarja különösen nehéz, pláne ha egyszerre majd negyven versenyző „esik be” az adott pályaszakaszra. Nem sokkal később azonban, körülbelül a futam felénél, horrorisztikus baleset borzolta a kedélyeket. Az egyik gyors kanyart követően a kigyorsításnál kicsúszott a motor az élbolyban motorozó Shoya Tomizawa alól, akin a közvetlenül mögötte haladó Alex De

Angelis és Scott Redding is áthajtott.

A Technomag-CIP pilótája állapotát előbb a pálya szélén próbálták



A motoros elit krémje egyre inkább szétszakad: míg az elicsapatok elhúznak, a középmezőnynek nem sok esélye van beleszólni a küzdelmekbe

Mivel augusztus közepén Európában hatalmas hőség tombolt, sejteni lehetett, hogy a MotoGP mezőnye igen változatos edzések – és feltehetőleg versenyek – elébe néz Csehországban. Pénteken még minden rendben zajlott, azonban szombaton a szerzők kénytelenek voltak elcsúsztatni a délelőtti szabadedzéseket, de nem a meleg miatt: a pályára ereszkedett óriási ködben balesetveszélyes lett volna bárkit pályára küldeni. Szerencsére a délutáni időmérőkre már

kisütött a nap, így a kvalifikációk a motorozás szempontjából optimális körülmények között zajlottak. A legnagyobbak között Dani Pedrosa kaparintotta meg a rajtelőséget, amit a spanyol félig-meddig annak köszönhet, hogy a tréning utolsó perceiben Valentino Rossi és Jorge Lorenzo is elesett, így a Fiat Yamaha duója lényegében nem is igen harcolhatott a pole pozícióért. A gyári yamahások hibáiból profitált még Ben Spies is, aki a nagy-szerűnek számító második helyet szerezte



Az utolsó két futamon Lorenzo kikapott, de a biztos második hely nagyon jó a pilótának



stabilizálni, majd mentővel egy közeli kórházba indultak vele (helikopterrel a sérülései miatt nem volt szállítható). Az orvosok másfél órán át küzdöttek az életéért, de végül is nem tudták megmenteni. Shoya Tomizawa 2010. szeptember 5-én, 19 évesen hunyt el... A Moto2-esek viadalát egyébként Toni Elias nyerte, Julian Simon és Thomas Lüthi előtt, míg Talmácsi hetedikként ért célba. A történetek után természetesen a királykategória futama már nem kapott akkora hangsúlyt,

mivel a legnagyobbak viadala közben derült ki, hogy a japán pilóta elhunyt. Azért persze meg kell említeni, hogy a versenyt az első rajtkockából induló Dani Pedrosa nyerte, aki óriási előnnyel rajt-cél győzelmet aratott. A második helyen Jorge Lorenzo, míg a harmadikon Valentino Rossi ért célba. A parc ferme-be érkezve egyből mind a három pilótát tájékoztatták a történetekről – akárcsak a többieket – így a dobogón értelemszerűen nem volt sem mosolygás sem

pedig pezsgőlocsolás. Sőt, a nyilatkozatoknál, amikor Valentino Rossi szemében megjelent az első könnycsepp, megtapasztalhatuk, hogy a versenyzők valójában mennyire közel állnak egymáshoz, és, hogy tulajdonképpen ők egy nagy családot alkotnak a paddockban.

A legközelebbi nagydíjat szeptember 19-én Spanyolországban, a Motorland Aragonon rendezik, a futam a balatonringi versenyt hivattott helyettesíteni.

**Eredmények**

**Brno**

**Moto2**

1. Toni Elias	(SPA)	41:51.715
2. Yuki Takahashi	(JPN)	+2.312
3. Andrea Iannone	(ITA)	+2.959
4. Jules Cluzel	(FRA)	+6.905
5. Julian Simon	(SPA)	+6.974
6. Talmácsi Gábor	(HUN)	+7.024

**MotoGP**

1. Jorge Lorenzo	(SPA)	43:22.638
2. Dani Pedrosa	(SPA)	+5.494
3. Casey Stoner	(AUS)	+11.426
4. Ben Spies	(USA)	+13.723
5. Valentino Rossi	(ITA)	+17.930

**Indianapolis**

**Moto2**

1. Toni Elias	(SPA)	30:27.480
2. Julian Simon	(SPA)	+0.405
3. Scott Redding	(GBR)	+4.227
4. Andrea Iannone	(ITA)	+5.978
5. Simone Corsi	(ITA)	+7.058
...8. Talmácsi Gábor	(HUN)	+10.141

**MotoGP**

1. Dani Pedrosa	(SPA)	47:31.615
2. Ben Spies	(USA)	+3.575
3. Jorge Lorenzo	(SPA)	+6.812
4. Valentino Rossi	(ITA)	+12.633
5. Andrea Dovizioso	(ITA)	+21.885

**Misano**

**Moto2**

1. Toni Elias	(SPA)	43:33.996
2. Julian Simon	(SPA)	+1.969
3. Thomas Lüthi	(SWI)	+11.917
4. Simone Corsi	(ITA)	+15.409
5. Stefan Bradl	(GER)	+16.219
...7. Talmácsi Gábor	(HUN)	+16.852

**MotoGP**

1. Dani Pedrosa	(SPA)	44:22.059
2. Jorge Lorenzo	(SPA)	+1.900
3. Valentino Rossi	(ITA)	+3.183
4. Andrea Dovizioso	(ITA)	+6.454
5. Casey Stoner	(AUS)	+18.479

**A bajnokság állása**

**Moto2**

1. Toni Elias	(SPA)	221
2. Julian Simon	(SPA)	128
3. Thomas Lüthi	(SWI)	124
4. Andrea Iannone	(ITA)	119
5. Simone Corsi	(ITA)	97
...8. Talmácsi Gábor	(HUN)	79

**MotoGP**

1. Jorge Lorenzo	(SPA)	271
2. Dani Pedrosa	(SPA)	208
3. Andrea Dovizioso	(ITA)	139
4. Valentino Rossi	(ITA)	130
5. Casey Stoner	(AUS)	130

**IN MEMORIAM**

Shoya Tomizawa 1990-2010



**TOUCH EXPERT™**

Michael Owen futball játékos választása.  
Érintsd meg az üveget, hogy elérd egy kifejezetten sportos óra  
**15** funkcióját, köztük az **időjárás előrejelzőt**,  
a **magasságkülönbség-mérőt** és az **iránytűt.**

**IN TOUCH WITH YOUR TIME**

**TISSOT**  
SWISS WATCHES SINCE 1853  
INNOVATORS BY TRADITION

Experience more at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)

Icons: Sun, Mountain (4478m), Compass.

# „A BAJNOKI EZÜST SEM LEHETETLEN”

Talmácsi Gábor szerint még bármi megtörténhet

A magyar világbajnok számára elég felemásan sikeredett az utolsó három versenyhétvége: az időmérőkön a középmezőnyvel csatázott, a futamokon azonban képes volt előrelépni. Talmával Misanóban beszélgettünk.

Bethlen Tamás; Buczkó Andor



Bár húsz perccel az időmérő után Gábor elég fáradt arccal ült a garázs egyik sarkában, kiderült, nem a 10. rajthely nyomasztotta, csupán azon törte a fejét, mit kellene változtatni motorja beállításain, hogy jobban az íven maradjon. A mérnöke várta a javaslatát és a magyar pilótának volt is ötlete, de szerencsére maradt arra is ideje, hogy a mi kérdéseinkre válaszoljon.

– **Hogy érzed magad a San Marino GP-n és miként értékeled az évad kétharmada után a teljesítményedet?**

– Jó lett volna az első két sor valamelyikéből indulni, de holnap nem lesz gond. Kiváló formában érzem magam, magabiztos vagyok, és tudom, hogy az előlem indulók közül többet is meg tudok majd előzni, mert az én teljesítményem egyenes, és jobban is koncentrálok néhány ellenfelemnél. Az, hogy pillanatnyilag a világ legnehezebb sorozatában, egyenlő technikával 39 komoly pilóta ellen kell küzdenem, boldoggá tesz. Szeretek motorozni, jól érzem magam a bőrömben, és büszke vagyok arra, hogy én lehetek az egyetlen magyar, aki ezt megteheti.

– **Mi is örömmel látjuk, milyen sok ember megállít a paddockban, mennyi autogramot kiosztasz és hány rajongóval fényképezkedsz... de mikor látunk már ismét a dobogón, vagy annak a tetején?**

– Talán meglepő, amit mondok, de bízik abban, hogy év végére akár második vagy harmadik is lehetek. A bajnoki cím egyértelműen Ellásé, de nekem is van esélyem odaérni a dobogóra. És nem csak a matematika mondhatja ezt velem, érzem magamban az erőt. Nagyon könnyen előfordulhat például, hogy a pillanatnyilag

előttem állók közül többeket is megzavar majd az előttünk álló tengerentúli utazások ritmusa, én pedig biztos vagyok abban, hogy a rutinom miatt képes vagyok egyenesen nyújtani és gyorsulni. Amiatt is várom persze az előrelépést, hogy végre ne kelljen magyarul beszélnem, de akkor sincsen semmi baj, ha nem sikerül. Mert a szakma tudja, hogy ez mégiscsak egy vadonatúj kategória, ahol az első húsz egy másodpercen belüli köridőt teljesít, de ahol a tesztek hiánya miatt alapjában véve mindenki csak tapogatózik. Mert hiába ismerjük például a San Marino GP pályáját, beállítások senkinek nem állnak rendelkezésre...

– **Ha már a beállításoknál tartunk: hogyan lehetséges, hogy amikor a csapattársad, lannone sorozatban kiválóan szerepel, az élen halad és versenyeket nyer, te nem profitálsz az istálló belüli tudásból?**

– Ez nem az F1, itt tulajdonképpen csapaton belüli csapatokról beszélünk. Az istálló főnöke ugyan kiadhatja, hogy adják át azt az információt, a beállításokat, amivel tízedeket vernek ránk körönként, de hogy a papírra került adatoknak mennyi köze van a valósághoz, azt nem tudni. Ezen azonban nem kell csodálkozni, és nem is szabad haragudni a csapattársra: valószínűleg mi sem osztanánk meg a nagy titkot senkivel... Az pedig a dolog másik oldala, hogy hiába is jutnánk hozzá számokhoz és szövegekhez, semmi garancia nincsen arra, hogy lannone beállításai az én testalkatomhoz, vezetési stílusomhoz is passzolnának.

– **Mennyire zavarhatja meg a versenyzőt egy főtámogató kiugrása?**

– Én nem kommentálnám az esetünket, legfeljebb annyival, hogy nem szerencsés év közben váltani. Egy nagy céget érezve a háta mögött mindig magabiztosabb az ember. De ez már csak ilyen: szponzorok jönnek és mennek, a menedzsment dolga, hogy találjon újabb partnereket, nekem pedig függetlenítenem kell magam ezektől a történésektől. Azt hiszem, ez semmivel nem vet vissza.

– **Nem vágsz vissza a MotoGP-be, a nagyok közé?**

– Egyáltalán nem. Ott olyan nagy a technikák közötti különbség a motorok között, hogy a kis- és középcapatokhoz kerülve még a legtehetségesebbek – Bautista, Aoyama, Simoncelli – is szenvednek. Meg kellene reformálni a királykategóriát, mondjuk egységes blokkokkal. Amíg nem változnak a dolgok, addig a Moto2 futamai mind a pilótáknak, mind a nézőknek sokkal nagyobb élményt jelentenek.



Fotó: DPPI



# PEDROSA MOTORJA

A spanyol fenegyerek

65



Az idei MotoGP szezonra Dani Pedrosa a Repsol Honda RC212V új változatát kapta. Az a fejlesztés, amely 2007-ben debütált, kevés hasonlóságot mutat azzal a motorral, amely megnyitotta a 800 köbcentisek korszakát.

Motogp-hirek.hu, Repsol



A legjelentősebb fejlesztések a felfüggesztést érintették, amelyet ebben a szezonban Öhlinsre cseréltek. Ezzel a változtatással a Repsol pilótáknak – Pedrosának és Dovizioso-nak – sikerült sokkal többet kihozni a Honda RC212V teljesítményéből, mivel jelentősen javította a tapadást, és ezáltal lehetővé tette a motor teljesítményének jobb kihasználását is. Ehhez persze az elektronikán is változtatni kellett egy sor új fejleszté-

téssel, amelyek a motor teljesítményének simább leadását segítik elő. A 210 feletti fék-lóerővel rendelkező Honda RC212V motor a mezőny egyik legerősebbikének bizonyult. A Repsol Honda csapat pilótái a bal oldali kormányrudon található gomb megnyomásával képesek szabályozni a teljesítményszintet, ami lehetővé teszi számukra, hogy háromféle opció közül választsanak, vagyis meghatározzák, hogy a motor

milyen erővel adja át az energiáját a kerekeknek. A kormányrúdról a pilóták az elülső féknyomást is szabályozhatják, amely a verseny haladtával folyamatosan növekszik, mivel a hőmérséklet rontja a rendszer hatékonyságát, valamint bekapcsolhatják a sebesség-limitert, amikor kiállnak a boxut-cába, vagy egy digitális képernyő segítségével ellenőrizhetik a motor hőmérsékletét és a megtett körök számát.

Az RC212V 2010-en végrehajtott változtatások célja az, hogy a MotoGP versenyeken minden egyes kulcsfontosságú alkatrészről – például a Bridgestone gumikból – a maximumot hozzák ki. A gépet eredetileg az akkoriban használatos Michelin abroncsokhoz tervezték, ám a Bridgestone-ra való átállás után az RC212V kezdeti koncepcióját megváltoztatták, hogy a lehető legjobban kihasználja a tavaly óta valamennyi pilótá-



nak azonos opciókat kínáló márka előnyeit. Ezek az abroncsok két különböző részből állnak; a középrészből, amely kellően merev ahhoz, hogy gyorsításkor és fékezéskor elviselje a nyomást, valamint az oldalfalakból, amelyek lágyabbak, hogy a kanyarokban jobb tapadást és nagyobb sebességet biztosítsanak.

Az idei nagydíjak során Dani Pedrosa és csapattársa garázsában két-két Honda RC212V 2010 áll – két olyan gép, amely folyamatosan fejlődik és fejlődni fog, hogy a Repsol-pilótákat a dobogó legfelső fokára repíthesse.

Az idei évad második felére mintha megtámaszkodna a Repsol-Honda: Pedrosa sorra nyeri a futamokat

## REPSOL HONDA RC211V 2006



„A 2006-os RC211V volt életem első királykategóriás versenygépe. Amikor elkezdődött a MotoGP-s pályafutásom a 125-ösök között, akkor még csak álmodhattam róla, hogy egy ilyen motor nyergébe ülök, de aztán egy nap valósággá vált az egész. A versenygép természetesen nagyon elnyerte a tetszésem, amiben nyilván az is szerepet játszik, hogy már abban az évben győzni tudtam vele. Kezdetben ugyan okozott számomra itt-ott problémákat, hogy túl nagy a gép, de egy idő után megszoktam (Pedrosa 160 cm és 61 kg). A motor egyértelműen nyerő volt, hiszen csapattársam, Nicky ezzel nyerte meg a világbajnokságot, és én is értem el vele szép eredményeket.”

– Dani Pedrosa ötödik lett az RC11V-vel az év végi összesítésben (215 pont), míg Nicky Hayden megnyerte a világbajnoki címet 252 ponttal  
– Összesen négyszer ért célba első helyen a motor: kétszer Pedrosával (Kína és Donington), kétszer pedig Haydennel (Assen és Laguna Seca), a további mérleg 14 dobogó

## REPSOL HONDA RC212V 2007



„Az első 800 ccm-es versenygépem. Nagy reményekkel vágtunk neki az évnek, de a motor nem igazán váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Voltak apróbb hiányosságai a gépnek, ami pont elég volt ahhoz, hogy ne tudjuk felvenni a harcot a legjobbakkal. Ahogyan azonban mondani szokás, saját hibáiból tanul az ember, tehát mi is rengeteget okultunk az abban az évben történetekből. Ennek ellenére év végén mégis a második helyen végeztünk, habár gondolom azt mindenki tudja, hogy ennél több volt a célunk. Az ezüstérmes tulajdonképpen annak köszönhetem, hogy év közben a Honda nagyon keményen dolgozott azon, hogy versenyképesebbé tegye a motort.”

– Dani Pedrosa második (242 pont), Nicky Hayden pedig nyolcadik (127 pont) lett a világbajnoki összesítésben a 2007-es Repsol Hondával  
– Csak Pedrosa tudott győzni a motorral, méghozzá kétszer, Sachsenringben és Valenciában, a további mérleg 9 dobogó

## REPSOL HONDA RC212V 2008



„Talán a legjobb motor, amin addig ültem. Külsőre tulajdonképpen ugyanúgy néz ki a gép, mint a mostani gépem. Amikor először láttam a terveit, nagyon megörültem, mivel teljesen úgy festett, mint amiről mindig is álmodtam. Nem tudok mást mondani, minthogy a 2006-os debütálásomtól az az szezon volt a második legjobb, és egyben legélevezetesebb esztendőm. Év végén csak harmadik lettem a bajnokságban, mégis ezt gondolom. Harcoltam, ahogy tudtam és a szezon eleje jól is sikerült, de aztán egy sérülés miatt sajnos lemaradtunk a legjobbaktól.”

– Dani Pedrosa harmadik (249 ponttal), Nicky Hayden pedig hatodik (155 ponttal) lett az év végi összesítés során  
– Abban az évben a Repsol RC212V-je összesen két alkalommal haladt át elsőként a célvonalon, méghozzá Pedrosa jóvoltából (Jerez és Catalunya), a további mérleg 14 dobogó



Valenciában speciális fehér fényezéssel futott a 40 éves jubileumot ünneplő Honda

## REPSOL HONDA RC212V 2009



„Az az igazság, hogy akárcsak a 2007-es gép, úgy a tavalyi motorunk is sok fejfájást okozott nekünk. Voltak nagyon jó és nagyon rossz pillanataink vele, az egyenesekben és a nyújtott, gyors kanyarokban jó volt, viszont engem személy szerint fizikailag eléggé megviselt a motor vezetése. Ezen felül sajnálatos módon lényegében megismétlődött az előző év, ugyanis megsérültem egy bukás során, pihenésre pedig nem igazán volt időnk, így csak a szezon végén tudtam visszanyerni a régi formámat. Végül is sikerült év végén ismét bekerülni a top3-ba, amire viszont így utólag azt mondom, hogy a körülményeket figyelembe véve nagyszerű eredmény.”

– Pedrosa harmadik (234 ponttal), Andrea Dovizioso pedig hatodik (160 ponttal) lett a bajnoki pontversenyben  
– A 2009-es RC212V-vel összesen három alkalommal nyertek a Repsol Hondások futamot. Kétszer Pedrosa (Laguna Seca és Valencia), egyszer pedig Andrea Dovizioso (Donington), a további mérleg 9 dobogó

# Drágának találja az új autókat?

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



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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



Lacival, majd Lécz Gergővel, egészen a negyedik helyig tudta felküzdeni magát. MX2-ben Hugyecz Erik legfőbb célja az volt, hogy Nagy Alexet maga mögött tudja tartani. Ez sikerült is neki mindkét futamban, mivel dupla győzelmet aratott Erik. Alex az első futamban beragadt a nagy tülekedésben és onnantól kezdve hátsófék nélkül versenyzett, de így is nagyon jól ment, a negyedik helyen ért be. Szőke Márk és Hujber Peti is nagyon odatette magát, második, illetve harmadik helyen végeztek. A második futamban Simko volt az, akinek a leggyorsabban sikerült elhagynia a rajt-

vonalat, de az első leugrón már Borka Jani vezetett. Mögöttük Szvoboda Bence ment, majd Décsi, Czúni és Lécz következett. Borka az elején kicsit meglépett az üldözőitől, amit később Szvoboda ledolgozott, sőt, miután Borka hibázott, Szvoboda vette át a vezető pozíciót és nyerte a futamot. Harmadik helyért látványos küzdelmet folytatott Décsi Balu és Tomas Simko, többször oda-vissza előzgették egymást, végül Simko szerezte meg a 20 pontot érő harmadik helyezést. MX2-ben Nagy Alex az előző futambeli technikai gondoktól teljesen megszabadult.

# ITT A VÉGE

Kókán és Kőszárhegyen minden eldőlt

Véget ért a Monster Energy Motocross Országos Bajnokság. Az MX1 legjobbjá a Kawasakival versenyző Borka János, az MX1 bajnoka a suzukis Hugyecz Erik lett.

МАКК ПИКИ, ТОН



**Kókán** eredetileg júniusban rendezték volna a versenyt, de a nagy eszések miatt a pálya víz alá került, és csak kemény munka árán sikerült formába hozni. A nyárvégi eseményen aztán nem csak a hőmérők higanyszálai szöktek az egekbe, hanem a pályán is forrtak az izgalmak. MX1-ben Szvoboda Bence idei első bajnoki győzelmét aratta, MX2-ben pedig Hugyecz Erik és Nagy Alex közötti minimális pontkülönbség tette idegtépővé a frenetikus versenyt. Szvoboda Bence sérülten kezdte a szezont és idén először állhatott fel magyar baj-

nokin a dobogó tetejére. Az első futamban valósággal szárnyakra kapott: amint lecsapódott a rajtgép, az élre állt és végig vezetve nyert, idei első győzelmét aratva. Mögötte kemény csata ment a második helyért, a szlovák Simko nagyon ott volt Borka sarkában, aki aztán szabad utat kapott a bajnokságot jelenleg vezető Kawasakistól. Décsi Balu rendhagyó módon nem MX2-ben, hanem MX1-ben indult, nem is akárhogy. Nem sikerült túl jól a rajtja, viszont a tempója annál jobb volt, és miután megvívta a maga csatáját előbb Czúni



**INTERWEST**  
ital nagykereskedés

akacmezes.hu  
info@interwest2000.hu



## BEMUTAKOZÁS:

A Napilap Bt. több mint tíz éves szakmai tapasztalattal rendelkezik a nyomdaipari termékek csomagolásával és raktározásával kapcsolatos tevékenységek területén. Jelenleg már 1200-1300 raklap tárolását is képesek vagyunk biztosítani ügyfeleink számára. A lapkiadói igényekhez igazodva 2003-ban tevékenységi körünket magazincsomagolási szolgáltatással bővítettük. A zökkenőmentes működés érdekében két automata és két félautomata gépsort rendszeresítettünk. Lapkiadók számára vállaljuk lapárus hálózatok lapellátását, kiszérelését, az eladatlan lapok visszavételét, továbbá csomagok feladását és gépi címzését.

## TECHNOLÓGIA:

A fóliába csomagolt kiadványok jelentős előnyökkel rendelkeznek csomagolás nélküli társaikkal szemben. A gondos csomagolás amellett, hogy igényesebb megjelenésével kelendőbbé teszi a terméket, meg is védi azt a szállítás és terjesztés közben esetlegesen fellépő sérülésektől. Ügyfeleink számára kiemelt fontosságú, hogy kiadványaikat nagy példányszámoknál is gyorsan és precízen tudjuk ellátni az elvárásoknak megfelelő csomagolási szolgáltatással.

## SZOLGÁLTATÁSAINK:

Kiadványok fóliázása, igény szerint termékminták elhelyezése, p ostai előkészítés/címzés, nyomdaipari termékek raktározása, szállítás.



1097 Budapest, Kén utca 6.  
06 20 9 530 940  
info@napilapbt.t-online.hu  
www.napilapbt.hu



Jó pár körön keresztül hajtotta Szőke Márkot, és a futam felénél sikerül is megelőznie, sőt, célba vette Hugyeczk Eriket. Őt ugyan nem sikerült megfognia, de második lett, értékes pontokat szerezve, és kevesebb, mint 3 másodpercre maradt el Eriktől.

\*

Az év utolsó bajnoki versenyhétvégéjét **Kőszárhegyen** futották, ahol MX1-ben Szvoboda még táplálhatott némi reményt, hogy utolérje vetélytársát, Borka Jánost a pontversenyben, de a kawasakis idei formáját elnézve inkább csak abban reménykedhetett a tavalyi legjobb, hogy ellenfele nagyot hibázik. Erre azonban nem került sor: a bajnoki éllovas mindkét MX1 futamon másodikként ért célba, amellyel csak hat pontot vesztett Bencével szemben, így 12 ponttal megnyerte a legrangosabb kategóriát. Az első verseny harmadik helyezette Léczk Gergely lett, aki Czuni Lászlót és Déczit Balázst hagyta maga mögött. A további befutók sorrendje Kerner László, Szép Horváth Arnold és Stoichescu Mihai voltak.

Az ismétlésben aztán sem Léczk, sem Czuni nem tudott pontot szerezni, így a bronzkoszorú Déczit nyakába került, mögötte Kerner, Stoichescu és Szép Horváth mentett értékes pontokat. MX2-ben a mindössze második magyar hétvégéjét teljesítő belga Jimmy Huysmans parádézott, aki mindkét versenyt magabiztosan nyerte, méghozzá abszolút negyedik helyezésekkel. Ez azonban természetesen nem befolyásolta a hazai bajnoki küzdelemben csatázók harci kedvét. A suzukis Hugyeczk Erik bajnoki címét illetően egyáltalán nem lehetett nyugodt, mivel a KTM-es Nagy Alex csak pár pontra volt lemaradva tőle. Erik azonban lemásolta az MX1 bajnokának taktikáját: nem kockáztatott, és futamgyőzelem helyett megelégedett két második hellyel, ezzel mindössze 4 pontot vesztett az összetett versenyben és 8 pont előnnyel megszerezte a bajnoki címet. A dobogósok mögött az első futamon Adamek, Hujber, Firtosvári sorrend alakult ki, mögöttük Pál, Marosi, Berkes, illetve Soóky

futott be. Az ismétlésben a legjobb triót Hujber Péter, Bódis Roland, Marosi Dávid követte, mögöttük Adamek Imre, Soóky Zsolt, Berkes Dániel és Pál Markó végzett.

### A bajnokság végeredménye

MX1	
1. Borka János	343
2. Szvoboda Bence	331
3. Czúni László	283
4. Léczk Gergely	244
5. Szép Horváth Arnold	177
6. Németh Kornél	172
7. Kerner László	166
8. Stoichescu Mihai	87
9. Dylski Gábor	82
10. Déczit Balázs	72

MX2	
1. Hugyeczk Erik 3	28
2. Nagy Alex	320
3. Firtosvári Gábor	252
4. Hujber Péter	246
5. Soóky Zsolt	196
6. Bódis Roland	191
7. Pál Markó	184
8. Marosi Dávid	161
9. Szőke Márk	152
10. Berkes Dániel	134



# NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN

Nyáregyházán Busz Patrik mindenkit „ledarált”

Augusztusban az ország egyik legjobban felszerelt pályáján, Nyáregyházán találkoztak a quadcross nagymenői. A futam különösen érdekesnek bizonyult, mert a hazai versenyzők mellett külföldről érkezett adrenalin-vadászok is szép számmal rajthoz álltak.

Hadosa Ákos



líthetetlen idővel szerezte meg a rajtrács első helyét. Sokáig Roman Repa szlovák versenyző állt a második helyen 3,9 másodperccel lemaradva, de a leintés előtt Román Szabolcsnak még sikerült összeraknia egy tökéletes kört és két tizeddel megelőzve Repát, így átvette tőle a rajtrács második helyét. A pontversenyt vezető Sirok Martinnak nem jött ki jól ez a hétvége, az időmérésen csak a negyedik pozíciót tudta megszerezni. Mögötte a rendsze-



AZ MX-esek között nagy csatákban dőlt el a helyezések sorsa, de Busz Patrikot senkinek nem volt esélye megállítani

resen nálunk versenyző szlovák Uzsák Tibor végzett, majd a töréseiből még alig felgyógyuló Béres Zsolt következett. Az első futam rajtja az élen mindent eldöntött. Busz Patrik rögtön az élre állt és a többieket leszakítva tetemes előnnyel végzett az élen. Sirok Martin rajt utáni második helye csak egy körig tartott, mert a második körben Roman Repa megelőzte és a futam végéig maradt is az ezüstös pozícióban, így Martin harmadikként gurult át a célvonalon. Négy körön keresztül Béres Zsolté volt a negyedik hely, de a sérülése nem engedte a további kemény harcot, így leintésig visszaesett a nyolcadik helyre. Negyedik helyét éppen a nyolcadikról induló, és körönként egyet előrelépő Szatmári Imre szerezte meg. Ötödik Jarjabka József lett egyetlen motorozással, hatodikként pedig a tizedik helyről induló Papp Tamás végzett. Mögöttük a sorrend: Irimescu, Béres, Bodea, Sopronyi és Herner lett. Proksa Richárd motorhiba miatt el sem tudott rajtolni, Román Szabolcs és Uzsák Tibor

is hasonló okból kényszerült a pályaszélre. Busz Patrick számára a második futam hasonló eredménnyel zárult, mint az első: tetemes előnyt kimotorozva rajt-cél győzelemmel megszerezhető 50 bajnoki pontot. Sirok Martin második helyét sem veszélyeztette senki, miután a nagy vetélytárs Roman Repa technikai okok miatt bukott, és kiállni kényszerült. A bronzérmes pozícióba a feladatához felnövő, egyetlen kawasakis induló, Szatmári Imre futott be. Negyedik a tartalék motorral elrajtoló Román Szabolcs lett, míg az ötödik helyre Béres Zsolt motorozott be. Mögöttük: Papp, Uzsák, Irimescu, a rajt után még első Jarjabka és Herner végeztek. Összesítésben: Busz, Sirok, Szatmári, Papp, Béres, Jarjabka, Irimescu, Repa, Herner, Román, Uzsák, Bodea, Sopronyi, Proksa lett a hétvége eredménye.

Egy laza bemelegítő szabadedzés után az időmérő már komoly izgalmakat tartogatott. Az MXQ1-esek mezőnyében Busz Patriknak sikerült az előző versenyről átmenteni a formáját és újra egy, a többiek számára megköze-

## A GYŐZTES MONDTA

„Egy számomra rendkívül sikeres versenyt tudhatunk magunk mögött. Sikerült mind a két futamban az élre állnom és olyan tempót motoroznom, amit a többiek hál’ isten nem tudtak követni. Sokat készültem erre a versenyre, ami azt hiszem meghozta gyümölcsét” – értékelt Busz Patrik.



## MX Quad bajnokság állása

1. Sirok Martin	180
2. Busz Patrik	161
3. Béres Zsolt	126
4. Szatmári Imre	122
5. Papp Tamás	115
6. Román Szabolcs	92
7. Proksa Richárd	83
8. Weigand Renátó	66

## Short Track Quad bajnokság állása

1. Kazár Miklós	141
2. Benes László	130
3. Gyurján István	105
4. Régi István	98
5. Kumkli Tivadar	96
6. Nagy Norbert	93
7. Horváth Gyula	89
8. Farkas János	13

# LOEB NYOLCADSZOR

Amikor Németország egy franciának hazai pálya



Raikkönen az utolsó, Circus Maximus nevű gyorsaságit megnyerte, amely élete első világbajnoki szakaszgyőzelmét jelentette. Ez akkor is nagy eredmény, ha csak egy bő 3 perces sprintről volt szó... (fent)  
Ken Blocknak ismét nem sikerült célba érnie, a driftkirály inkább csak reklámot jelent a Fordnak, eredményeket nem várhat tőle a csapat (balra)

Sebastien Loeb nem hazudtolta meg magát és – ahogyan azt sokan várták tőle -simán elhozta zsinórban nyolcadik győztes trófeáját a Német Raliról.

Amber PR

Rogosa Péter

Ezzel a győzelemmel a francia menő nagy lépést tett címvédése felé, amely egyben hetedik világbajnoki győzelmét jelentheti majd. A Citroen persze a klasszis teljesítményén túl is elégedett lehet a hétvége mérlegével, hiszen a dobogó második és harmadik fokára is pilótái, Dani Sordo és Sebastien Ogier léphettek fel.

„Ez egy nagyszerű és hihetetlen győzelem számomra. Jól versenyzek itt Németországban és tényleg nem szerettem volna, ha

ezen a ralin kikaptam volna. A rajt előtt még nem voltam biztos az esélyeimben, mivel Dani is nagyon erős volt, ráadásul ez nem egy könnyű verseny – de aztán minden összejött. Jelentősen nőtt a világbajnoki előnyünk és ez nagyon jó dolog” – szögezte le a trieri célban a versenygyőztes Loeb. Dani Sordónak jót tett, hogy Németországban ismét megszokott gyári autójában és nem megszokott navigátorával állhatott rajthoz. Az ezüstérmes hellyel bizonyítot-

## MAGYAROK

Érdi Tibor a téli svéd kaland után Németországban is rajthoz állt, és a szőlőtőkék között is bizonyította, hogy van keresnivalója a világbajnokságon, hiszen N-es Mitsubishijével sikeresen befejezte a versenyt. Fischer Dánielnek nem volt ilyen szerencséje, egy Honda Civic Type-R volánja mögött ugyan ő is jól szerepelt, de vasárnap már nem tudott rajthoz állni.



ta főnökeinek, hogy érdemes bizalmukra a gyári csapatban. A spanyol pilóta ezzel a helyezéssel az egyéni ponttáblán az ötödik helyre, Mikko Hirvonen elé ugrott, aki viszont egyre távolabb kerül ahhoz, hogy idén letaszítsa francia vetélytársát az első helyről. A finnek nem áll túl jól a szénája: finnországi borulását követően ezúttal autójának sebességváltója törött el, így pontok nélkül hagyja el Európát a Ford pilótája. Ráadásul az ismét junior színekben versenyző Sebastien Ogier elhappolta



a bronzérmes helyet a finnországi győztes Latvala előtt. A kettes számú fordos még így is elégedett volt negyedik helyével, hiszen ezidáig ez volt legjobb németországi eredménye. Az ötödik pozíció a félgyári Citroennel versenyző Petter Solbergé lett, norvég pilóta ezzel továbbra is negyedik

az összetett táblázatban. A hatodik helyre Matthew Wilson kormányozta célba autóját, őt Kimi Raikkönen követte a hetedik helyen. „Túl sokat hibáztam és túl sok időt vesztettem ma reggel. Annak ellenére, hogy nem túl sok tapasztalattal rendelkezem, többet vártam ma magamtól. Szégyen,

Duval hosszú kihagyás után tért vissza, de a németországi pálya nem hozott szerencsét a belga kiválóságnak, a Stobart Forddal bukott és egy biztosnak látszó 5. helyet dobott el



A franciáknak volt okuk örülni: a Citroën Németországban kisajátította a dobogót. A Ford esélyei a vb-címekre nem túl fényesek

hogy elvesztettük a hatodik helyet” – nyilatkozta a verseny végén a Forma-1-es világbajnok. Németország után ismét hosszabban pihenhetnek a raliskok, hiszen legközelebb ismét csak három hét múlva, 2010. szeptember 10-12. között rendezik meg a Japán Ralit. Nem meglepetés, hogy ez a futam is 2008-ban szerepelt utoljára a világ-

**Végeredmény**

1. S. Loeb	Citroën C4	3:59:38,3
2. D. Sordo	Citroën C4	4:00:29,6
3. S. Ogier	Citroën C4	4:01:51,6
4. J.-M. Latvala	Ford Focus	4:02:12,2
5. P. Solberg	Citroën C4	4:06:26,0
6. M. Wilson	Ford Focus	4:08:25,0
7. K. Räikkönen	Citroën C4	4:08:28,8
8. K. Al-Qassimi	Ford Focus	4:17:14,8
9. M. Van Eldik	Subaru Impreza	4:17:31,3
10. P. Sandell	Skoda Fabia	4:17:37,1

bajnokságban, így egy év kihagyás után került vissza a versenynaptárba: idén a hatodik Japán Ralit rendezik. A mostani mezőnyből a távol-keleti országban egyedül Hirvonennek sikerült a duplázás (2007, 2008). Kérdés, hogy Loeb, aki azért szintén bezsebelt itt egy győzelmet, tartja-e győztes formáját, vagy Hirvonen végre visszaküzdi magát az élre.

**A bajnokság állása**

<b>Pilóták</b>	
1. S. Loeb	191 pont
2. S. Ogier	133 pont
3. J.-M. Latvala	117 pont
4. P. Solberg	100 pont
5. D. Sordo	95 pont
6. M. Hirvonen	86 pont
7. M. Wilson	56 pont
8. F. Villagra	26 pont
9. H. Solberg	25 pont
10. K. Räikkönen	21 pont

<b>Konstruktőrök</b>	
1. Citroën	308 pont
2. Ford	222 pont
3. Citroën Junior Rally Team	168 pont
4. Stobart	118 pont
5. Munchi's	40 pont

# TAROLT A SKODA

## Barum Rali: Loix a széria legeredményesebb pilótája

Freddy Loix idei harmadik, pályafutása hatodik IRC-futamgyőzelmét szerezte a magyar szurkolók által is kedvelt Barum Ralin, amellyel ő lett az IRC történetének legsikeresebb versenyzője.

Mihályi, Bence, Bartha

Freddy Loix diadalának, Juho Hanninen második és Pavel Valousek harmadik helyének köszönhetően a Skoda hármas győzelmet aratott hazai IRC versenyén, és a hátralévő három futam eredményétől függetlenül megnyerte a gyártók bajnokságát. A drámai fordulatokban bővelkedő csatában a rajttól

toronymagasan vezető Jan Kopecky négy gyorsaságival a vége előtt megforgott, majd felakadt, így kiesett a versenyből. A helyére lépő Bryan Bouffier Peugeot-ja az utolsó előtti gyorsaságin járt pórul: előbb megütötte a kerekét, majd emiatt árokba esett, az elsőseget így Loixnak ajándékozta.



A magyar versenyzők közül a Vizin–Zsiros páros az abszolút harmincadik, A7-ben pedig a negyedik helyet szerezték meg Honda Civic-kel. A Puskádi–Szabó duó szintén A7-ben lett hetedik, a Pénzes-Kerekes kettős nem tudta befejezni a futamot.



**A bajnokság állása**

1. J. Hanninen	62
2. J. Kopecky	47
3. F. Loix	30
4. B. Magalhaes	30
5. K. Meeke	28

# ASI A BAJNOK

Kazincbarcika Rali: Az eleje eldőlt

Új bajnokot avattunk az Országos Ralibajnokságnak először otthont adó Kazincbarcikán. Bár a verseny körül sok volt a bizonytalanság, végül egész jó futam lett belőle.

Mihályi Csaba

Bencze, Bartha,  
Kovács-barna, Cseh,  
Dankó, Zoleg, Hummer

Idei ötödik győzelmét aratta az Asi-Pikó páros a Prince-Kazincbarcika Ralin és nyerte meg a bajnokságot az utolsó futam eredményétől függetlenül. Az ifj. Tóth-Tagai duó az utolsó szakaszokon veszítette el az első helyet, a Peugeot 207-es indítómotorjának meghibásodása miatt lettek másodikak. A Kakuszi testvérek pedig pályafutásuk legjobb eredményét elérve állhattak fel a dobogó harmadik fokára.

Elég hányatott sorsú volt az Országos Ralibajnokság hatodik futama. Eredetileg 7. Borsod Raliként szerepelt a versenynaptárban, murvás pályákkal. Aztán felröppent a hír, hogy a rendező nem kapta meg a pályákat, és hogy nem is lesz verseny. Végül csak sikerült összehozni a Miskolc közeli aszfaltos pályákon. Kazincbarcika pedig nagy örömmel vállalta a vendéglátó szerepét. (Emlékeznek, pár éve ennek a versenynek az elődjét utálta ki Tokaj városa, mert a versenyautók a polgármester szerint zavarták a német nyugdíjas turistákat. Igaz, hogy a Deutschland Ralin még a szőlőtőkék közé is felviszik a versenyt, mert ott tisztában vannak vele, hogy egy térségnek és az ottani termékeknek mi a jó reklám, na meg mekkora bevételt jelent a versenyen dolgozók és az arra kilátogatók szállása, fogasztása stb.)



„Kazincbarcika városa megtiszteltetésnek vette a versenyt és az ORB rangjához méltóan látta vendégül a csapatokat.”



Az esélyes pilóták sorra hullottak az amúgy sem túl sok versenyzőt számláló mezőnyből: az éjszakát többek között Kazárék és Borsiek sem éltek túl



Lényeg a lényeg: Kazincbarcika megtiszteltetésnek vette a versenyt és az ORB rangjához méltóan a város közepén felállított céldobogón ünnepelhetjük meg a győzteseket. A sok bizonytalanság és az augusztusi időpont – főleg az augusztus 20. – miatt sem a versenyzők, sem a közönség körében nem

volt népszerű a futam. Az első osztályban mindössze 47 páros állt rajthoz, ami azt jelentette, hogy előfutó autókkal együtt egy óra alatt lement a mezőny. Pénteken hat éjszakai gyorsasággal kezdődött a verseny, szombaton pedig nyolccal folytatódott. A versenyzők többsége pozitívan értékelte a rendezést,



főleg azt, hogy ezúttal nem volt jelentősebb csúszás. Néző szemmel viszont rengeteg volt a holtidő, és bizony még a legfanatikusabb szurkolók közül is többen maradtak otthon, mint akik kijöttek a pályák szélére. A sok hiányzó között volt az idei versenyek egyik esélyese, a Turi–Percze kettős, akiknek túl költségesnek bizonyult a veszprémi félbukfenc, ezért az utolsó pillanatban

lemondták a futamot. A bajnoki címvédő Herczig–Baranyai kettős ugyan itt volt az új Skoda Fabia S2000-sel, de az első napon egy defekt, másnap pedig egy kicsúszás hátráltatta őket. Az utolsó gyorsaságit még teljesítették ugyan a 17. helyen, de a célba már nem mentek be. Az első helyért így a két bajnoki esélyes, az Asi–Pikó, és az ifj. Tóth–Tagai párosok vívhattak.

A pénteken sötétben megrendezett szakaszokon ifj. Tóth János nagyon a lovak közé csapott, és idei legjobb formáját hozva 12 másodperc előnnyel zárta a napot Asival szemben. Szombaton már világosan folytatódott ketjük külön meccse. Öt gyorsasági alatt Asi 5,5 másodpercre csökkentette hátrányát. Három gyorsasággal a vége előtt azonban



**MAXIMUM kedvezmény!**  
**MINIMUM ár!**

**Az AV Planetnél!**



autóhifi - digitfényképező - CD/DVD  
proszió - hangfal - házimozirendszer  
hifi - mp3 lejátszó - navigáció projektor  
televízió - videokamera - háztartási gép

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



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



Ha az utolsó két szakaszon nem Janikával kell megküzdeniük, életük második S2000-es versenyén akár a 2. helyet is elcsíphették volna Kakusziék. A fivérek azért a dobogó harmadik fokának is tudtak örülni



A Kakuszi–Kakuszi kettős harmadik versenyét futotta a Ford Fiesta S2000-sel és bár egy percet kaptak Asitól, így is pályafutásuk legjobb eredményét érték el az abszolút harmadik hellyel. Az utolsó előtti szakaszon Janika defektje után még másodikok is voltak, de ifj. Tóth az utolsó szakaszon 6,9 másodperces hátrányát 1,5 másodperc előnyre fordította velük szemben. Kakusziék azonban így örülhet-

tek: megszerezték pályafutásuk első abszolút dobogós helyezését. A Hideg–Kismődi páros lett a negyedik Mitsubishi Lancerral, akik Janikához hasonlóan az év végére találtak bele jobban az autóból. Hideget két féltengely és egy differenciálmű hiba is hátráltatta, ami miatt elmondása szerint olyan érzése volt, mintha egy háromszáz lóerős Wartburggal versenyezne. De miután szakaszt is tudott nyerni,



kontakthibás lett ifj. Tóth önjárója, ami miatt öt percet késtek az időellenőrzőből és 50 másodperc büntetést kaptak. Az utolsó előtti gyorsaságin pedig még egy defekttel is veszítettek 37 másodpercet. Így a győzelem közel egy perc előnnyel az Asi–Pikó kettős ölébe hullott. Ifj. Tóth pedig második lett. Ezzel az Asi–Pikó páros meg is szerezte a bajnoki címet.





A magazinunk által is támogatott Makita-Mitsubishi ezúttal a második vonalban, Lencsés Zsolttal próbált meg bizonyítani

jelzi, hogy a sebessége megvolt. Szintén nyert szakaszt a Hadik–Juhász kettős a mezőnyben kuriózumnak számító Subaru Imprezával. Nekik is volt féltengely problémájuk, de végül az ötödik helyre hozták az autót.

Némi meglepetésre az első szakaszt a Kazár–Szőke páros nyerte, amelynek sofőrje két éve még Spitzmüller Csaba navigátora volt. Az ötödik gyorsaságin azonban kardántörés miatt kiestek a negyedik helyről.

A kétkerekesekek versenyében az A7-es győztes Ollé–Budai kettős volt a leggyorsabb. Ollé Sasa Szuper–1600-as Suzukijára helyett egy R3-as Renault Cliót bérelt erre a versenyre, és az A6-os bajnok navigátort, Budai Annamáriát kölcsönözte ki.

N2-ben a Demjén–Milcsevics páros volt a leggyorsabb Suzuki Swifttel, N3-ban a Krupa–Bogdány kettős nyert Renault Clióval, míg A6-ban a Bakó–Gyöngy kettős volt a leggyorsabb. Az S csoportban idei hatodik győzelmét aratta a legyőzhetetlenek látszó Matics–

Viczena duó, akik abszolút értékelésben a hetedikek lettek volna a Mitsubishi Evo VII-essel. (Az S csoportot abszolútban nem értékelik.) S1-ben a Németh–Szegő páros volt a leggyorsabb. A bajnokság utolsó futamát, a Mecsek Ralit, októbert 15-17. között rendezik.

A Hazincbarcika Rali végeredménye

1. Aschenbrenner (Asi)–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:15:54,3
2. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+51,6
3. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	+53,1
4. Hideg–Kismódi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:00,8
5. Hadik–Juhász	Subaru Impreza N12	+1:13,1
6. Balogh–Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:37,0
7. Trencsényi–Vinoczai	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:24,0
8. Sziklai–Verba	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:54,0
9. Ollé–Budai	Renault Clio R3	+7:14,8
10. Lévai–Schweighardt	Honda Civic Type-R	+9:06,4

Kategóriagyőztesek

N4:	Asi–Pikó
A7:	Ollé–Budai
A6:	Bakó–Gyöngy
A5:	Kronome–Monostori
N2:	Demjén–Milcsevics
N3:	Krupa–Bogdányi
S3:	Matics–Viczena
S4:	Bujdos–Csonti
S1:	Németh–Szegő

Bajnokság állása

1. Asi (már biztos bajnok)	119
2. ifj. Tóth (már biztos második)	86,6
3. Turi	47
4. Herczig	46
5. Hideg	27,8
6. Balogh	26
7. Turán	24,4
8. Hadik	24
9. Kazár	17,2
10. Kakuszi	12



**MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!**

**Az AV Planetnél!**

**-30%**

**-35%**

autóhifi - digitfényképező - CD/DVD olvasó - hangfal - házimozirendszer, hifi - mp3 lejátszó - navigáció projektor, televízió - videokamera - háztartási gép

# SÍRNAK ÉS NEVETNEK

A Kazár-Szőke kettős dobogós helyről adta fel

A miskolci Kazár Miklós-Szőke Tamás kettős dobogós helyről volt kénytelen feladni a Kazincbarcika Ralit. Hogy mi történt és miért nem éltek Mikiék a szuperrali szabályával, arról a pilótát kérdeztük.

TOH

Mecsek, Kovács-barna

„Nagyon jól sikerült a teszt a verseny előtt, a lámpateszt is” – nyilatkozta Kazár Miklós, akik az első verseny nap hajrájában az abszolút 3. helyről műszaki hiba miatt voltak kénytelenek feladni a futamot. „Már az egyes gyorsan is felkapcsoltam a lámpát, mert vol-

tak olyan részek, ahol egyáltalán nem lehetett látni. Egyébként nagyon sok 'jóindulatú' kritikát kaptam az elmúlt időszakban azzal kapcsolatban, hogy még murván úgy-ahogy tudok közlekedni, de aszfalhoz béna vagyok... Ezért is óriási tett az a tény, hogy a Putnok-Kelemér gyors elsőre a miénk lett. Ennek egyébként többek között az volt az egyik oka, hogy mi azonnal belekezdünk.” „A második szakasz (Zádorfalva-Kánó) sem sikerült rosszul, majd Felsőtelekesen Asi ugyan megvert, de az Evo II-es Fabiát sikerült megelőznünk. Sajnos a második kör elején, a putnoki rajtban már hallottunk az autóból nem illő hangokat, majd az utolsó előtti visszafordítóban szét-

szakadt, eltört a kardántengely, ami miatt elment a hátsó hajtásunk. Ki tudunk menni a gyorsról, és összességében, gondjaink ellenére sem volt rossz az időnk. Ragályon aztán a kardántengely összelapította a kipufogót. Emiatt már egy dombon sem bírtunk felmenni... Szívfájdalom, hogy az abszolút 3. helyről voltunk kénytelenek feladni a versenyt. Szuperrali? Igen, először úgy hittük, hogy van értelme és folytatni kell, azonban végiggondolva a lehetőségeinket – nem tudni hová tettek volna be minket; milyen állapotban lettek volna a pályák – inkább nem szálltunk vissza az autóból. Más az a mentális állapot, amikor az ember versenyben van, vagy éppen a szabályok adta lehetőségnek köszönhetően kiesés után versenyezhet. Azt hiszem, hogy egyébként esélyünk sem lett volna a pontszerzésre. Készülünk a Mecsek Ralira.” „Sajnos nem sok mindent tudok mondani, mert nagyon el vagyok keseredve” – mondta a verseny másnapján Szőke Tamás. „Úgy érzem, jól mentünk végre aszfalton, ráéreztem a ritmusra, az első gyorsan villantottunk is. Nincs ha az autósportban sem, így azt sem tudjuk meg, hogy... Fel kell dolgoznom ezt a kiesést.”

Hiába a szuperrali szabályai, Kazárék már nem látták értelmét a másnapi versenyzésnek, így péntek éjjel búcsúztak a kazincbarcikai futamtól



## PERFEKT

Bakó László: A Citroen C2R2 legjobb formáját hozta

Amilyen jól indult, olyan jól sikerült befejezni a kazincbarcikai futamot C2R2-es alakulatnak – és ezzel együtt bebiztosítani a bajnokságban az előkelő helyezést.

TOH; Kovács-barna, Bence

A magyar bajnokság hatodik fordulója után a pilóta, Bakó László így értékelte a futamot: „A sikeres pályabejárás után, pénteken az átvételekkel kezdődött számunkra a verseny, majd este fél nyolc körüli időpontban rajtoltunk el. Foghíjas mezőny sorakozott fel a megnyitón, de ez nem könnyítette meg a hosszú éjszaka megpróbáltatásait. A hat gyorsasági teljesítése a sötétben komoly feladatot jelentett, és a pilóták dolgát kissé megnehezítette, hogy erre a versenyre spóroltak a rendezők, és nem gumizták ki a kanyarok belső ívét, így az aszfaltos verseny néha inkább hasonlított egy murvás futamra. Néha nem lehetett a nyomot sem látni, hogy legalább egy kerék legyen tapadáson. Az első szakaszokon óvatosan kezdtük, meglátszott rajtunk, hogy rég nem ülünk versenyautóban, és az utolsó C2-vel történő autózásunkkor nem kicsit sikerült esnünk. A visszafogott autózásnak köszönhetően eléggé bespájzoltunk

a Besseney-Papp pároshoz képest, aki elég nagy tempót diktáltak. Meglátszott rajtuk a sok kilométer, amit a verseny előtt tudtak autózni, ezért kicsit irigykedtünk is rájuk... Az este azért okozott egyéb meglepetést is számunkra, amikor az előtűnk rajtoló porában többször is kicsúsztunk, és bár tudtam, merre kanyarodik az út, csak éppen nem láttuk azt. Volt olyan gyorsasági, amelyeknek az egyes szakaszain lekapcsolt lámpasorral mentünk át, mert néha úgy éreztük magunkat, mintha nagy ködben fényszórával akarnánk haladni. Szombat reggel úgy terveztük, sikerülhet előrébb végezni, ha egy kicsit megpróbálunk gyorsulni. Reggel az első gyorsaságin, rögtön nem messze a rajt után láttuk, hogy Besseney Zoliék – egy töréstest után – sajnos kiestek a versenyből, és a látvány, nomena a saját miskolci bukásunk emlékei a mi gyorsaságunkra is rányomta kicsit a bélyegét. Így tempósan, de biztonságosan teljesítettük az első három szakaszt, csak az zavart meg bennünket, hogy a kánói gyorsasági felétől kiírta a komputerünk,

hogy nincs töltésünk. Aggodalomra adott okot, hogy folyamatosan láttuk a kijelzőn, hogy egyre csak fogyott az áram az akkumulátorból. Ennél az autonál szinte minden elektromosan működik, a szervokormánytól a benzinpumpaig, így éreztünk minden picit áramhiányt, főleg a kormányzáskor. Még két szakaszt teljesítettünk ezzel a problémával, de a szervizben generátorcserével szerencsére orvosolni tudtuk a hibát. Az utolsó három szakaszt már kedvünkre valóan teljesítettük, kockázatot nem vállalva, és a kategória első helyén hoztuk be a Citroent a célba. Ez számunkra azt is jelentette, hogy a pécsi futamtól függetlenül – ahol azért indulni fogunk – Magyar Mikiék és Dékány Sanyiék után miénk lett az idei évben igen megcsappant A/6 kategória éves 3. helye. Két versenyen történt célba érkezésből nem is rossz teljesítmény... Az eredményért szeretnénk köszönetet mondani a szervizcsapatnak a kitűnően felkészített versenyautóért, és a szponzorainknak a lehetőségért, hogy ilyen szintű autót és versenyzést tettek lehetővé a számunkra. A kocsi hibátlanul szerepelt, így adott a lehetőség, hogy a pécsi verseny előtt még többet tudjunk vele tesztelni, és egy felajánlásnak köszönhetően – amelyet Bútor Robitól kaptunk – olyan beállítással tudunk odaállni a Mecsek Rali rajtjához, hogy versenyképesek tudjunk lenni a Besseney Zoliékkel.”



# NEM ADJA FEL

Boroznaki Tibor szeretné végre megmutatni, mire képes



Üldözi a balsors a TAXI4 versenyzőjét: Kazincbarcikán nem elég, hogy az eddigi problémák kísértették, öt szakasz után ki is kellett állnia. A pilótát azonban nem olyan fából faragták, hogy ne próbálna meg ilyenkor is optimista lenni...

H. Pájer Anikó

Bencee, Kovács-barna

– Legutóbb ott fejeztük be, hogy tesztel indítjátok a kazincbarcikai futamot: így volt?  
– Így lett volna, ha elkészül időben az autó, de sajnos nem sikerült... Kicsit elkéstünk: már a pályabejárás voltunk, mikor a kocsi padra került. Így az maradt, hogy lent teszteltünk egy rövid szakaszon, és leginkább csak a futóművet tudtuk beállítani.

– Azért eredményes volt a teszt?

– Mondhatjuk. Bár így sajnos az, hogy a régi probléma még mindig fennáll, csak a versenyen derült ki – megint melegegett a motorunk, és megint nem tudjuk, mi okozta. Próbáltunk így versenyezni, ami leginkább az első három szakaszon ment csak, az jól sikerült. Utána szervizbe mentünk, ahol mondtuk a szerelőknek, hogy még mindig magas a hőmérséklet, de nagyon nem tudtak csinálni vele semmit. Így kimentünk a következő körre, de az ötödik gyorsan megállt a motor, nem bírta tovább. Elment belőle a kompresszió, kifújta magából a vizet, és valószínűleg hengerfejes is lett, így az út szélén maradtunk.

– Azóta sem derült ki, hogy mitől volt?

– Folyamatban van, szedik szét az erőforrást, de konkrétan még nem tudok. Most az lesz, hogy egy régebbi motorunkat visszarakjuk bele, és valóban elmegyünk végre tesztelni egyet, valószínűleg a Kakucs Ringre, ahol addig megyünk, míg rá nem jövünk, mitől melegszik, mert ez már túl régóta hátráltatja a versenyzésünket.

– A végeredményt leszámítva hogy tetszett a verseny, amíg mentetek?

– Nekem ez most is nagyon tetszett volna. Eleinte még úgy tűnt, hogy a motor is erősebb kicsit, mint a régi volt, a szakaszok is nagyon jók voltak, bár igazán a másnapiakat szerettem volna, ahová már nem jutottunk el. Sajnálom, hogy így alakult, de remélem, most már hamarosan megoldódik, és Pécsen végre gondmentesen tudunk majd versenyezni. Nagyon fáj, hogy nem tudunk menni végre egy olyan versenyt, ahol csak az a cél, hogy jól menjünk, jól érezzük magunkat – csak azzal foglalkozni, hogy a műszerfalat lessük, hogy mikor forr a vízünk... Ez sokat kivesz belőlünk.



– Jó pár versenyen vagy túl a Mitsubishihivel, és nem mind volt felhőtlen: nem ingott meg a hited a kocsiiban?

– Nem, szerintem lehet ez még jó. Nem vette el a nehézség a kedvemet, ez pusztán egy olyan dolog, amit meg kell oldani, vagy előbb, vagy utóbb – nekem úgy tűnik, inkább utóbb sikerül. De autózgatni nagyon jó a Mitsubishihivel, jó itt lenni a mezőnyben, úgyhogy kedvem még van csinálni. Pécsen, a Mecseket nagyon szeretem, szerintem az az országban a legjobb pálya: nagyon szeretném, ha ott már igazi, jó versenyhétvégénk lenne. Arról nem is beszélve, hogy nekünk ott a második helyért mennünk kell, úgyhogy bízom benne, hogy az évadzáró versenyünk gondmentes lesz, aminek a végén nagyon fogunk örülni.

# CSODÁT LÁTNI

Autókülönlegességek a 43. Allianz Historic Rallye-n

A magyar autósport egyik legnagyobb hagyományokkal rendelkező versenye, a 43. Allianz Rallye nem csak a hazai bajnokság zárófutama lesz, hanem FIA Historic Európa-bajnokság csodálatos mezőnyét is vendégül látja a mecseki pályákon október 15. és 17. között.

TDH



Az idén igencsak népes mezőnyt felvonultató bajnokságban főleg a hatvanas, hetvenes és a korai nyolcvanas évek legjobb raliautói vesznek részt, melyek az akkori homologizációnak megfelelő állapotban állnak csatasorba. A mezőnyben megtalálhatóak lesznek a Porsche 911-es különböző változatai, a legendás Lancia Stratos,



a Lancia Fulvia, a klasszikus „kutyacsont” Ford Escortok armadája, vagy a hazai rajongók szívének Ferjancz Attila révén oly kedves és ismert Renault 5-ösök különböző változatai, illetve a Fiat szintén legendás 124-es 131-es, 128-as típusai. Ami ebben a sorozatban külön érdekesség, az az, hogy az élmezőnyben autózók nem kímélik az értékes technikát. A résztvevőknek a híres mecseki pályákon közel ötszáz kilométeres össztávon tíz gyorsági szakaszt kell majd teljesíteniük, melyeknek a teljes hosz-



za kicsivel több, mint százötven kilométer. A ralicsodákat először pénteken az Expo Centerben lehet majd megcsodálni, ahol a verseny szervizparkja is kialakításra kerül. Az ünnepélyes rajtceremónia és a prolog a szokásos helyen, a Pécs Plazánál kerül

lebonyolításra pénteken délután. Az éles küzdelem szombaton reggel veszi kezdetét. A gyorsági szakaszok helyéről és időbeosztásáról a [www.mecsekrallye.hu](http://www.mecsekrallye.hu) és a [www.allianzrallye.hu](http://www.allianzrallye.hu) weboldalon tájékozódhatnak az érdeklődők.

## HAZAI PÁLYÁN

A Kövesdán András–Kerekes József kettős hosszú ideje állandó résztvevőnek számít a Historic Eb futamain, így nem hiányozhat Pécsről sem. A páros egy Porsche 911-esel vesz részt csatában, és ha jól szerepelnek, a 3-as kategóriájában akár előbbre is léphetnek a jelenleg elfoglalt ötödik helyüknél. A versenyzés mellett egyébként Kövesdán András a hazai Eb-futam „utazó nagyköveteiként” is eredményesen tevékenykedik, sok versenyzőpáros kimondottan az ő meghívására érkezik a mecseki futamra.





a teljesen új autó meghozta a szerencsét a Kaptás–Kürti párosnak, akik ráadásul most versenyeztek először együtt, s így is maguk mögé utasíthaták a bajnokságot vezető Bartha–Gáspár duót. Az N1-ben rajthoz álló három indulóból mindannyian szerencsésen

teljesítették a versenyt. Közülük a Schall–Kovács kettős bizonyult a leggyorsabbnak, az Orosházi–Gajdos duó pedig a második legjobbként zárhatta a napot. A Grepton Rali-Túra Bajnokság október 9-10-én az V. Szendrő-Edelény Ralival zárul.



# MÉG MINDIG FAVORIT

Ózd: Utolsó előtti felvonás

Augusztus utolsó hétvégéjén felpezsdült az élet Ózd, Királd, Sáta és Borsodbóta környékén, hiszen itt került sor a Grepton Rali-Túra Bajnokság 6. futamára, a Suzuki Kaiser Ózd Ralira.

Juhász Veronika; Duen, FotoZoo



Ez a verseny helyszín sokak által már jól ismert és nagyon kedvelt, amit az is mutat, hogy 110 versenyző állt a rajthoz vasárnap reggel. Már a szombati napon ízelítőt kaphattunk a raliautók tudásából a prológon, hiszen 3 kör erejéig minden versenyző megmutathatta, hogy zárt, salakos pályán hogyan is tudja nyomni a gázpedált. Itt volt, aki gumit, salakot nem kímélve, megpördülve, keresztbe csúsztatva autózott - természetesen a közönség és a szurkolók legnagyobb örömeire. A verseny napján kettő pályán (1. Királd – Körgyors 2. Kiskapud – Ózd – Sáta), összesen hat gyorsaságin kellett volna teljesíteniük a résztvevőknek, de sajnos egy baleset miatt a harmadik gyorsot etapra ítélték.

Már a verseny előtt sejteni lehetett, hogy esély van az idei bajnoki cím megszerzésére. Ez nem is történt másként, hiszen Lovász Pál–Berényi Ákos kettős a legjobb abszolút időt teljesítette, így nem csak az ózdi győzelmet ünnepelethették meg, hanem a 2010-es címet is. A második legjobb időt a Mezriczky–Kulcsár duó autózta, akik valószínűleg ezzel a versennyel zárták az idei évet. Utánuk a harmadik helyért is nagy csata kerekedett Száger és Bedő között, amelyből végül egy kicsúszás miatt a Bedő–Áfra páros került ki győztesen. H3-ban a nyáron ugyan pár versenyt kihagyott, de annál magabiztosabban szerezte meg az első helyet a Schweizer–Vadász páros, akiknek a Sátai gyorsasági rész fekdűt

a legjobban. A dobogó második helyére a Sipos–Matus kettős állhatott. H2-ben a hatodik gyors végére a mezőny igencsak megfogyatkozott, s végül ebben a kategóriában talán az egyik leggyengébb autóval a Kiss Zs.–Kissné formáció tudta a legjobb eredményt bezsebelni, akik ráadásul először versenyeztek ezeken a pályákon. Nem sokkal lemaradva másodikként ért célba a Berta–Losonczi páros. H1-ben indultak a legtöbben, s itt is alakult ki a legizgalmasabb csata. Csak pár tized másodperccel tudott ügyesebben autózni Kiss Zs.–Szollár páros a Jobbágy–Bertók kettősnél. Ezzel a győzelemmel természetesen ők is az idei év bajnoki címét ünnepelethették a kategóriájukban.

A3-ban az Üveges–Kopcsó duó idei első győzelmét szerezhette meg igen szoros küzdelemben, hiszen nem sokkal maradt csak le tőlük Kondor–Dara formáció. A2-ben a Tóth K.–Hajdú páros annyira igyekezett gyorsan hajtani, hogy az első körgyoron utol is ért egy másik autót, de még ez sem akadályozta meg abban, hogy kategória legjobbként végezhesen a versenyen, míg másodikként a Fodor–Soós duó futott be. N3-ban öt versenyzőből csak egy nem tudta szerencsésen teljesíteni az egész versenyt. A legjobbnak a Juhász–Jancsurák kettős bizonyult, akiknek a kedvenc szakaszuk a királdi körgyors volt. Mögöttük a Hidegkúti–Kőhegyi kettős gurult be a célba. N2-ben

## A bajnokság állása 6 futam után

Kategória	1. hely	2. hely	3. hely
Abszolút	Lovász P.–Berényi Á.	Nagy M.–Nagy T.	Végh D.–Balogh Z.
H3	Tajmel T.–Csendes Zs.	Schweizer D.–Vadász S.	Végh D.–Balogh Z.
H2	Czene Z.–Jánosi J.	Faragó R.–Kórodi T.	Papp L.–Papp Cs.
H1	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Nemeray Á.–Kőszegi F.	Szabó N.–Ignác D.
N3	Gyarmati A.–Szilassy A.	Kállai Z.–Kállai L.	Hidegkúti B.–Kőhegyi J.
N2	Bartha A.–Gáspár B.	Porkoláb G.–Bardóczy Á.	Nemes D.–Nemes T.
N1	Madari I.–Haracska T.	Tóth K.–Hajdu J.	Oláh T.–Kovács G.
A3	Sajtós D.–Diósi J.	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Mihály Á.–Mihály R.
A2	Nyilas A.–Novák O.	Szemán S.–Mészáros F.	ifj. Antalffy Gy.–Kőhegyi J.
A1	Brunczvik Z.–Malek P.	Mészáros J.–Chrén L.	Benke J.–Fodor G.
H/LADA kupa	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Nemeray Á.–Kőszegi F.	Szabó L.–Nagy L.
A/LADA kupa	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Mihály Á.–Mihály R.	Bodogán F.–Bodogán B.
STK kupa	Oláh T.–Kovács G.	Schall D.–Kovács G.	Tóth P.–Vas R.
NK/3 kupa	Hidegkúti B.–Kőhegyi J.	Tóth P.–Vas R.	Kállai Z.–Kállai L.



# AZ ÉV VERSENYE

Sweet-Milk HunGarian Baja: Korda ellenállhatatlan volt

A G4S Tereprali Országos Bajnokság hatodik futama, a méltán népszerű HunGarian Baja rengeteg külföldi és magyar versenyzőt számlált. A nemzetközi mezőnyben Boros Gadasin győzött, Korda Erik győzelmével pedig kiéleződött a magyar bajnokság, hiszen így az utolsó futamon dől majd el, kié lesz a cím.

Tereprali.hu, Tenk, Kovács-barna



eltalált egy nagy fát, és kiesett a versenyből. A magyarok között szombaton a legjobb teljesítményt Korda Erik nyújtotta, aki örült tempót diktálva egy perccel vezetett hazai riválisa, Szalay Balázs előtt. A dakaros versenyzőpáros a második körben gyorsult, amikor már szárazabb volt a pálya, de nem tudta befogni nissanos ellenfelét. Fazekas Károly a magyar bajnokiban a harmadik helyről várta a befejező napot, de csak két perc volt a hátránya Szalayval



Péntek este a Dabason megrendezett szuperspeciál a bemelegítés a Nissan Overdrive-ot kormányzó Holowczycéknak sikerült a legjobban. A lengyelt az orosz Gadasin követte 5 másodperces különbséggel, majd 13 másodperccel lemaradva a belga Van Cauwenberge futott be harmadikként a hat kilométeres szelektív szakaszon. A Hungarian Baja magyar képviselői közül a Szalay-Bunkoczi párosnak sikerült a leggyorsabban a táv, akiket a sorban Kordák,

majd Fazekasék következtek. A motorosok mezőnyében csupán egy másodperccel volt fürgébb riválisainál Rostowski. A legjobb magyar, Fekete László csak a nyolcadik helyre tudott felkapaszkodni. A kamionok között a Tatrával Svobodáék futottak be elsőként, majd Kovácsék érkeztek másodikként, a harmadik hely pedig Leeuwéknak jutott. Másnap estére változott az éllovasok személye: a nemzetközi értékelésben az orosz Gadasin került az élre, mivel Holowczyc

GADASIN Boris- SCHEMEL Dan (G-Force Proto):

„Nagyon boldog vagyok, sikerült megnyernünk a futamot. Különösen értékes ez a győzelem, mert az előző évben technikai probléma miatt kellett feladnom. A Baja sorozatban így az élre kerültünk, hogy ezt megtartsuk már egy második hely is elegendő!”



## KÓRHÁZBÓL PÁLYÁRA

„Ezúton szeretnék gratulálni quados csapatársamnak, Fekete „Schwarz” Lacinak, akinek a felkarjába tegnap 6 cm mélyen befúródott egy faág. Úgy jött le a pályáról, hogy észre sem vette, hogy kilógott a karjából. Ki kellett állnia a versenyből, délután Budapestre utazott, ahol egy altatásos műtét során eltávolították a faágat, de a műtét előtt még megkérte csapatát, hogy készítsék fel a quad-ot, mert másnap visszaáll a versenybe. Hajnal ötkor saját felelősségre el is hagyta a kórházat és újra motorra ült. Teljesítette mindhárom szakaszt, a 90 kilométeres pályán négy ellenfelét érte utol és előzte meg, majd a célban megszerezte a hatodik helyet! Hatalmas sportemberi nagyságról tett tanúbizonyságot!” – dicsérte a meglepő teljesítményt Korda Erik, a magyar értékelés legjobb autósá.





szemben, így természetesen nem tett le az előrelépés lehetőségéről. Murczin Zsolt saját kedvére autózott, de hogy nem a tájat nézte, azt bizonyítja a nemzetközi összetettben elfoglalt hatodik helye. A Mitsubishi csapatot Bálint Zoltán követte, aki a mély homokban veszített sok

másodpercet. Varga Imre a saját elmondása szerint az idén már nem versenyez senkivel, csak tesztel, autózik, hisz a bajnoki jó eredmény már elúszott. Hosszú kihagyás után visszatérő Gábor Attilának ezúttal is remek szakaszeredményei voltak, de az már szinte biztos, hogy nem a sors kegyelt-



### MEGFONTOLTAN

Varga Imre a gyulai hatodik pozíciója után ezúttal egy nemzetközi abszolút 9. és egy magyar bajnoki 5. helyet szerzett, kategóriájában pedig 3. lett, köszönhetően a megfontolt versenyzésnek. A jó bajnoki eredmények ugyan már az esztendő elején elúsztak, a kiváló szereplés azonban soha nem késő... Az eredmény nem jöhetett volna létre a szponzorok segítségével is nélkül, ezért a pilóta különösen hálás a Bero, a T+M, a Szani-Oil 2001, az Avner-Consult, az SzZs Transport és a Tope-Consult Kft-nek, illetve a Crew Agency-nek és a Long Jack-nek.



Hiába került el a Hungarian Baja a Veszprém környéki pályákról, a pilótáknak Dabas közelében sem lett könnyebb a feladatuk



je, hisz ezúttal a jobb hátsó kerékagy tört el, emiatt a forait lehetőségével kell élnie. Kristóf Márton a csúszó kuplung miatt adta fel, Lónyai Pál autójában pedig a váltóban ment tönkre egy alkatrész, ezért hagyta abba a futamot. Vasárnap aztán orosz győzelemmel zárult a Sweet-Milk HunGarian Baja. Ahogy azt várni lehetett, a Gadasin-Schemel kettős megtartotta az előnyét, kockázatás nélkül teljesítette a befejező napot, és feledve az elmúlt évi balul sikerült versenyt, megszerezte az első helyet. Ennek azért



KOVÁCS Miklós- CZEGLÉDI Péter- TÓTH Tamás (Scania P420):  
„Nagyon tetszett, nagyon jó versenyen vagyunk túl, ahol elértük a célunkat. Felszáradtak a pályák, így lehetett rajta haladni, ez az eredményeinken is látszik, tíz perccel jöttünk jobbat a hosszú szelektív szakaszon.”



is különösen nagy a jelentősége, mert így egy futammal a zárás előtt a csapat átvette a vezetést a Baja Kupa összesítésben, nyolc ponttal megelőzve a Dabason szombaton kiesett Holowczycet. A magyarok közt a távot a Korda-Tóth kettős teljesítette a legjobban, a G4S Tereprali Országos Bajnokságban megszerezve ezzel idei második győzelmét. A fiúk az utolsó napon sem kímélték a Nissant, így nem adtak lehetőséget arra, hogy legnagyobb ellenfelük közelebb ke-

rüljön hozzájuk. A Szalay-Bunkoczy páros nem adta fel, de ezúttal be kellett érniük a második hellyel, és azzal a tudattal, hogy így is 36 ponttal vezet a bajnokságot. Ha figyelembe vesszük a mínuszolást, akkor viszont a különbség csak 22 pont... A Fazekas-Maurer kettős a nemzetközi értékelésben egy helyet hátra csúszva a negyedik helyen fejezte be a Sweet-Milk HunGarian Baját, mivel a G-Force csapat második autójával Novitskiy megelőzte a BMW-vel versenyző párost.

A kamionoknál a Kovács-Czeplédi-Tóth alkotta trió végzett az élen, akik remek felkészülési lehetőségnek tartották a dabasi futamot a januári Africa Eco race versenyre. A motorosoknál a Dakaron is tapasztalatokat szerző Ceci Paolo nyert, míg a legjobb magyar Nagy Péter lett. Ő felkészülési versenynek tekintette a futamot, hisz indul a Heroes Legend afrikai viadalon. A quadosoknál a többszörös Dakar győztes Machacek ellen most sem volt ellenszer, míg a magyar mezőnyben Somfai Máttyás szerezte meg a győzelmet.

**Végeredmény**

Gadasin-Shemel	04:28:48
Korda-Tóth	+00:08:30
Szalay-Bunkóczi	+00:09:42
Novitskiy-Yevtyekhov	+00:14:13
Fazekas-Maurer	+00:14:34
Bálint-Martón	+00:32:22
Thijs-Burgelman	+00:41:11
Grigoletto-Berti	+00:41:56
Varga-Hujber	+00:52:12
Van Cauwenberge-Vyncke	+00:58:48

**Futam bajnoki végeredménye**

Korda-Tóth	04:37:18
Szalay-Bunkóczi	+00:09:42
Fazekas-Maurer	+00:14:34
Bálint-Martón	+00:32:22
Varga-Hujber	+00:52:12
Rónai-Galambos	+01:09:39
Csejtej-Csökő	+01:11:02
Apáthy-Morvai	+01:26:43
Gábor-Czigler	+06:26:14
Várkonyi-Laklóth	+07:57:17

**F bajnokság állása**

Szalay-Bunkóczi	180,5 pont
Korda-Tóth	149 pont
Fazekas-Maurer	96 pont
Bálint-Martón	91 pont
Palik-Darázsi	62 pont
Rónai-Garamvölgyi	34 pont
Varga-Hujber	31 pont
Kéry-Simon	30 pont
Liszi-Sin	28 pont
Rónai-Galambos	28 pont

# Gyere velünk Afrikába!

2011. 02.19-03.04. – Tunézia



Új kaland születik!  
[saharun.org](http://saharun.org)

**Mit nyújt a Saharun?**

- 🚛 Kemény sivatagi versenyt sok homokkal
- 🚛 Korrekt és pontos kiértékelést
- 🚛 Alaposan megtervezett etapokat és változatos útvonalat
- 🚛 Jól szervezett jólékonysági kalandtúrát
- 🚛 Turisztikai élményt
- 🚛 Látogatást a Star Wars forgatásának a helyszínére (Tatooine bolygó)





**Hajóbérlés Horvátországban!**

széleskörű flotta:  
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 D5 • SO 45.1 • SO 41  
• SO 47I • SO 40.1 • SO 33 • ELAN 41I

vezényelt hajók:  
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

számfelhívás: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565

www.candor.hu



**HORVÁTH**

WWW.HORVATHBORHAZ.HU

Horváth Borház • Zánka, Tegyán-hegy



**A biztos partner a változó világban!**

Autovillamosítás  
Autóklima  
Alkatrészek  
Javítás

**Minden egy helyen!**

www.fervill.hu • Bp. X. Fertő u. 14. • Tel.: 264-2044



**KARÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**

KONI BILSTERE ÖHLINS

Válasszon inkább, nem bönje meg magát a minőség miatt, az ár illeszkedik!

**KARÁSZY KFT.**  
1033. Budapest Szóóker ut. 11.  
Tel: +36-1-349-8193  
Fax: +36-1-320-3896  
www.karaszy.hu



A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adalékot tartalmazó motorolaja!

**XADO FOREX**

A fémkerámia adalék itt már bizonyított!

1033 Budapest, Kiscsikós köz 10. Tel: 388-8822 Fax: 250-1168  
E-mail: forex@forex.hu www.forex.hu www.xado.hu



OBUDA, e, DUNA AUTÓ, DA-FER-CAR, KONI, CANDOR, DORR, fenstherm, CIPR, meqa-logic, CULEVIT, XADO, slime, fenstherm, KLEBER, BODELA & NYEDA, BALATON AUTÓMOSÓ, Róti Pálinka

# ELLENSÉGE AZ ESŐ

## Fazekesék vizes pályán is harmadikok lettek

Üldözi az eső Fazekas Károlyt – ennek pedig ő nem örül annyira... Legutóbb a Hungarian Baján tolt ki vele az időjárás.

H. Pájer Ani; Tenk, Kovács-barna

megterhelőek, és lehet, hogy elég volt a pénzköltésből idén.

– Versenyről versenyre folyamatosan cseréltetek valamit, fejlesztettétek: Hogy áll most az autó? Mikor lesz ütőképese?

– Milyen volt a verseny?

– Elég félemás érzéseim vannak, mert mindig nyerni szeretnék, de most nagyon nem állt a zászló nekünk. Pedig nem indult rosszul a Baja, és a részeredmények is biztatók voltak, de az időjárás nagyon hamar eldöntötte, hogy ez nem a mi versenyünk lesz. Nagyon nem kedvelem a csúszós, nedves talajt. De ez ellen nem tehetek: sajnos idén egyszerűen több vizes futamot tartottak, mint szárazat.



Fazekas Károly hiába ért be harmadik magyarként a Hungarian Baja céljába, jobb eredményt is el tudna képzelni magának

– Jó kérdés... Most az biztos, hogy vissza kell tennünk a régi gatlóinkat, mert az újakat kiszedjük, becsomagoljuk, és küldjük ki Franciaországba, hogy újraszerepeljék őket, mert sajnos az előző nem sikerült nekik, és megsaccolni sem merem, hogy mikor kapjuk őket vissza.

– Műszaki hibák voltak?

– Annyi volt csak, hogy amikor kicsúsztunk kétszer is, akkor egy-egy facsoportban kötöttünk ki, és kicsit összetörtük a kocsit elejét: lökhárítót, fényszórót – szerencsére azért olcsón megúsztuk.

diffi-problémáink vannak, úgyhogy éjjel még azt kellett a fiúknak szerelni.

– Több probléma volt azonban az autóval korábban – motort és váltót is cseréltetek, fődarabokat újítottatok fel: milyen formában volt a kocsit, mikor Dabasra érkeztek?

– Nem volt éppen csúcsmotornak most sem, mert két nappal a verseny előtt kaptuk vissza a felújításra elküldött váltónkat, és ez elég későnek bizonyult... Nem nagyon tudtuk beállítani a gatlókat és kipróbálni: mindössze 20 percet mentem vele a verseny előtt. Sőt, csütörtök este még az is kiderült, hogy

– A mezőny gondolom már nem volt ismeretlen számokra...

– Nem, már az Italian Baján is mentem ezekkel a versenyzőkkel, már ami a külföldieket illeti. A magyarok közt hoztuk ugyan a stabil harmadik helyünket, de én ennél feljebb szeretnék egyszer majd törni.

– Milyen verseny vár még rád idén?

– Nem is tudom. Beszélük, hogy lesz még itthon futam – ha így lesz, azon mindenképpen elindulok, és a Bajnokok Tornáján is, aminek a terveit szintén hallottam. Tehát a magyar versenyeken ott leszek. A külföldi versenyekről nem tudok nyilatkozni: anyagilag eléggé

– Mindent összevetve ez talán nem a te évéd volt...

– Nem, de még mindig sokkal jobb, mint a tavalyi: akkor akadt olyan verseny, amelyikre el sem jutottunk, mert a futam előtt elromlott a motorunk. Nem tudom, de valahogy úgy tűnik, hogy nekünk ez a felkészülés többször peches, mint nem... Azért persze próbálok optimista lenni, és jövőre majd jobban igyekszünk. Ami biztos, az az, hogy ebben a szervesek megint nagy segítségem lesznek, hiszen idén is többször bemutatták, hogy mennyire profik – nagyon hálás vagyok nekik most is a munkájukért.

# AFRIKA SZERELMESE

Hazánkban vendégeskedett Jean-Louis Schlesser



Jean-Louis Schlesser személyében igazi legendát látott vendégül a Hungarian Baján a 2010-es Africa Eco Race kamionos kategóriájának győztese, a Qualisport. A 62 esztendősen is aktív, sőt, mitikus kék buggy-jával versenyeket nyerő francia klasszist az AFM is kifaggatta.

Mészáros Sándor



a Dakarnak hátat fordítva az ellen-futamként emlegetett afrikai viadal mellé állt: „Szerelmes vagyok Afrikába és a sivatagba. Semmi bajom Dél-Amerikával, többször versenyeztem ott és nyertem is néhány futamot. Azonban a Dakar legendája Afrikáról és a Szaharáról szól, ezért úgy érzem, az a leghelyesebb, ha itt indulok. Az Africa Eco Race-en teremhet babér az olyan független csapatoknak is, mint amilyen az enyém. A másik mezőnyt az utóbbi években túlságosan dominálják a gyári csapatok.”

Bár neve a terepralival forrt össze, Schlesser a pályaversenyzés világában is alkotott. Például a Forma-1-ben, ahol mindössze egyetlen futamon indult, de az a mai napig számos vita témája. 1983-ban nem jutott túl a Francia Nagydíj kvalifikációján, öt évvel később azonban Nigel Mansell helyettesítette Monzában a Williams-Judd volánja mögött és ütközött Ayrton Sennával. „Óh, nem hittem volna, hogy valaki emlékszik még erre!” – mondta a gall

kiválóság – „Az élen autózó Ayrton röviddel a leintés előtt megpróbált lekörözni. A sikan előtt indította a manővert, de szerintem túlságosan távol volt. Lehúzódtam, amennyire csak tudtam, hogy elengedjem, egy pillanatra még a pályát is elhagytam. Ayrton a sikan kijáratánál szűken fordult és a jobb hátsó kerekével eltalálta az én autóm bal első kerekét. Az lett a vége,

A 62 esztendősen Schlesszer nem mindennapi „figura”: kétszeres F1-es futamrésztvevő és kétszeres Dakar-győztes. A sivatagban a saját maga által konstruált kétkerékű-hajtású Buggyval is képes volt megverni a gyári csapatokat

hogy kiesett, elveszítve ezzel egy biztosnak tűnő győzelmet.”  
Hogyan reagált a '94-ben elhunyt Senna az incidensre? „Pár évvel az eset után magánemberként, a családommal voltam jelen a Monacói Nagydíjon. Épp lehajoltam, hogy bekössem a kisfiam cipőjét, amikor arra lettem figyelmes, hogy valaki hátulról megbúbolja a fejemet. Felnéztem és Ayrton volt az, hatalmas mosollyal az arcán. Felálltam, kezet fogtunk és váltottunk egymással néhány mondatot. Nagyon kedves, kivételes személyiség volt, ráadásul csodálatos versenyző. Óriási vesztesége a motorsportnak, hogy fiatalon elment közülünk.”

Schlesszer később a sportautózás világában jutott a csúcsra, ahol 1989-ben és 1990-ben a Sauber-Mercedes színeiben C-csoportos világbajnok lett. Olyan nevetek győzött le, mint a szárnyait bontogató Michael Schumacher, valamint Heinz-Harald Frentzen és Karl Wendlinger: „Szép idők voltak, de rájöttem, hogy váltanom kell, mert nekem a szilajabb, keményebb kezelést igénylő autók valók” – emlékezett vissza a koros volánművész. Mint megtudtuk, „Schless” a mai napig figyelemmel kíséri az F1-es történelmet, több versenyzővel jó a viszonya – „Kovalainennel és Massával jóban vagyok, de ismerek több srácot is” – és egészen sajátos álláspontot képvisel azzal kapcsolatban, hogyan kellene módosítani a száguldó cirkusz szabályait. „Ha rajtam múlna, ötliteres motorok hajtának a kocsikat, visszahoznám a manuális sebességváltót és eltüntetnék mindenféle elektromos kűtyüt a kocsiból!”

## JEAN-LOUIS SCHLESSER

**Született:** 1948. szeptember 12.

**Nemzetisége:** francia

**Csapata:** Schlesser Aventures

**Autója:** Schlesser-Ford buggy

**Fontosabb eredményei:**

2 Dakar-győzelem (1999, 2000)

2 Africa Race-győzelem (2009, 2010)

1 F1-es Grand Prix (1988 Olasz Nagydíj, Williams-Judd)

2 vb-cím a Sportautó-világbajnokságon (1989, 1990)

2. hely a Le Mans-i 24 órás versenyen (1981)

1 bajnoki cím a francia túraautó-bajnokságban (1985)



**INTERWEST**  
ital nagykereskedés

# ÚJRA A CSÚCSON

## Korda Erik megnyerte a Hungarian Baja magyar értékelését

Rajt-cél győzelmet aratott a bajnokság hétvégi állomásán, a Hungarian Baján Korda Erik. A Korda Racing párosa a nemzetközi értékelésben is kiemelkedően teljesített, az abszolút második helyen érkezett célba, a csapattárs Lónyai Pálnak azonban fel kellett adnia a versenyt.

Szántó Frigyes

Mohács-barna, Tenk

A tereprali idei szezonjának legrangosabb versenyét rendezték Dabas környékén, a Hungarian Baja ugyanis része volt az FIA Baja Világkupa sorozatának és a magyar bajnokságban is dupla szorzóval osztja a pontokat. A Korda Racing versenyzőpárosa



a futam rangjának megfelelő tisztelettel vágta neki a péntek esti prolognak, Korda Erik és Tóth György a leggyorsabb időt autózta a magyarok közt a hétkilométeres pályán, míg Lónyai Pál és Pocseg Attila a nyolcadik helyről várja a szombat reggeli folytatást. Péntek este Korda Erik így értékelte: „Sikerült teljesítenünk a mai napra kitűzött célt, abszolút kockázatmentes autózással a legjobb időt értük el a bemelegítésen. Az autónk szokás szerint tökéletesen működik, bár néhány plusz lóerőt el tudnék még benne viselni. Az időjárás ma szebbik arcát mutatta, de estére leszakadt az eső és a hírek szerint inkább ez lesz a jellemző a hétvégére.” Lónyai Pál új navigátorral érkezett, de bízott a jó eredményben: „Korábban csak egyszer mentünk mostani

navigátorommal, Pocseg Attilával, ezért egy kicsit még össze kell csiszolódunk. Ezzel együtt örülünk a mai eredménynek, közel vagyunk az előtünk lévő versenyzőtársakhoz. Elkezdett esni az eső, ami biztos nagyon izgalmassá teszi a hétvégét.”

Nos szombaton izgalmakban tényleg nem volt hiány, de elsősorban nem ilyen megpróbáltatásokra gondolhatott a kék Nissan pilótája, hiszen a tavalyihoz hasonlóan ezúttal is már a második szelektíven jött egy műszaki hiba, és a párosnak fel kellett adni a versenyt. „Legnagyobb bánatomra nem várakozásaim szerint alakult ez a verseny. Az idei évből hátravan még elvileg egy futam, amit mindenképpen szeretnénk értékelhetően teljesíteni, ez pedig csak az autó megfelelő felkészítésével lehetséges. Az idei év eddig tanulóévnek remek volt, de technikai sportok természetéből fakadóan rajtunk kívül álló okok is befolyásolják szereplésünket. Azt megtanultam idén, hogy a verseny technikára, a felkészülésre és a tesztekre sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni. De legalább unokatestvérem, Erik remekül teljesít, sikerrel veszi fel a versenyt az erősebb technikával rendelkező ellenfelekkel szemben, szurkolok neki, hogy holnap is kintartson lendülete” – nyilatkozta sportszerűen a versenyző.

És nem is hiába szurkolt csapattársának, mert a Playboy-Nissan száguldott a Hungarian Baja esős szombati versenynapján. Korda Erik és Tóth György legjobb magyar párosként az FIA Baja Világkupa mezőnyében öt szelektív után az abszolút második helyen érkeztek célba. Nyitásként a futam leghosszabb 90

kilométeres pályát kellett teljesíteni, melyen a páros szenzációsan autózott, a bivalyerős nemzetközi mezőnyben mindenkit maguk mögé utasítottak. A folytatásban aztán fantasztikus csatát vívott a dobogós helyezésekért a Holowczyc, Novitsky, Gadasin, Szalay, Fazekas és Korda alkotta hatos fogat. „Nagyon izgalmas volt a mai napunk. Az első szakaszon én lepődtem meg a legjobban időeredményünk láttán. A szakasz negyedénél utolértük a német ralibajnok Matthias Kahle vadonatúj Mercedesét, de mellette hamar el

Korda Erik még közel sem adta fel a bajnoki címért folytatott harcot: reménykedik abban, hogy az utolsó versenyen el tudja nyerni az elsőséget Szalay Balázs elől

tudtunk menni. Nem sokkal később a Baja Világkupa jelenlegi második helyezettjét, Bogdan Novitskiyt is megfogtuk, aki viszont nem vett minket észre és hosszú kilométereken keresztül feltartott. A szakaszt azonban így is elég nagy fölényrel nyertük és első kör után is az első helyen értünk vissza a szervizbe. A nap második felében is komoly csatákat vívtunk. Gadasinnal ugyan nem bírtunk, a nemzetközi értékelésben ő került az élre, mi visszacsúsztuk a második helyre, de a magyar bajnokságban a nap végén is megőriztük első helyünket” – újságolta Erik. Az utolsó nap három szelektív szakasza után aztán nagy volt a boldogság: a Hungarian Baja zárónapján az FIA Baja Világkupa második helyén és a Magyar Tereprali Bajnokság

győzteseként ért célba a Korda Racing autója. Az ezüstéremmel a Baja Világkupa ponttáblázatán a hatodik helyére léptek előre, a páros számára azonban ennél is fontosabb, hogy a Mohács Kupa után ismét győzelmet szereztek a magyar bajnokságban. A hétvége befejeztével így nyilatkozott a legjobb magyar: „Nagyszerű érzés a világ élmezőnye ellen versenyezni és még nagyszerűbb legyőzni őket! Éreztük, hogy Gadasint ma már nem fogjuk tudni utolérni, ezért inkább csak arra figyeltünk, hogy Szalay Balázstól magunk mögött tudjuk tartani. Az első két szakaszon ez is sikerült is, az utolsó 6 kilométeres pályán már csak arra figyeltünk, hogy célba érjünk. Sikerült és most nagyon boldog vagyok, nagyon vágytunk már a sikerre,

hiszen Mohács óta mindig hiányzott valami apróság. Most azonban minden klappolt és tulajdonképpen a rajttól a célig az élen tudtunk maradni. Győzelmünkkel elvileg életben tartottuk esélyünket a bajnoki címre, a baj az, hogy nem lehet tudni, mi lesz a bajnokságban. Nem lehet tudni, lesz-e másik futam az elmaradt Baja Slovakia helyett, mert mi szeretnénk rendezni egy versenyt, amire az elvi lehetőség megvan, ezekre a kérdésekre jó lenne mihamarabb választ kapni...”

**A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:**  
Metrober Kft., Bioextra Zrt, Corax Bioner Zrt, TAXI4, J.PRESS, Fitness Trade Kft., Mercur Rent a Car Kft., Burger King, Admiral Casino, Alabárdos Étterem, D&G, Rouge Café, Study Kft., Colonel Kft., Metropolisz 2000 Kft., Probart Kft., Alp-Favill 96 Kft., Szerszám Bróker, Tatar Pékség, Tigers Security, Polar-Immo Kft., Polar-Hűsz Kft.



"Nagyszerű érzés a világ élmezőnye ellen versenyezni és még nagyszerűbb legyőzni őket!"

# CARDIO KOMBI

Koenzim Q10, L-karnitin és Omega 3 zsírsav tartalmú étrend-kiegészítő készítmény

- ✦ Elősegíti a megfelelő izomműködést.
- ✦ Hozzájárul a szív egészséges működésének fenntartásához.
- ✦ Támogatja a szervezetet jelentős szellemi és fizikai igénybevételkor.
- ✦ Hozzájárul a szív-érrendszer egészségéhez és a normális koleszterinszint fenntartásához.

Keresse a gyógyszertárakban, gyógynövény-szaküzletekben és a drogériákban.

## EGÉSZSÉG ALAPÁRON

BIOEXTRA Zrt. • 1149 Budapest, Bibor u. 10.  
Tel.: (1) 383-8546 • bioextra@bioextra.hu  
www.bioextra.hu



## VERSENYTUDÓSÍTÁS

AUTOCROSS EB

# BALSORS

Nyirád: Az Eb-n nem jött ki a lépés a magyaroknak

Bár két magyar versenyző is a pole pozícióból kezdte meg az A-döntőt, végül egyszer sem csendültek fel a magyar himnusz dallamai a 2010-es nyirádi autocross Európa-bajnoki futam ünnepélyes eredményhirdetésén.

Borbás Bálint, TDH



## Búcsúztasd a szezont Dubaiban!

Az autósport bajnoki szezon végén jutalmazd meg magad, családot és a támogatóidat egy különleges úttal. De ha szimplán imádod a sivatagot, szeretnél terepjárókkal hosszabb kirándulást tenni a dűnék között, itt a ragyogó alkalom! Keresd fel az Egyesült Arab Emírátsok gyöngyszemeit, láss csodát Liwában, a földkerekség egyik legszebb sivatagában, majd pihenj Dubaiban, a csodálatos Jumeirah Beach-en és gyere velünk kirándulni Abu Dhabiba!

- Sivatagi kaland
- Ötcsillagos élmény
- Egyedülálló utazás (8 nap/7éj) november végén Dubaiba és a világ legszebb sivatagába

Részletes infomáció: [www.dubaiprogramok.com/sivatagi-kaland](http://www.dubaiprogramok.com/sivatagi-kaland)  
Telefon: +36 30 7443334

Az első döntőben, a divízió TAX B-jelű fináléjában Révész Tamás jól kezdett, de a 3. helyen autózó sportoló technikája megadta magát, így kénytelen volt kiállni a versenyből. A divízió 3 B-döntőjében Vörös Tibor a biztató 4. helyen haladt, amikor egy ütközés következtében leszakadt autójáról az egyik féltengely, ifj. Szabó Kálmánt pedig az utolsó kör utolsó kanyarjában trafálták oldalról telibe, így végül egyikük sem fejezte be a futamot.

A hétvége magyar szempontból egyik kétségkívül legjobban várt pillanata a ju-

nior buggy-sok A-döntőjének rajtja volt, az Európa-bajnoki címvédő Szabó Krisztiánnal a pole pozícióban. A fiatal tehetség azonban hibázott, túlságosan előregurult még a rajtjel pillanata előtt, ezért – mint második kiugró – a szabályok értelmében automatikusan kizárásra került a futamból... Hasonlóan érezhetett Kárai Tamás is a divízió TAX, azaz a karosszéziás géposztály A-döntője után, a döntő előtt mindent megnyert, azonban mindez egy pillanat alatt semmissé a rajtnál, amikor a pilóta a 4. helyre esett vissza. A versenyző ezután ugyan is-

Persze nemcsak a magyarokról szólt ez a verseny, így a rend kedvéért záráskepp ejtsünk néhány szót a kategóriák első három helyezettjéről! A junior buggy-sok nyirádi küzdelmeit három cseh fiatal zárta az élen, Adam Roucka, Jakub Kubicek, Tadeas Zeman sorrendben. A divízió TAX-ban a nagyon boldog litván Paulius Pleskovast intette le elsőként a kockás zászló, a DIV 3A-ban a holland Chris Waldschmidt lett a nyirádi győztes, a divízió 3 küzdelmei pedig a német Bernd Stubbe diadalával és pálycsúcsával zárultak.

# NAGY VERSENY NAGYDOBOSON

Duna Autó Autocross ob: Az árvíz sem mosta el

Egy héttel a túrkevei futamot követően Nagydobos látta vendégül a hazai autocross rajongóit és pilótáit, de a Zóna Kupa indulói is szép számmal megjelentek a versenyen.

TDH



„A pályát nagyon megviselte a májusi-júniusi esőzés, így nem lehetett az eredeti, júliusi időpontban megrendezni a futamot, s emiatt a betervezett rallycross bajnoki futamot is le kellett mondani” – nyilatkozta a hétvége előtt Balogh József, Nagydobos polgármestere, aki motorja a helyi versenyeknek. Bátran elmondható, hogy ez a helyszín az egyik leglátványosabban gyarapodó pálya a sorozatban. A helyi önkormányzat munkájának köszönhetően tavaly óta például egy modern vizesblokk épületet is felhúztak, amelyben zuhanyzási lehetőséget is kínálnak a pilótáknak. Ami a versenyt illeti: ismét élvezetes futamokat láthatott a közönség, mely bizo-

nyította, hogy az autocross szórakoztató technikai sportág (a számtalan előzés mellett két látványos bukást is láthatott a nagyérdemű), és a jelenlegi válságot követően remélhetőleg rövidesen itt is megindul majd egy felfelé ívelő szakasz. A nagydobosi összecsapások döntőinek első futamában, a DIV 3A-ban a győzelmet a szlovák Igor Vlasaty szerezte meg Radák

Attila és Ábrahám Károly előtt. A negyedik helyen Brezovszki Sándor, az ötödiken Molnár Alexet intették le, hatodik pedig Illés Tamás lett.

A királykategóriában az egész nap bombaformában autózó Szabó Kálmán a döntőben sem adott esélyt a többieknek, és nagy fölényrel nyert. A második helyre a három kerékes autózó Vörös Tibor érkezett

az Audi motoros szöcskéjével, míg a harmadik helyen Lux János végzett, aki dömsödi csapattársát, Tóth Sándort előzte meg. A TAX divízióból nagyon hiányzott a bajnoki élvonalas Emödi János, így Lubos Gregudka halászta el a győzelmet, a második pedig Stefan Patucek lett. A legjobb magyar-nak Csupor András bizonyult, aki Jurácsik Mihályt utasította maga mögé.



## A bajnokság állása

Divízió 3A	
1. Ábrahám Károly	95
2. Radák Attila	71
3. Molnár Alex	70
4. Illés Tamás	59
Divízió 3	
1. Vörös Tibor	82
2. Tóth Sándor	79
3. Lux János	71
4. Szabó Kálmán	70
Divízió TAX	
1. Emödi János	73
2. Lubos Greguska	37
3. Dömösi Róbert	34
4. Csupor András	32



# KOMOLYAN VESZI

## Ábrahám Károly itthon 5. bajnoki címe felé száguld

Több mint tíz évvel ezelőtt választotta Ábrahám Károly az autocross szakágat, azóta négyszeres magyar- és zóna bajnok lett, idén pedig az ötödik bajnoki címe felé tart.

H. Pájer Ani

Bencze András



Európa több országában is versenyzett Ábrahám Károly. Idén például Portugáliában, Litvániában, Csehországban, Spanyolországban indult, ráadásul az olasz futam előtt még egy hazai verseny is várta: az Autocross Eb soron következő futamát ugyanis Nyirádon tartották.



109

### HAZAI PÁLYÁN

Ábrahám Károly a nyirádi verseny előtt még azt nyilatkozta, hogy megelégedne az A döntőbe kerüléssel, sőt akkor sem lenne szomorú, ha az első 10-be jutna. Mondta mind ezt azért, mert tavaly hazai közönség előtt hiába indult a hetedik helyről, belekeveredett egy karambolba, így 2010-ben így akart szépíteni. Nos, ezúttal elkerülte a balszerencse az 1,6-os kategória hazai legjobbját: az előfutamon végig parádésan teljesített, így a komoly mezőnyből az A döntőbe jutva a 6. rajtkockából kezdte meg a 3/A fináléját. Bár a rajtnál most is belekerült egy kis csetepatéba, amely miatt veszített néhány pozíciót, ám ezt követően probléma- és hibamentesen teljesítette a versenytávot, amiért egy dicséretes 7. hely lett a jutalma.

– **Miért pont az autocross volt, ami megragadta?**

– Túrkevén, ahol élek, 30 éves múltja van az autocrossnak, így nem volt kérdés, hogy milyen szakágban versenyezzünk. Egyébként szépen sikerült a 30 éves évfordulót megünnepelni: meg is nyertem Túrkevén a versenyt.

– **Ezt a 30 évet végigversenyezte?**

– Nem, én csak 11 évet.

– **Hány bajnoki címet szerzett ez idő alatt?**

– Négyet, az elsőt 2004-ben, és talán ez is a legkedvesebb emlékü az összes közül.

Remélem, nem kiabálom el, ha azt mondom, hogy idén meg lesz az ötödik is, hiszen két futammal a bajnokság vége előtt vezetek, több mint 20 ponttal. Bízom abban, hogy Kakucson és Dömsödön minden összejön majd.

– **Kicsit meséljen az autójáról!**

– Egy egyedi építésű, csóvázás kocsival megyek, ami 535 kilós, 238 lóerő és ugyanennyi Nm van az autóban. Három éves, összkerekes és Ford motor hajtja: szerintem ez egy nagyon jó kocsi, Magyarországon talán ez egyik legjobb. Európai színvonalban az első 10-15-be is sorolnám – szeretek is vele versenyezni!

– **És milyen eredménnyel zárulnak ezzel a géppel az Eb-s küzdelmek?**

– A dobogó ezeken a futamokon elég messze van, de a népes mezőnyből a legjobb tízbe verekedni magam mindig elégedettséggel tölt el. Persze vannak győzelmek is a tarsolyomban, hiszen korábban voltam Közép-Európa Zóna Bajnok, de a kontinens legjobbjával küzdeni más. Tavaly például szívemből tudtam annak örülni, hogy év végén 80 versenyzőből 12. lettem, méghozzá úgy, hogy hagyunk ki versenyeket. Ha minden futamon elindulnánk, akkor biztosan képesek lennénk az első tízben végezni.

– **Lehet kategorizálni, hogy mely nemzet fiataljai a legjobbak autocrossban?**

– Egyértelműen a csehek a legnagyobb ellenfelek, ők még mindig sokan vannak, így másoknál esélyesebbek. Bár az utóbbi időben a németek és a hollandok is nagyon jók...

– **A magyar bajnokságban két futam van még hátra: bárhol alakul is, mindkettőn elindul?**

– Természetesen! Minden futamon elindulunk, és győzni is szeretnénk, hiszen mindig ezért megyünk: az Eb-re is mindig így érkezünk, hogy hiába tudjunk, hogy nincs esélyünk, mi mindig megpróbáljuk – ha nem így megy oda az ember, akkor ne is menjen.

– **Ma nem annyira népszerű sport Magyarországon az autocross: mit gondol, miért van egy így?**

– Régen nagyon kedvelt sportág volt az autocross, az Eb futamokról még élő közvetítéseket is adtak a tévében. Aztán szerintem a rendszerváltás és a gazdasági viszonyok átalakulása rányomta a bélyegét a versenyzők anyaghiányára, mert nem egy túl olcsó hobbi ez. Itt az autókat nem nagyon lehet megkülönböztetni, hiszen csóvázások, ebből kifolyólag nem nagyon lehet tudni, hogy melyik gyári és melyik nem, így a szponzor-lehetőségek is kisebbek. Azt pedig nem engedhetik meg

túl sokan magunknak, hogy saját pénzből menjenek.

– **És látja a jövőben az esélyt, hogy újra a régi fényében tündököljön ez a sportág?**

– Az eszem azt mondja, hogy nem nagyon, de a szívem azt diktálja, hogy azt mondjam: tegyünk érte valamit. Csehországban egy nagyon jó példa van erre: egy barátom csinált tíz darab úgynevezett cross-cart-ot, amiket bérbe adott, így próbálja fellendíteni a sportot. Itthon is sajnos egyre kevesebben vagyunk, de reméljük, hogy a külföldi ötletek majd Magyarországon is elterjednek, és egyre többen versenyezhetünk.



Szabolcs Robi hozta a formáját, bár szombaton a csapatvezetői teendői miatt nem tudott időmérőt futni, ám szombat éjjel megálmodta a vasárnapi beállításokat, ami azt eredményezte, hogy az istálló szukusai négy tizedet tudtak javítani az időiken

# VASI VERSENY

Pannónia-Ring: Duna Autó Autós Gyorsasági OB

**Hosszú ideje nem látott küzdelmeknek lehettek tanúi a gyorsasági autóverseny látogatói, de a csaták végkimenetele csak néhány bajnokságban dőlt el.**

MAN, Speedlight



A kistúrások szombati összecsapását hideg idő jellemezte, és eső ugyan nem esett, de a nedves aszfalt senkinek nem okozott túl nagy örömet. A rajtot az első helyről induló szlovák Zdeno Mikuláško (Skoda Octavia) kapta el a legjobban, mögötte Gáspár Csaba (Alfa Romeo 156 S2000) száraz pályára való gumival indult. Walterné Dancsó Adrienn (Opel Astra) szenzációs rajtot vett, és az ötödik helyről a másodikra lépett előre, igaz Miskolczi Norbert (Alfa Romeo 156) néhány kanyar után visszaelőzte. Az első kör végére Nagy Norbert is megérkezett az élbolyba, aki a Proex Motorsport által épített Renault Cliót terelgette, végül Németh András (Alfa Romeo 155 D2) tette teljesség a csapatot. A csaták változatos eredménnyel

zajlottak, néha még az erőfölénnyel rendelkező Skoda elsőse is veszélybe került, végül a futamot mégis Mikuláško nyerte, Németh András és Nagy Norbert előtt. Vasárnap Gáspár Csaba kapta el a legjobban a rajtot, másodiknak pedig a Suzuki Swift Hayabusát kormányzó Bandri Miklós fordult az egyenes végén. Németh András azonban nem adott sok esélyt az előtte haladóknak, előbb a sárga kocsit, majd a lelassuló vörös márkatársat is lehaladta. Csak hogy ekkorra megérkezett Miskolczi Norbert 156-osa, és ha nem is könnyen, de a sárga autó elé került, de az egyik kanyarban kisodródott, és ez elég volt Németh Andrásnak a győzelemhez. A Kalaschnikov Nagytúraautók szombati versenyére mindenki száraz pályára alkalmas

gumikkal gurult ki, és miután a futam egyben az FIA Közép-Európai Zónabajnokság 2000 ccm feletti versenye is volt, népes mezőny rajtolt a célegyenesből. A rajtnál a pole pozícióból induló Alexander Talkanitsa (Ferrari F430 GT2) beragadt, és a második helyről rajtoló Filip Sladecka (Porsche 911 GT3 RS) vette át a vezetést, őt Walter Csaba (Porsche 977) követte. Miután a Ferrari hamar visszavette az elsőséget, izgalmas események nem történtek, legfeljebb arra lehetett számítani, hogy az üldözőbolyban alakulhat érdekesebben a küzdelem. Zdeno Mikuláško (Porsche 911),

Miro Konopka (Porsche 911 GT3), Bódis Kálmán (Porsche 911 GT3 Cup), Horváth Zsolt (Ferrari F430 GT2) és Markus Weege (BMW M3 GTR) közül leginkább utóbbi szolgálta ki a nézőket, aki BMW-jével látványos előzési kísérleteket mutatott be. A középmezőnyben Florian Renauer (Ginetta G 50), Szamosvári Béla (Porsche 977) és Zentai Sándor (V8 STAR Jaguar) harcoltak a 9-10-11-ik helyekért, látványosan csatázva egymással. Zentainak sikerült megelőznie Szamosvárit, majd körökön keresztül küzdött Renauerrel. A csatából végül a háromszoros



kistúra bajnok került ki győztesen. A futamot azonban nem ő, hanem Alexander Talkanitsa jr. nyerte Filip Sladecka előtt, a harmadik Walter Csaba lett. A Kalaschnikov Nagytúraautók versenyében Walter Csaba lett az első, Bódis Kálmán a második, és Zentai Sándor a harmadik, továbbá szintén ők vehették át a díjakat az F 3500 ccm fölötti kategóriában is. A Seat Leon Kupában sokáig Vizin Tamás haladt az élen, de a 10. körben, a kettes kanyarban megpördült és kicsúszott a pályáról. Olyan szerencsétlenül találta el a kerítést, hogy egy ott álló fotós megsérült. Őt a mentők kórházba szállították, de információink szerint nem történt komolyabb baja. A kategóriát Kazár Miklós nyerte, aki összetettben a 12. helyen végzett. Vasárnap aztán az izgalmakat leginkább a műszaki hibák, és kiesések okozták.

## KÉTÓRÁS

A Pannóniaringen egy két órás endurance versenyt is tartottak, ahol dühből „Csakazértis” Zoli és Robi mentek egyet, és a kategória második helyen végeztek. Előtte két óra alatt szinte újraépítették a Suzukit: bölcsőt cseréltek, és komplett első futóművet. Nagyon jól autóztak a fiúk, és újra bebizonyították, hogy egy komoly eredmény elérésére nem alkalmas autóval is végig tudtak menni – néha a nagyok orra alá is tudtak pörkölni egy-egy kör erejéig... De Lévai Zoli végül is ment úgy másfél órát, ami neki nagyon fontos volt, hiszen készülnie kell a további hosszú távú versenyekre. A pilóta szerencséje még el sem fáradt, és nagyon élvezte, ami biztató jel arra, hogy ha egyszer a 12 órás versenyen egy hosszabb, két órás etapot kell teljesítenie, akkor az nem jelent majd gondot neki.





A rajt hasonlóan zajlott le, mint az előző napon. Az első helyről a ferraris Alexander Talkanitsa indulhatott, de most az idősebbik. Az indulásnál ugyanúgy beragadt, mint előző nap a fia. Walter Csaba állt az élre, őt Horváth Zsolt követte, de nem sokáig, mert a Talkanitsa visszavágott, Matej Konopka pedig Bódis Kálmánt hagyta maga mögött. A harmadik körben a küzdelemből ütközett lett, amely miatt mindkét kocsinak a boxba kellett hajtania. Közben Talkanitsa Waltert is legyűrte, és megnyerte a futamot, második a magyar Porsche-pilóta, harmadik a márkatárs, Szamosvári Béla lett. A Seat Leon Kupa versenyét Kazár Miklós nyerte, Solti Attila előtt. Ők egyébként a futam összetett értékelésében az 5-6. helyen értek célba. A Genex Suzuki Bio Kupában szombaton ifj. Ficza megőrizte első rajthelyét, Bárkovich szorosán követte, nyomában Tim Gábor és a beugró Kis Pál Tamás következett – igaz a formaautós sztárt később alaposan



megtréfálta kocsija felnyíló motorházteteje. Végül nagy csatában Bárkovich megelőzte fiatal vetélytársát, és ő ért hamarabb célba, igaz csak 307 ezredmásodperc előnnyel. Tim Gábor a harmadik lett, és a bajnoki táblán is fellépet a dobogó harmadik fokára. Bús Edina érkezett a negyedik helyen, Makai György az ötödik, míg Tózsér Áron a hatodik pozícióban. Másnap a fordított első nyolc pozíciós szabálynak köszönhetően az első sorban két ifjú titán állt, Lackó Lehel a pole-ban, mellette



pedig Major Benedek. A futamon Tózsér Áron okozta a legnagyobb meglepetést, aki senkitől nem ijedt meg. Laczkó Lehel a második körben kifékezte, és átvette a vezetést, sőt, Tim Gábor is hamar legyűrte a fiatal versenyzőt, aztán ifj. Ficza is elment mellette. A verseny további részében utóbbi pilótát nem lehetett megzavarni, folyamatosan a legjobb köröket futva, leszakította Tim Gábort magáról, és magabiztosan száguldott az első helyen. Eközben Kiss Pál Tamás felért a középmezőnyből a negyedik helyre, ahol folyamatosan támadta őt Bárkovich Zoltán és Makai György. Bárkovichnak előre kellett volna jutnia, különben a bajnokság összesítésében sok pontot veszít, de nem bírta a formula autós tehetőséggel, míg az utolsó körben megforgatta Kiss Pál Tamást, aki keresztbe állt a pályán, majd mindketten a kavicsgyba száguldottak. A harc kimenetelének köszönhetően Makai elment mellettük, aki így ifj. Ficza, Tim és

## MEGTALÁLT BEÁLLÍTÁS

A Proex Motorsport egész héten nagyon készült a vasi versenyre: folyamatosan állították és tesztelték a kocsikat, aminek meg is lett az eredménye. Tózsér Áron szombaton hatodik lett a Suzuki Kupában, ami élete eddigi legjobb helyezése. Lévai Zolinak sajnos kiütötték a futóművét, így ő nagyon szenvedett a futam alatt, nem tudott nagyon jobbra fordulni – ezt a problémát vasárnapra sem sikerült teljesen rendbe hozni: jobb lett, de nem az igazi, így vasárnap a tizedik helynek is nagyon lehetett örülni. Áron futóművét éjjel átállították, így vasárnap a harmadik tudott lenni, Dr. Grigalek Gábor pedig ötödikként ért célba. Ez utóbbi azért szép teljesítmény, mert Doki három éve, slickkel ült utoljára Suzukiban, most mégis a mezőny elején tudott végezni.



Tózsér után negyedikként ért célba. A formaautók mezőnyéhez sem volt kegyes az időjárás. Közvetlenül a rajt előtt olyannyira elkezdett szakadni az eső, hogy a pillanatok alatt ellepte a pályát a víz. A rajtot felfüggesztették, és a futamból 15 perc + 1 körös verseny lett. Itt a legnagyobb meglepetést egy szlovák Nikolas Kvasai okozta, aki a 4. helyről indulva megnyerte a csatát. A célvonalat Tukora István lépte át másodikként, őt követte Chanoch Nissany, majd Eszenyi László futott be a negyedik helyen. Vasárnap már száraz körülmények között mérkőzhetek meg az „E” csoport versenyzői. Tukora indult a pole pozícióból, Eszenyi a második rajtkockáról és Chanoch a harmadikról. Mivel Eszenyi beragadt a rajtnál, Chanoch előre tört, azonban az első kanyar előtt még mindhárman nagyon közel autóz-

tak egymáshoz. A még nem teljesen meleg gumik miatt Eszenyi oldalról beelszűszott Chanochba, akinek autója annyira összetört, hogy nem tudta folytatni a versenyt. Ez alkalommal a veszprémi versenyzőnek kedvezett a szerencse, mert csodával határos módon nem szenvedett nagyobb károkat formaautója, valamint végig tartani tudta második helyet. Első helyen Tukora István érkezett a célba és Nikolas Kvasai harmadik lett. A BMW 325i Challenge szombati csatáját Zelei Krisztián nyerte a futamot, akit a bajnokesélyes Kovács Tamás csak a hatodik körig tudott tartani. Strider lett a harmadik, Bölcskei, Czvik és Boros volt a további sorrend. Másnap Czvik Péter nyert, őt követte Dr. Bölcskei Zsolt, Zelei és Kovács Tamás, ám nem ez lett a végeredmény, mert az előző nap győztesét, Zelei Krisztiánt kizárták

## A bajnokság állása

<b>Kistúra 2000 ccm alatt</b>	
Gáspár Csaba	66
Németh András	55
Kovács György	49
<b>Kistúra 1600 ccm alatt</b>	
Walterné Dancsó Adrienn	66
Nagy Norbert	53
Mink Zoltán	32
<b>Nagytúra 3500 ccm felett</b>	
Bódis Kálmán	60
Walter Csaba	55
Szamosvári Béla 36	
<b>Nagytúra 3500 ccm alatt</b>	
Renauer Florian	33
Szabolcs Róbert	15
Horváth Zsolt	11
<b>Formaautók</b>	
Tukora István	63
Chanoch Nissany	44
Eszenyi László	41
<b>BMW Challenge</b>	
Kovács Tamás	74
Strider Zoltán	53
Boros Tamás	37
<b>Suzuki Kupa</b>	
Ifj. Ficza Ferenc	146
Bárkovich Zoltán	138
Tim Gábor	106
<b>Seat Leon Kupa</b>	
Kazár Miklós	79
Vizin Tamás	39
Solti Attila	26

a versenyből, miután idő előtt kitolta autóját a Parc Ferméből. Kovács így feljött a harmadik helyre, és még újabb pontokkal biztosította be bajnoki címét.

## CSEREAUTÓ

Az Endurance Club Hungary színeiben versenyző Nagy Norbi – mivel a Fiestát már szétszedték, hogy felkészítsék a hosszú távú versenyekre – így a Proex Motorsporttól

bérelte ki a Doki lemondása miatt „szabadlábra” került Cliót. A koci szerencsét hozott számára: rögtön futamot is tudott nyerni vele, megverte Adrienn az első,

esős napon, másodsorra pedig második lett. Ez azért nagy dolog, mert ilyen hamar csak a legritkább esetben sikerül valakinek megbarátkoznia egy számára új technikával.



# ISMERETLEN PÁLYA DÖNT

Eszenyi László bajnoki helyezése Ausztriában dől el

A gyorsasági szakág több kategóriájában már eldőlték a bajnoki helyezések, ám a formaautósoknak még van miért küzdeniük. Eszenyi László az utolsó, salzburgi futam előtt például pontegyenlőséggel, a második helyen várja az évadzárót.

H. Pájer Ani; Ember Ferenc



– A te Dallarád nem egy túl gyakori, közismert autó itthon: mit lehet róla tudni?

– Ez egy olasz kocsi, a gyárója főleg formaautókat készít – legutóbb épp a Hispania Racingnek gyártottak F1-es vázat. Amivel én megyek, az ennek a Forma-3-as változa-

ta. A karosszéria 2007-es, és egy 260 lóerős, soros, négyhengeres 1998 ccm-es Alfa Romeo motor hajtja, hatfokozatú, szekvenciális váltó dolgozik benne. A Pannónia-ringen a csúcsebbsége 250, a Hungaroringen 240, a Slovakia-ringen 265 km/h körül van.

– Az erejével tehát nincs gond – emiatt választotta ezt?

– Erre volt keret és lehetőség, ezen kívül az olasz autókat nagyon szeretem. Korábban már volt egy Dallarám, és másoktól csak jól hallottam a gyárról.

– Beváltotta a hozzá fűzött reményeket?

– Szerintem igen. Tíz éve versenyzem, és persze mindenkinek vannak peches és kevésbé peches időszakai: előbbiek arra való, hogy tanuljunk a hibákból. A Dallara ütőképes autó, lehet vele futamokat nyerni, és folyamatosan ott tudok lenni vele az első háromban. A mostani bajnokkal, Tukora Pistivel nagyon jókat csatáztunk, tehát nem érzem úgy, hogy ne lenne lehetőség az autóban.

– Olyannyira, hogy egy futammal a vége előtt holtversenyben állsz Chanoh Nissanyval a második helyen... De a pontoktól függetlenül: melyik volt az idei év legjobb versenye?

– Az előző pannónia-ringi futamot nagyon jónak értékelem, mert nagyon jó beállításokat



találtunk, és nagyon jó időket tudtunk menni. A Slovakia-ring is kellemes emlékeket ébreszt, annak ellenére, hogy egy műszaki hiba miatt az elejéből kellett kiállnom.

– A második Pannónia-ringen rendezett verseny hogy sikerült?

– Ide is magunkkal hoztuk az apró, 100 forintos hibákat, amelyek mostanában kísértének. Az első futamunk felhőszakadásban indult el, és már a rajtrácson álltunk, mikor át kellett állítanunk a kocsit vizesre. Ehhez le kellett szedni a motortér-fedését, és az alatt az egy perc alatt beázott minden, háromhengeres lett a kocsi – ez nem volt túl szerencsés a vizes pályán,

így meg is lőtte a szombatunkat. Vasárnap már jobban sikerült, bár akkor meg ütköztünk egyet Chanoch-kal, mert nagyon szoros verseny volt: folyamatosan egymás nyakában voltunk.

– A vasárnap tehát már tökéletes előjátéka volt ez az utolsó felvonásnak... Sikerül kiküszöbölni ezeket a 100 forintos hibákat majd a salzburgi futamra?

– Igen, úgy tűnik, ezek jó részét most megfejtettük, így ki tudjuk majd küszöbölni. Az más kérdés, hogy nehézségek ott is lesznek, hiszen még sosem versenyeztem Ausztriában. De korábban azt tapasztaltam, hogy viszonylag könnyen tanulok pályákat rajz alapján, valamint videóból.

– Pontegyenlőség, utolsó verseny – kell ilyenkor taktikázni, vagy egyszerűen csak nyomni kell, és megnyerni a futamokat?

– Szerintem, ha már taktikázni, pontokat vadászni kezd az ember, és matematikából menni, akkor megette a fene az egészet, mert sokkal könnyebben jön be olyankor gikszer, ami után döbbsen áll csak



az ember. Szerintem csak nyomni kell, és győzni – a többi jön magától. Persze ehhez kell egy olyan nagyszerű csapat is, mint a Patkó Motorsport, akik a háttér biztosításával és az összefogással lehetővé teszik, hogy egy ilyen kiélezett helyzetben is nyugodtan, csak a célra koncentrálni tudjak versenyezni.



"Ha taktikázni kezd az ember, és matematikából menni, akkor megette a fene az egészet."



# NEM AZ F1 A CÉL

Major Benedek: Versenyülésből az iskolapadba

Az idei már az ötödik versenyéve Major Benedeknek, pedig csak 14 éves. Eddig gokartozott, majd a sokat emlegetett létrán a gyorsasági versenyzés következett: jelenleg a Suzuki Kupában ejti többször is ámulatba a sportág kedvelőit...

H. Pájer Ani, Ember Ferenc



– Kilenc évesen miért akar az ember autóversenyezni?

– Azt gondoltam, hogy a Forma-1-esek is így kezdtek, így én is mindenképp ezt akartam. Apukám megkereste a lehetőségeket, így egy tanulóév után országos második lettem a kategóriámban. Utána maradtam a gokartnál, de már a Rotax Juniorban, ahol szintén először tanultam, majd magyar bajnokikon és Eb és Zóna-versenyeken indultam.

– Ezután, idén a Suzuki Kupa következett. Hogy megy az első év?

– Szerintem nagyon jól – én legalábbis jól érzem magam. Szeretem az autót is, ami teljesen ugyanolyan kocsi, mint a többieké – talán csak az ülészet kell előrébb tolni. A REPSOL-dizájnos Suzuki 1328 köbcéntis,

107 lóerős és bioetanollal megy. Kevés dolgot lehet rajta csak állíthatni – például a futóművet, vagy a kerékösszetartást.

– Hogy érzed magad a felnőttek között?

– Nagyon jól, de aminek igazán örülök, hogy igenis fel tudom venni velük a versenyt: a Hungaroringen már eljutottam odáig, hogy a 12. helyről rajtoltam, de sajnos akkor technikai nehézségeim voltak, így az nem sikerült túl jól, de volt már olyan is, hogy Pannónia-ringen ötödik lettem, de előfordult az is, hogy megpörögtem, a verseny végére mégis felküzdöttem magam a 8. helyig.

A 14 esztendő Benedek egyedi festésű autóját versenyez, ráadásul egyre ügyesebben tekergeti a volánt

– Szeptember van, indul a suli: nem fog hiányozni a gyakorlás lehetősége?

– Nem, nem hiszem, mert egyrészt a gimnázium már megértőbb a hiányzásokkal kapcsolatban, másrészt egyébként sem szoktam naphosszat a kocsiban ülni, inkább versenyek előtt elmegyünk egy nappal korábban, és ott megyek párat – az elég szokott lenni, de ennyi kell, lévén nem vezetek minden nap, és nekem a vezetésbe is vissza kell, hogy rázódjak. De szerencsére ilyenkor, iskolakezdetre az én nagy részén azért túl vagyunk.

– A Forma-1-eseket említetted a beszélgetés elején: az a célod?

– Most már nem, mert túraautóból forma-autóba átülni szerintem elég nehéz, így maradnék itt, és a WTCC vagy a spanyol SEAT Leon bajnokság lenne a végcélom.



# SÁRGA SPRINT

A Pannónia-Ringen is bizonyítottak a Sprint Motorsport autói

A Sárvár melletti pályán idén már másodszor szerepeltek a Sprint Motorsport sárga autói, és a pilótáknak ezúttal sem kellett szégyenkeznie az eredmények miatt.

TDK, Speedlight, MAN



Az alakulat színeiben a Vas megyei aszfaltcsíkon Bandri Miklós a Hayabusa-Suzuki, Németh András a 155-ös Alfa, Keskeny László az Audi S2, Zentai Sándor pedig a V8-as Jaguar volánja mögött próbált bizonyítani.

Az erőpróba ezúttal Némethnek sikerült a legjobban, aki mindkét futamot meg tudta nyerni

a kistúrások között, méghozzá szombaton és vasárnap is rendkívül izgalmas körülmények között. A vele egy versenyen induló Bandri Miklósnak már nem jött ki ilyen jól a lépés, az 1,6-os kategóriába sorolt autó ugyan kis ideig a második pozícióban is haladt, ám a versenyhétvége mérlege végül egy kategória harmadik hely lett.



A gyorsasági bajnokság futamairól ezúttal sem hiányoztak a már jól ismert sárga autók, amelyek pilótái közül Németh András kétszer is a dobogó tetejére állhatott



A nagytúrások között induló Keskeny Audijának ezúttal nem sok babér termett, de Zentai Sándor derekasan küzdött V8 Star Jaguarjával. Az erős nemzetközi mezőnyben kiválóan versenyző pilóta első nap 3. lett, vasárnap pedig a kiváló 6. helyen autózott, amikor egy körrel a vége előtt cserbenhagyta a technika. A versenyhétvége különlegességének számító kétórás versenyen is feltűnt egy sárga autó: a Hayabusa-Suzuki volánja mögött Bandri és Keskeny az abszolút 6. pozícióban ért célba.



HFC Technics Kft.

Beck & Politzer

LEONIS

www.laszlotox.com

mvm  
paksi atomerőmű

ENERGYCONCEPT

TECHNO-OÁZ

PS2

PROEX

PLAZMATECH

PSY

ANDROMEDIA

Költséghatékony, megbízható  
informatikai megoldásokért forduljon  
a Synergon Rendszerintegrátorhoz!



## MINDEN ELDŐLT

Vizin Tamás második helyen végzett a Seat Kupában

Az utolsó, pannónia-ringi futam rövidre sikerült Vizin Tamásnak, de amilyen betegségen előtte átesett, az is csoda, hogy egyáltalán rajthoz tudott állni.

H. Pájer Ani

Ember Ferenc

– A legutóbbi futam nem igazán volt a tiéd, és akkor még szépen fogalmaztam... Mi történt veled a hétvégén?  
– Nem, valóban nem, kicsit rövidre is sikerült. Egy betegség után sikerült úgy beleülni a kocsiba, hogy az első szabadedzés után alig bírtam kiszállni: három hét alatt fogytam tíz kilót, így a kondim nem volt a legjobb állapotban... Szóval az első szabadedzés küzdelmes volt, a másodikon már el tudtam kezdeni dolgozni kicsit. Igazából az első időmérőn kezdett összeállni számomra a dolog, és akkor tudtam elkezdni gyorsulni kicsit. Egy századdal maradtam le a pole-ról – ennyivel kaptam ki Kazár Mikitől. Aztán jött a verseny, és már volt száraz nyom a pályán, így tudtam slick-vel menni. A rajtot nagyon jól sikerült elkapnom, és a Seatok rögtön mögém kerültek. Aztán volt egy Porsche, amit szerencsére sikerült leküzdeni, majd akadt egy kis kalandom a vízen is, és a Porsche elment az egyenesben, és mikor teljesen eltűnt előlem, a srácok meg

még nem értek utol, akkor tudtam végre szabadon menni három kört. Folyamatosan javultak az időim, és semmi görcs nem volt bennem, próbáltam nem nagyon hajtani, amikor a kilencedik körben, a célegyenes után – mint utólag megtudtam –, rámentem egy olajfoltra és megforogtam. Leestem az útról és véget ért a versenyem.

– Történt baja a kocsinak?

– Igen, de nem ez volt a bosszantó, hanem hogy amint megálltam, próbáltam egyest kapcsolni, és tovább menni, de az első két kerekem a levegőben volt, így nem nagyon tudtam elindulni: felakadtam egy töltésoldalon. Nem csak a szombatom ért így véget, hanem az egész versenyhétvégém.

– A legjobb szót használtad: ez valóban bosszantó baki...

– Annál is inkább, mert ha nem akarom visszafogni magam, hanem megyek tovább



a helyemen, a tempóban, akkor a rendes íven veszem azt a kanyart, és mindez nem történik meg...

– Mi vár még rád az idén?

– Attól félek, hogy már nem sok minden. A bajnokság eldőlt, Miki megnyerte, így úgy tűnik, hogy a Seatokkal nem megyünk Salzburgba. Most felmérjük az autóban a károkat, úgyhogy biztosat nem tudok mondani, de talán még valahol, egy hosszú távú versenyen például ki kéne próbálni magunkat... Majd meglátjuk.

– Mindent összevetve mennyire vagy elégedett az idei évvel?

– A köridőkkel abszolút, így szerintem nem hangzik nagyképpen, ha azt mondom, hogy itt hon a Seattal már megállom a helyem. Esetleg jövőre meg kéne próbálni külföldön, mondjuk a spanyol bajnokságban, hogy ott mire lehetek képesek. Az azért egy más világ: sokkal többen vannak, nagyobb a küzdelem – az nagyon érdekelne. Majd meglátjuk, hogy a szponzoraimat mennyire érdekli a dolog... De aminek talán ennél is jobban örülnék, ha az itthoni bajnokság erősödne meg egy kicsit, mert akkor szívesen maradnék Magyarországon.





# FESZTIVÁLHANGULAT

## Gokart OB: Díjeső Győrben

Rendhagyó helyszínen, a győri ETO Parkban rendezték meg a Gokart OB XI-XII. fordulóját, amely egyben egy nemzetközi verseny is volt, hiszen az osztrák MSPA versenyzői mellett Szlovákiából és Lengyelországból is érkeztek pilóták.

Bálint F. Gyula; Stuksaa Attila



A rendező Kálmán Motorsport Egyesület kitétt magáért, óriási munkával csütörtök éjszaka felépítették a helyszínt. Az Ausztriából hozott, speciálisan városi gokartozáshoz készített palánkok biztonságot sugároztak, de ennek ellenére a versenyzők tudták, hogy ez egy

szűk városi pálya, így fokozott óvatossággal kell majd közlekedni rajta. Erre a tényre sajnos egy szerencsétlen baleset is felhívta a figyelmet. A vasárnap reggeli melegítésen Körmöczi Balázs keresztbe állt a pályán, az őt követő versenyző még ki tudta kerülni, ám a mögötte

jövő már nem, aki nekiütközött. A gokartból kieső fiatal versenyző megpróbált megtámaszkodni, ám a csontok nem bírták a terhelést, eltört a bal karja. Kórházba szállították, ahol még vasárnap megműtötték.

Ettől a szerencsétlen incidenstől eltekintve jó hangulatú, mozgalmas versenyeket láthatott a közönség, a versenyzők többsége pedig bármiikor szívesen visszatérne a palánkok közé. Az időmérő edzésekre szombaton délután került sor, Kovács Marcell (Minikart 60+), Rónai Tamás (125 Mini), Patrik Pastorok (125 Junior), Karol Dabski (125 Max), Gyutai Péter (Super World Formula), Bakos András (125 Masters) és Alexander Veit (KZ2) szereztek meg a pole-pozíciókat. A verseny-

zői eligazítást követően vasárnap 10:30-kor kezdődtek a futamok. A sort a Super World Formula géposztály versenyzői nyitották. Gyutai nem tudta megőrizni vezető pozícióját, sőt hat kör után a versenyt is fel kellett adnia. A futamot Attramini Mirko nyerte csapatársai, Tuzson Attila és Baló András előtt. Attramini kiváló formában versenyzett, első helyét a második futamban is meg tudta őrizni, így kettős győzelmet aratott első utcai versenyén. Tuzson Attila is megőrizte helyét, másodikként futott célba, a harmadikon pedig ezúttal Laborczfy Dénes végzett.

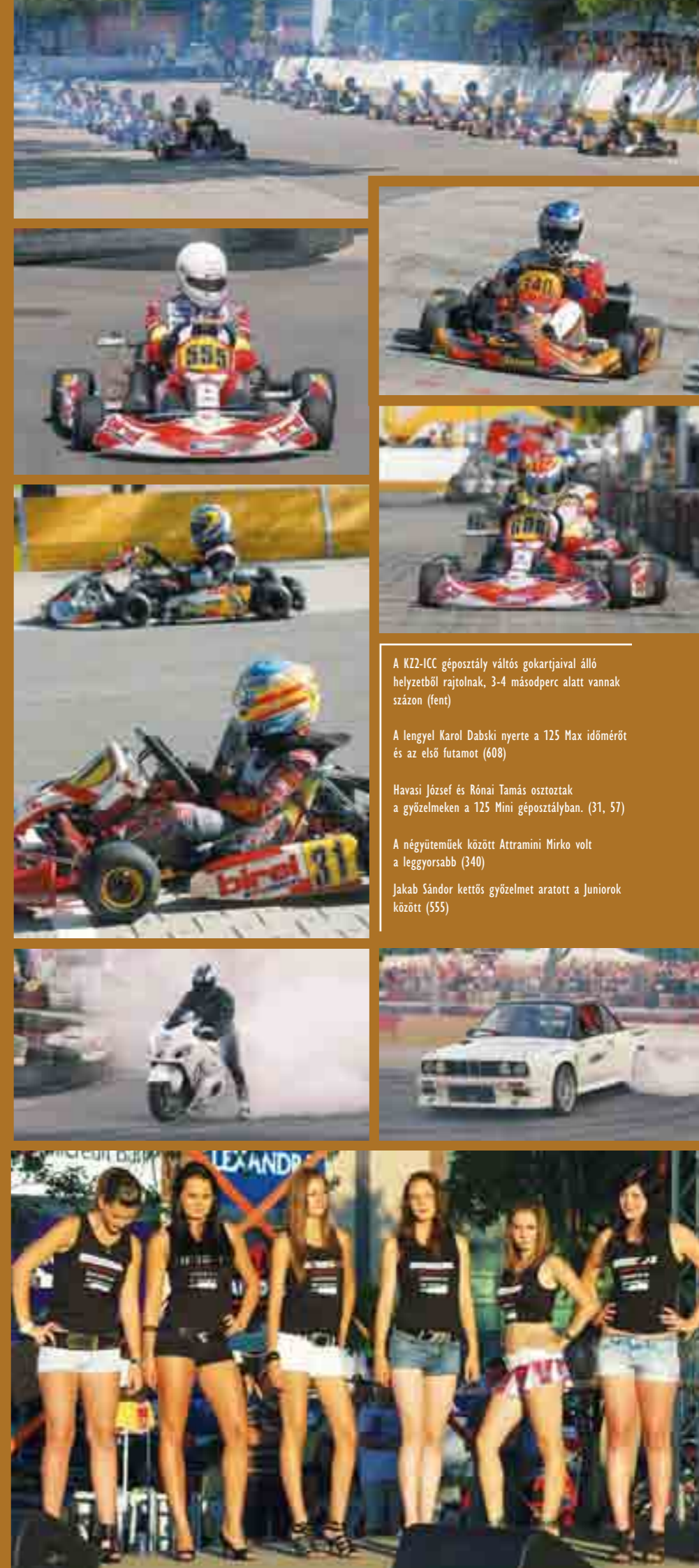
Kettős győzelem született a Minkart 60+ géposztályban is. A gyerekeknél Kovács Marcell meggyőző fölényrel, több mint 16, illetve 22 másodperccel győzött a szlovák Jakub Talas és a balesetet szenvedett Körmöczi Balázs ikertestvére, Gergő előtt.

A Junior géposztályban a harmadik helyről rajtoló Jakab Sándor nagyon hamar az élre állt és nyert mindkét futamon. Az első két osztrák versenyző, Thomas Preining és Dominik Herter követte a célban, a második futamon a szlovák Patrik Pastorok és Preining állhattak mellé a dobogóra.

A 125 Mini géposztály első futamát az élről rajtoló Rónai Tamás nyerte, a második helyen Czakó Roland, a harmadikon Kovács Marcell ért célba. A futam eredménye a bajnokság értékelésébe nem számít bele, a Felügyelő Testület döntése alapján a második futamot is az időmérő alapján indították. A versenyt az olasz Easykart bajnokságot jelenleg is vezető Havasi József nyerte Rónai és Czakó előtt.

A 30 és fölötti versenyzőknek kiírt 125 Masters géposztályban nevezett a tizenkétszeres magyar bajnok, Bakos András. Ő 1998-ban megnyerte a hercegség utcáin rendezett Monaco Kart Cupot, így számára nem volt idegen a palánkok közt versenyzés. Ez meg is látszott a teljesítményén, időmérőt és két futamot nyert Győrben is. A második helyeket Dobrovitzs Zsolt gyűjtötte be, míg a harmadikon előbb Tuzson Ádám, majd Fekete Balázs végzett.

Az első rajtkockából induló lengyel Karol Dabski nagy csatát vívott Juhász Olivérrel a 125 Max géposztály futamain. Az elsőn sikerült megőriznie vezető pozícióját,



A KZ2-ICC géposztály váltós gokartjaival álló helyzetből rajtolnak, 3-4 másodperc alatt vannak százon (fent)

A lengyel Karol Dabski nyerte a 125 Max időmérőt és az első futamot (608)

Havasi József és Rónai Tamás osztottak a győzelmeken a 125 Mini géposztályban. (31, 57)

A négyüteműek között Attramini Mirko volt a leggyorsabb (340)

Jakab Sándor kettős győzelmet aratott a Juniorok között (555)





a másodikban azonban Juhász volt a jobb. A harmadik helyért ifj. Márton László és ifj. Tóth Péter csatázott, ők is egymást váltva szereztek meg a dobogó legalsó fokát. A legnépesebb mezőny, huszonnégy gokart állt rajthoz a KZ2-ICC géposztályban. A 40 lóerő feletti váltós gépeket terelgető pilóták lenyűgöző teljesítményt nyújtottak a szűk pályán. Az első futamban győztes Lukas Trettenbrein a másodikban ütközött egy lekörözőt versenyzővel és az élről feladni kényszerült a versenyt. A győzelmet Tóth Tomas szerezte meg. A második helyen mindkét szer az osztrák Alexander Veit végzett. A legjobban szereplő magyar versenyző, ifj. Viszló Csaba a második futam hetedik helyét szerezte meg. A futamok győztesei egy „bukó” nélkül, babérkoszorúval a nyakukban megtett tiszteletkörürel köszönhetők meg a nézőknek



a biztatást, a nézők pedig láthatták, hogy kik „rejtőztek” a sisak alatt. Az Extrém Motorsport Fesztivál színpadán zajló díjkiosztó ünnepségen további meglepetések várták a díjazottakat. A Zepher, 4 Jet (alkatrész kereskedés) és Kompava (táplálék kiegészítők) által felajánlott, összesen közel

1 millió forint értékű ajándécsomagokat osztottak szét a dobogósok, illetve a Minikart 60+ és 125 Mini géposztályokban az összes résztvevő között. A különdíjat, a Metró által felajánlott televíziót a szervezők egyhangú döntése alapján a délelőtti bemelegítésen szerencsétlenül járt Körmöczi Balázs kapta.

# Formula.hu

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

WWW.FORMULA.HU



# SPEEDY RACING



Bemutató  
- Próbá lehetőség  
- Szakértő tanácsadás  
- Kedvezményes árak  
- Kármentés HANS márkával  
139 650 Ft. -tól

## THE HANS® SYSTEM

Stand 21 az egyike a világ három HANS gyártójának...



A HANS® rendszer 10 évvel ezelőtti szinte ismeretlen volt, most mint egy tiszta verseny overall, HANS is egy fő darabnak számít ami sok életet megmentett és sok sérülést elkerült. Tegadhatalan a rendszer bemutatásának a szerepe a helyes használat érdekében, miközben versenyzel, Stand 21 most egy kizárólagos tartományt ajánl fel minden vezetőnek!

Kivonatok a FIA szabályokból: Hordani a fejtámlát, amit jóváhagyott a FIA, nemzetközi eseményekben lesz kötelező minden vezetőnek és navigátoroknak.

Legyen óvatos! Tájékozódj a károsítóról, annál a szövetségnél, aki irányítja a bajnokságot hogy mikortól kell használni a HANS rendszert.

Gondold át a lehetőségeidet és időben szerezd be a HANS rendszert, hogy legyen alkalmas hozzá szokni, a biztonság és a kényelem érdekében tökéletesen tudd használni, ne az utolsó pillanatban keljen mind ezekhez alkalmazkodni.

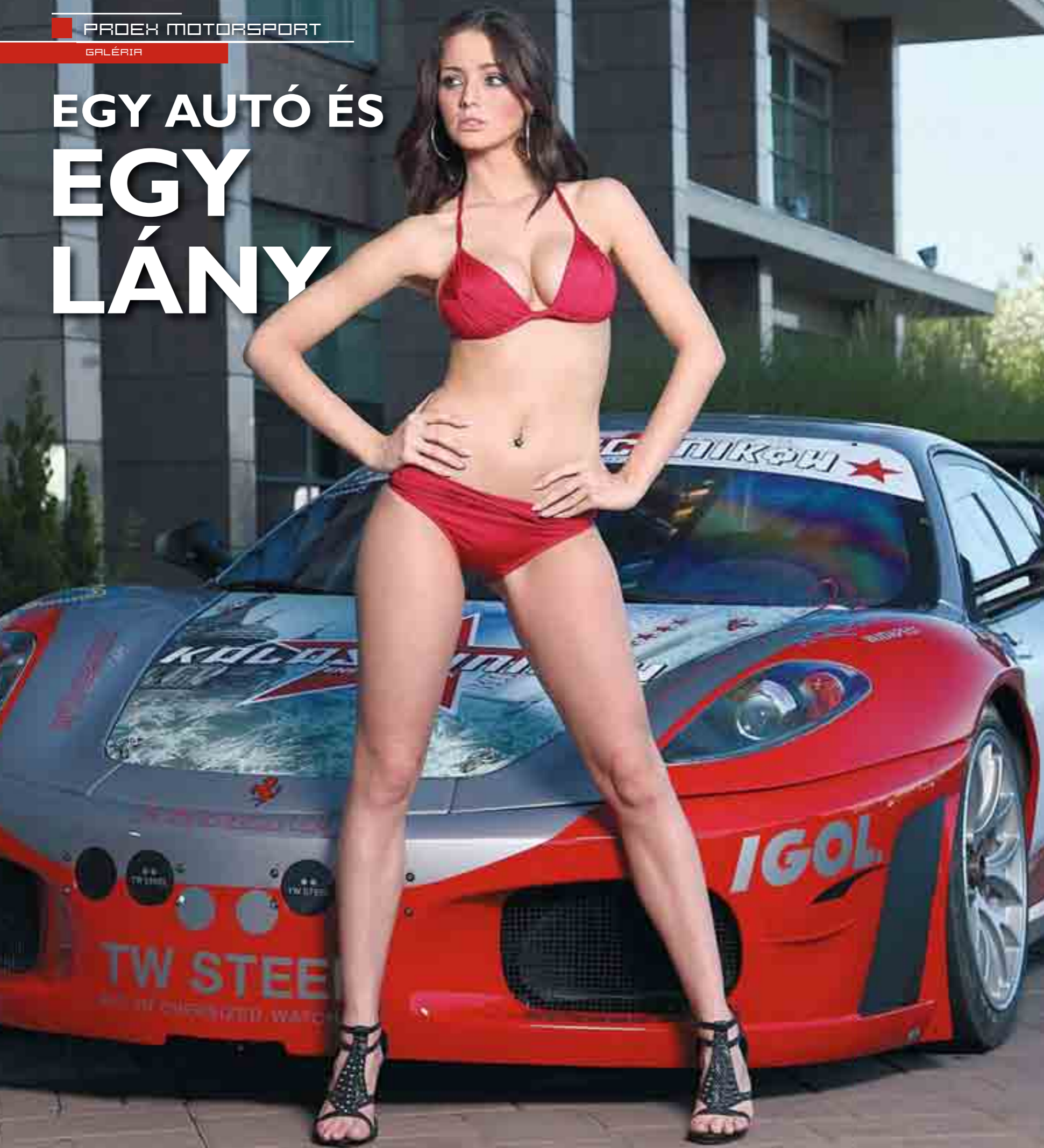
HANS® efficiency: kv a 50 km/h (35 mph) átlag



# SPEEDY RACING

SPEEDY Kft. 2040 Balmazújváros, Karoly király utca 64.  
Tel: +36 23 444 8888 www.speedy.hu E-mail: speedy@speedy.hu

# EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



125



## AUTÓ

**Név:** Ferrari F430 GT2  
**Gyártási év:** 2006  
**Teljesítmény:** 500 LE  
**Pilóta:** Horváth Zsolt

## LÁNY

**Név:** Misik Renáta  
**Lakhely:** Budapest  
**Foglalkozás:** modell  
**Kor:** 20



**Helyszín:** Ramada Resort  
**Fotó:** Vámos-Nagy Gergely - Sajtó foto



# TÖLTŐRE FEL!

Bemutató: Chevrolet Volt

A GM piacra dobta az első konnektorból is tölthető hibridjét, a Chevrolet Voltot. Egyelőre az Egyesült Államokban lesz elérhető, és a legrágább árcédulát kapta a piacon lévő hibridek közül.

Rogosa Péter; Chevrolet



A gyártó szerint nem illő összehasonlítani a már bevezetett és forgalmazott hibridhajtású modellekkel a Voltot, de a szaksajtó mégis megteszi. Mert működési elvükben ugyan különböznek, azonban a hibrid járműre igényelt kedvezmények azonosak.

Adózási viszonyaitól függően a hibrid, így a Volt tulajdonosok akár 7500 dolláros szövetségi személyi jövedelemadó jóváírást is kaphatnak, ha elektromotoros modellt vásárolnak. Emellett egyes tagállamokban további helyi szintű jóváírást is igényelhetnek területi illetékesség szerint. Bizonyos államok-

ban pedig a kihasznált utasterű járműveknek fenntartott forgalmi sávokat is használhatják. A Volt kedvezmények nélkül 41 ezer dollárba kerül, azaz közel 9 millió forintot kell egy alapmodellért leszurkolni. A Nissan Leaf 32 ezer, a Toyota Prius 22 800, a Honda Insightot 19800 dollárért vesztegetik Amerikában. De hogy a lényegről is beszéljünk: a kocsival generációs hibrid autót valósított meg a General Motors. Míg eddig az ilyen rendsze-

rű autót hagyományos benzinmotor hajtotta, és az elektromotor segéderőforrásként szállt be a karosszéria mozgatásába, addig a Volt kerekeit minden körülmény között a villanymotor hajtja, és csak a hatótáv növelésére, az akkumulátorok töltésére csatlakozik be a benzinmotor. Mindehhez tetszetős karosszériát is kapott a Volt, amely magán hordozza a Chevrolet márka stílusseleimét. Karosszériája 4,4 méter hosszú, 1,8 méter széles és 1,43 méter magas. A tengelytávolság 2,68 méter, míg a csomagtartó mindössze 300 literes. Az autóra 17 colos könnyűfém kerekeket és alacsony gördülési ellenállású abroncsokat szereltek. A Volt elektromotorja akár 60 kilométeren át is tudja hajtani önállóan az autót, az ener-



giát a 16 kWh kapacitású lítium-ion akkumulátor szolgáltatja. Ha azonban az akku lemerülne, akkor bekapcsolódik az etanollal is tankolható kis benzinmotor, ami több száz kilométerre növelheti a hibrid Chevrolet hatótávját. A 150 lóerős teljesítményre és 370 Nm nyomatékra képes autó kizárólag elektromos üzemben teljesen hangtalanul működik, legnagyobb sebessége 161 km/óra. Modern technikájához illő utasteret is kapott az újdonság. A hagyományos műszeregyeséget digitális kijelző helyettesíti, a sebességen kívül itt követhetjük nyomon az akkumulátorok energiaszintjét és az üzemanyagtartály töltöttségét. A tengerentúli bevezetés után jövőre Kína és Európa is hozzájuthat a hálózatról is tölthető Volt-hoz.

Vége nem csak álom: a Chevrolet Voltot konnektorról is lehet tankolni

## A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT ROVAT TÁMOGATÓJA AZ AQUAPROFIT ZRT.



Műszaki, Tanácsadó és Befektetési Zrt.

1013 Budapest, Páduk utca 11.  
Telefon: +36 1 472 1130 Fax: +36 1 269 3552  
www.aquaprofit.com

### Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

Élünk egy gyorsan fejlődő világban. De mi az a plusz, ami miatt érdemes miniszervizitálni? Széles körű tapasztalatunk a projektmenedzsment területeken, a környezeti védelem projektjeinek megvalósításában van. Hogy a jövőben is megvalósítsuk a feladatokat, és megvalósítsuk a feladatokat ügyfelek érdekében.

Szakterületünk: környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus. Szakértői tevékenységünk: környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus. Szakértői tevékenységünk: környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus.

#### Szakterületeink:

KÖRNYEZETVÉDELLEM • VÍZGAZDÁLKODÁS • TERÜLETFEJLESZTÉS • TURIZMUS

#### A cég főbb adatai:

A társaság neve: Aquaprofit Műszaki, Tanácsadó és Befektetési Zrt.  
Székhely: 1013 Budapest, Páduk utca 11.

#### Fő tevékenységek:

Műszaki tevékenység, műszaki tanácsadás, felmérések, egyéb vízterületi tanácsadás

#### A cég rövid bemutatása:

Számos sikeres projektünk köszönhetően az Aquaprofit Zrt. ma már szakterületünk egyik vezető és megbízható tanácsadója, mely 100%-ban magyar tulajdonban van. Megvalósítottuk a legtöbb projektünk kérését, melynek a sikerét a jövőben is megvalósítjuk. A jövőben is megvalósítjuk a feladatokat, és megvalósítjuk a feladatokat ügyfelek érdekében.

#### Tevékenységi területek:

##### Környezetvédelem, vízgazdálkodás, szakterületeink

- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Vízgazdálkodás, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus
- Környezetvédelem, vízgazdálkodás, területfejlesztés, turizmus







## Ismét az élen:

a Suzuki 2010-ben is vezető az Országos Rally Bajnokság első osztályában, az N2 és A6 kategóriában.



A magyar autósport támogatója a Magyar Suzuki Zrt.



Way of Life!

VERSENYRIPORT

DRIFT



# NAGY DURRANÁS

### Komoly siker volt a 2010-es Drift Fesztivál

A Hunakamo SE az a sportegyesület, amely idén egyedülként rendezte meg Európa legnépesebb mezőnyével bíró drift eseményét anélkül, hogy valami átlagosat erőltetett volna le a közönség torkán.

[DriftFesztival.hu](http://DriftFesztival.hu)



Ők azok, akik nagyban gondolkoznak, és nemcsak külsőségekben. Minden eseményük nagyot durran, idén például már másodszor mutatták meg magukat a magyar és nemzetközi drift közösségnek. Elsőre akkor, amikor csak a bennfentesek tudták, hogy valami nagy durranás készül (ez a Drift Majális volt), másodjára,

amikor már megvolt a nagy durranás, de a magyar közönség csak reménykedhetett a King Of Europe Drift hazai fordulójában. A Hunakamo SE nem próbál elvárásokat követni, talán éppen ezért okozta idén a legnagyobb örömet a drift sportág hazai és nemzetközi rajongóinak és versenyzőinek. A látványvilágra épülő

sport hazai fenegyerekeit már külföldön is óriási elismeréssel emlegetik. Videók és képek az esemény hivatalos oldalán: [www.driftfesztival.hu](http://www.driftfesztival.hu)

#### Eredmények

Drift Fesztivál 2010 & King Of Europe Drift IV. (Máriapócs)

1. Todor Dunev
2. Bojan Kurbalija
3. Szekeres Péter

Drift Fesztivál 2010 Falken Team Drift

1. Szekeres Ferenc – Szekeres Péter
2. Norbert Kovacic – Roman Kolesar – Kerényi Ádám
3. Szegedi Gábor – Nagy Róbert

#### Nemzetközi eredmények

King Of Europe Drift V. (Eperjes)

1. Fehér Zsolt
2. Todor Dunev
3. Kerényi Ádám

King Of Europe Drift ranglista magyar helyezettei az V. forduló után

3. Kerényi Ádám
6. Szabó Szilárd
8. Fehér Zsolt
15. Ládi Attila
17. Mester János, Grózinger Zsolt
24. Szekeres Péter



# RAJTRÁCSFOTÓK

Augusztusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria:  
Helyszín:

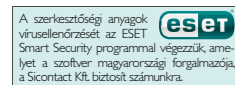
**MotoGP  
Brno**



Széria: **Formula Superleague**  
Helyszín: **Brands Hatch**



Széria: **Le Mans Series**  
Helyszín: **Hungaroring**



**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, SpeedLight Photo Agency, Rogos Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna  
**Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com, mailto:kvadrat97@gmail.com  
**Kiadó:** Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491  
**Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444  
**Előfizetési díj:** 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 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, szövegének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.  
**A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot,** így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.**  
A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyere-ménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezzék, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

# Több életet a motornak

REPSOL



MOTOR OILS



## Sportos olajok a hétköznapokon is!

A világ egyik legnagyobb - a motorsportokból ismerős - olajvállalata által gyártott Repsol kenőanyagok használata az egyik lehető legjobb befektetés, amely a személy- és kis-haszongépjármű motorok védelme és teljesítményének növelése érdekében tehető.

A teljesítmény maximalizálása, illetve a nagyobb védelem érdekében, válassza a gyártói előírásoknak megfelelő Repsol motorolajat!



**Elite Long Life**  
50700/50400  
5W30

- VW 507 00/504 00
- ACEA A3/B4
- MB 229.51
- BMW LL-04



**Elite Cosmos**  
F Fuel Economy  
5W30

- ACEA A5/B5
- Ford WSS-M2C91-3-C



**Carrera 5W50**

- API SM



**Multivalvulas 10W40**

- VW 507 00/505 00
- ACEA A3/B4
- API SM/CF
- MB 229.3

További termékinformációk az alábbi honlapon!

A MOTUS CEE Kft. a Repsol kenőanyagok és speciális termékek kelet-európai forgalmazójának magyarországi leányvállalata