

A világ vezető F1-es lapjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XIII/9. szám 2012. szeptember

Ara: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu

Alonso

a leggyorsabb?

- **12 érv:**
Miért az idei a legjobb év?
- **Gyengébbek?**
Nők a férfiak ellen
- **Emberrablás:**
Fangio kubai kalandja



Zanardi

az élő legenda

Hazai: rali, tereprali, autókrossz, ralikrossz, gyorsasági, drift, motokrossz, quad, jet-ski



9 771785 948009 1 2 0 0 9

Az MNASZ Kiemelt médiapartnere



SCUDERIA

Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Jankó Szabolcs, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Mihályi Csaba, Németvári László, Pájer Ani, Perusza Péter, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft.
 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90.
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnek, 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

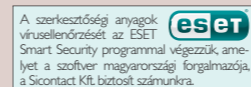
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lap-elárúsító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon, hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még a részleges használata is tilos!
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzár-takori 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. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.
Engedélyezési igazgató: Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com)
 A Formula One, Formula I és az FI a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

Együttműködő partnereink:



Dupla címlapos



Fotó: Rogosz Péter

A világ legnagyobb F1-es magazinja, az F1 Racing címlapján 2007–2008 környékén majdnem minden második hónapban egy bizonyos Lewis Hamilton szerepelt. Mi akkor idehaza szigorúan tartottuk magunkat ahhoz az elképzeléshez, mi szerint fő a változatos-ság, és igyekeztünk a lapunk elejére minden alkalommal más-más versenyző portréját vagy autóját kiszervezni. Azt gondoltuk, az olvasók is ezt szeretnék, és nem értettük az angol kollégákat, hogy merik ismételtetni a kétségtelenül tehetséges, sikeres, de talán már egy kissé unalmas pilóta fotóit.

Azóta sok víz lefolyt a Dunán (és a Temzén is), mi pedig lassan beláttuk, hogy szép dolog az egyenlő esélyek, egyenlő felületek elve, de a rajongók bizony jobban szeretnek a szupersztárokról, a neves istállók élménioiról olvasgatni és azok képeit nézegetni, mint nem annyira szerencsés társaikét. Pontosabban: mindenkinek megvannak a kedvencei (és minden team mellett állnak szép számmal szurkolók), de a Ferrari, a McLaren, a Mercedes, sőt, újabban a Lotus mögött mégis sokkal többen, mint másutt. Ha tehát az a célunk, hogy minél nagyobb számban eljuttassuk a magyarokhoz

az ország motorsport magazinját, a címlapokra mindig az éppen aktuális hőst kell mutatnunk, róla kell sztoriznunk – az pedig egy másik dolog, hogy a belső oldalakon jut hely a még be nem futott ellenfeleknek is.

Ezért nem okozott dilemmát egy percig sem számunkra, hogy az augusztusi Alonso-nyitóoldal után megint a Ferrari-ász (nem is akármilyen) képével jelentkezünk. Fernando, aki Malajziában még azt nyilatkozta, hogy véletlenül nyert, és gyenge a Scuderia 2012-ben, a nyári szünet előtt 40 pontos előnyt autózott ki az F1-es világbajnokságon, mindezt teljesen saját erejéből, a gyengélkedő Massa utóvédharcai nélkül. Igaz, Spában egy rajtbaleset kapcsán megszakadt óriási pontgyűjtő sorozata, de így is megérdemli a „terminátor” jelzőt és a hozzá tartozó vörösen (hogyan máshogy?) világító szemet.

A spanyol matador furcsa portréja persze nem csak mézesmadzag, a magazinban két terjedelmes cikk is igyekszik kibogozni a kétszeres világbajnok sikereinek titkát, de emellett bőven jut hely más érdekes témáknak is. Foglalkozunk többek között 2012 sikeres szezonjának titkos receptjével, a nők F1-es (rajtrácson kívüli) szerepével, a pilótafülke védelmi rendszereivel és olyan unikumokkal is, mint Fangio kubai elrablása vagy Zanardi két londoni aranyérme. Szóval, csak semmi ijedelem, lapozzanak bátran, értsék és élvezzék a száguldó cirkuszt és a motorsportok egyéb csodálatos formáit.

Jó szórakozást kíván:

Bethlen Tamás
 főszerkesztő



Tom Coronel



AUTOMATA SZERKEZET

LEÓ DIVER JELLEMZŐK

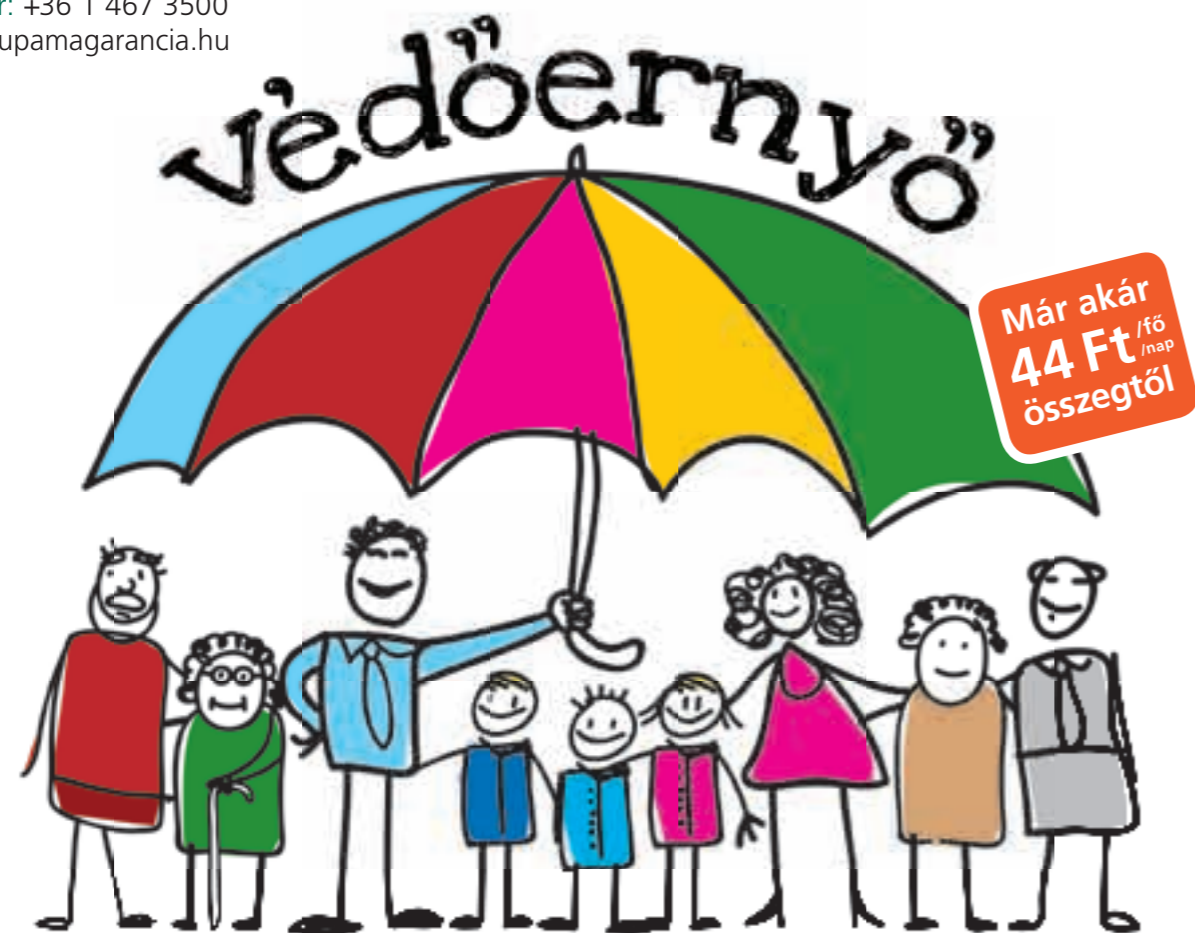
26 KÖVES MULTIFUNKCIÓS AUTOMATA SZERKEZET
 20.800 RÉZGÉSSZÁMMAL, 42 ÓRÁS JÁRÁSTARTALEK, NAP HÓNAP ÉS 24 ÓRÁS KIJELEZŐ,
 100 M VÍZÁLLÓSÁG, KARCÁLLÓ ZAFÍRKRYSTÁLY ÓRAÜVEG ÉS HÁTLEP

WWW.TWSTEEL.COM

TW STEEL
 BIG IN OVERSIZED WATCHES

KIEMELT VISZONTELADÓK

it's timeshop Budapest, Kristóf tér 6. Tel.: 06 70 450 3100, it's timeshop Budapest, Teréz krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078,
 it's timeshop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768 BALOGH ÉKSZER Szombathely, Fő tér 17. Tel.: 06 94 310 0059,
 SYAM SILVER Budapest, Westend City Center Tel.: 06 70 453 4739, KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel.: 06 1 769 1435,
 LUKÁCS ÉKSZER, Budapest, MoM Park Tel.: 06 70 368 8829, ALASZKA ÉKSZER, Pécs, Árkád Tel.: 06 70 702 3633
 INFOLINE: 06 1 468 2295



Már akár
44 Ft /fő
/nap
összegetől

Családi balesetbiztosítás Nem csak pénzzel segít!

A Védőernyő Családi Balesetbiztosítás sokkal több, mint egy átlagos balesetbiztosítás. Az anyagi segítségnyújtás mellett a baleset okozta nehézségek leküzdésében is segíthet Önnek:



Telefonos orvosi tanácsadás és egészségügyi információk



Háziápolás



Helyreállítás, nagytakarítás



Babysitter, gyermekfelügyelő



Jogsegély szolgálat



24 órás telefonos asszisztencia központ

Zöld út a garantált biztonsághoz



Biztosító

Hirdetésünk tájékoztató jellegű, nem tartalmazza a termékkel kapcsolatos valamennyi információt, nem minősül ajánlattételnek. A teljes körű tájékozódás érdekében kérjük, mindenképpen olvassa el a vonatkozó biztosítási feltételeket, melyek tartalmazzák többek között a biztosító szolgáltatásának korlátozását, a kizárásokat és a mentesüléseket. Az ügyfelek biztosítási panaszaiakkal személyesen a biztosító ügyfélszolgálati irodáiban dolgozó munkatársaihoz fordulhatnak, telefonon keresztül ezt a biztosító TeleCenter +36 1 467 3500 telefonszámán, írásban az 1380 Budapest, Pf. 1049 levélcímen tehetik meg. A biztosító felett a szakmai felügyeletet a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (1013 Budapest, Krisztina körút 39.) látja el. A Groupama Garancia Biztosító Zrt. székhelye: 1051 Budapest, Október 6. utca 20.

FORMULA-1

TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS... 9
Terítéken a törésteszt

2012 – AZ EDDIGI LEGJOBB? 10
Tizenkét év, miért az idei év a legizgalmasabb

AZ F1 LEGGYORSABB PILÓTÁJA? 20
Szakértők Fernando Alonsóról

TE KÉRDEZEL 26
Fernando Alonso válaszol

A PILÓTAFÜLKE VÉDELME 32
Az F1 Racing elmagyarázza

ANATÓMIA 34
Sauber, kettévágyva

EGY MASERATI HAVANNÁBAN 36
Fangio elrablása és a modenai kapcsolat

NŐK A FÉRFIAK VILÁGÁBAN 42
A motorsport és a gyengébb nem

KÜLÖNVÉLEMÉNY 53
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

ÉLŐ LEGENDA 54
Zanardi két paralimpiai aranya

ÚJ KIHÍVÓ 62
MotoGP: Pedrosa duplázott

EGY FELEJTHETETLEN NAP 64
Rea, aki Stonert helyettesítheti

„ADUNK EGY KÖVÉR GÁZT!” 66
Tóth Imre küzd és bízik a szebb jövőben

LOEB ÉS LOEB 80
Rali-vb: A Citroen bajnoka mindent vitt

ÓVÁSOK VIHARÁBAN 86
Rali-ob: Aradon Kazár nyert, Bútor győzött

AKTÍV AUGUSZTUS 100
Gyula és Hungarian Baja

KÉT VERSENY – KÉT ORSZÁG 106
Kakucsring és Greinbach

FORRT A KATLAN 118
AC Eb: Nyirádon két dobogó termett

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY MOTOR 76
Évi és a Husqvarna

RAJTRÁCSLÁNYOK 135
Az elmúlt hónap legszebbjei

HIDROGÉNNEL MEGY 138
Toyota FCV-8: Káros anyag nélkül

MENETPRÓBÁK 140
BMW 320, Chevrolet Captiva, Skoda Citigo

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 142
Melitta és a BMW M3



Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről



1. Mi volt Giancarlo Fisichella valaha volt legjobb eredménye egy világbajnoki szezon alatt?
2. Konstruktörként (motor-szálítóként is) hány F1-es győzelmet aratott a Honda?
3. Hivatalosan hányan értek célba a 2008-as eső áztatta Brit Nagydíjon? 9, 11 vagy 13?
4. Melyik csapatban mutatkozhatott be F1-es körülmények között Timo Glock?
5. Melyik volt a legutóbbi olyan szezon, amikor a Cooper legalább egy verseny erejéig tagja volt a mezőnynek?
6. Melyik nagydíjon szerezte meg Jenson Button az első dobogós helyezését?
7. Minardi, Renault, McLaren. Melyik csapat következik a felsorolásban?
8. Az 1994-es Spanyol Nagydíjon melyik csapat színeiben ért célba harmadik helyen Mark Blundell?
9. Hány alkalommal rendeztek Zolderben Forma-1-es nagydíjat?
10. A Leyton House színeiben debütáltam az 1991-es Japán Nagydíj során. Összesen 41 alkalommal versenyeztem az F1-ben, utoljára a Sauber autójában ülve, az 1995-ös Ausztrál Nagydíjon. Ki vagyok én?



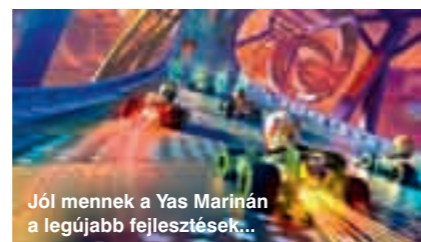
JÁTÉK

Másképp, mint eddig

F1 Race Stars

Az utóbbi években a Codemasters egy sor valóság-hű versenyszimulációt dobott piacra, a legújabb játékkal viszont tényleg szó szerint a feje tetejére állították a Forma-1 világát.

Az *F1 Race Stars* – amelyet novemberben fognak bemutatni Xboxra, PS3-ra és PC-re – egy



Jól mennek a Yas Marinán a legújabb fejlesztések...

Mario Kart-stílusú játék, amelynek szereplői több mint élethű másai az autók miniatúrjeiben ülő 2012-es pilótáknak. De ha úgy gondolod, hogy szokatlanul hangzik, a versenyzés még semmi, az autók ugrálni, bukfecezni és energianövelőket gyűjteni is tud-

nak, ami újdonság egy hivatalos F1-es játékban.

„Nagyon izgatottak vagyunk, hogy a Forma-1 egészét átültethetjük a versenyzés új, szórakoztató világába” – mondta Chris Gray, a játék vezető producere. „Tényleg szabadjára engedjük az Art and Design csapatot, hogy az F1-es

sztárok személyiségét új módon keltsék életre, és alkossanak egy játékot, ahol a versenyzés rajongói minden korosztályból játszhatnak egyenlően, osztott képernyőn és online multiplayer versenyeket.”

Ha a valóság-hűbb versenyjátékokat kedveled inkább, ne aggódj, szeptemberben érkezik az *F2012*, a Codemasters BAFTA-díjas sorozatának legújabb játéka. Úgy tűnik, a Forma-1 rajongói a téli hónapok alatt egyre kevesebbet hagyják majd el a szobájukat...

FOTÓ: KEN MCKAY/REX FEATURES; CODEMASTERS; SKY ITALIA

HÍREK

Tooned – a wokingiak marketingfogása

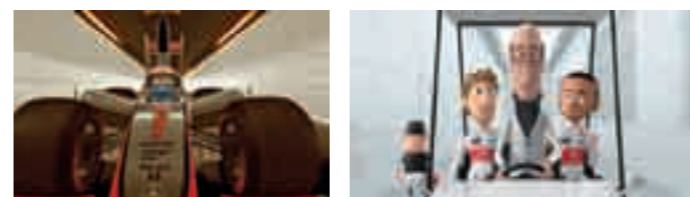
A McLaren új rajzfilmje számos kereskedelmi lehetőséget rejt, amely jó hír lehet Lewis és Jenson számára is



Mostanára már a legtöbben valószínűleg látták a McLaren *Tooned* című új animációs sorozatát, amelyben a saját magukról mintázott meseszerzők Jenson Button és Lewis Hamilton hangján szólalnak meg. A sorozat úgy látszik, a fiatalabb korosztályt vonzza, ezzel eléri a McLaren eredeti céljait, és színt visz a márkáról kialakult képbe, de úgy tűnik, újabb bevételi forrást is nyit.

„Az eddigi visszajelzések szerint a márkához köthető engedélyezett termékek termékeny piacára bukkantunk” – nyilatkozta a McLaren csoport márkaigazgatója, John Allert az F1 Racingnek. „Viszont más lehetőség is rejlik benne, számos szponzorunk jelezte érdeklődését a *Tooned* iránt, szeretnék felhasználni saját marketingkampányukban. Érdekesek a kereskedelmi lehetőségek, de nem ez a fő ok, amiért megfogalmazódott az ötlete. Minden, amit teszünk, valamilyen módon hozzájárul, hogy remélhetőleg versenyképesebbé válunk a pályán, és közelebb kerülünk a győzelemhez. Ha a *Tooned* népszerűbbé teszi a csapatunkat, az még több bevételt hozhat, amit a versenycsapat fejlesztésére használhatunk. Ezek a célok teljes mértékben összhangban állnak a győzelemmel, amit mindannyian szeretnénk.”

A Disney *Verdák* című animációs filmje állítólag 1,2 milliárd fontot hozott évente a boltokba kerülő márkatermékekkel. A McLaren a *Tooned* első 12 epizódját maga finanszírozta, de ha akár a töredékét hozná a *Verdák* által elért bevételnek, az Jenson és Lewis számára is ugyancsak jó hír lenne.



ÖTPERCES TELEFON

BRUNO SENNA

A FORMA-1 LEGISMERTEBB UNOKAÖCCSE



A szezon felénél járunk, nem érzed úgy, hogy gyorsan elszaladt?

Őszintén szólva gyorsabban elment, mint ahogy szerettem volna. Néha visszatekintünk, és azt kívánjuk, bárcsak még az ötödik futamnál járnánk. De így megy ez, a sport nagyon gyors. Már alig várom a következő versenyeket.

Hogyan értékelnéd eddig az idei szezonban elért teljesítményedet?

11 versenyből haton szereztem pontot, és bár tudtam volna többet is, meg kell néz-nem, miben kell fejlődnöm, és megpróbálni dolgozni rajta. Mindig van mit tanulni.

Az időmérő edzést tartod a legfontosabbnak a fejlődés szempontjából?

Igen, minden erről szól. Idén nem mindig ment jól az időmérő, de néha csak a balszerencsét okolhattuk. Régebben volt, hogy az időmérőn jobb voltam, a verseny viszont nehezebben alakult, de idén éppen az ellenkezőleg: erős vagyok a futamokon és szenvedek az időmérőn. Ez is a tanulás része.

Másképp használod az abroncsokat az időmérő edzéseken?

Ezek az abroncsok nagyon specifikusak a terhelhetőség szempontjából. Néha az időmérőn jó lenne keményebben odataposni, de úgyis megfizetsz érte, nem vagy gyorsabb, csak tönkreteszed a gumikat. Tudjuk viszont tavalyról, hogy mi az, ami tényleg segít.

Várod már a szezon második felét? Most jönnek azok a futamok, amelyeken a Renault-val már részt vettél...

Igen, jobban tudom már, hogy mit kell és mit nem kell tennem. Belgiumban már tudom, hol kell és hol nem kell taposni, és ugyanez a helyzet Monzával és Szingapúrral is.

Néhány versenyző szerint az egyenesekben ezeket az abroncsokat másképpen kell vezetni; mi a tapasztalatod?

Igen, tényleg szűken kell venni a kanyarokat. A Bridgestone és a Pirelli minimális sebessége hasonló az alacsony és közepes sebességű kanyarok szempontjából. De a Pirellik lassabbak, mint a Bridgestone, ha egyszerre fékezel és kanyarodsz.



Fejlődik: Bruno idén Magyarországon először került be a Q3-ba

Alonso még mindig az élen

A hét legutóbbi verseny után a rajongók még mindig a Ferrari versenyzőjét tartják bajnokesélyesnek, de Raikkönen is egyre feljebb araszol a ranglistán...

GLOBALIS SZURKOLÓI FELMÉRÉS



Alonsót három győzelmre a tabella élen tartja



Két győzelemmel Lewis a második



A címvédő Vettelt legyőzte csapattársa, Webber a harmadik helyen

Csínytevéstől a tárgyalóteremig

Flavio Briatore a *The Apprentice* című tv-sorozatban fog játszani

A szupermodell barátnőktől a futballklubok társtulajdonáig Flavio Briatore mindig sokoldalú karaktere volt a Forma-1-nek. De most az, aki hozzásegítette Michael Schumachert és Fernando Alonsót a világbajnoki sikerhez, úgy tűnik, hogy televí-

ziós karrierbe is kezd: ő fogja játszani Alan Sugar „főnök” szerepét a *The Apprentice* olasz változatában.

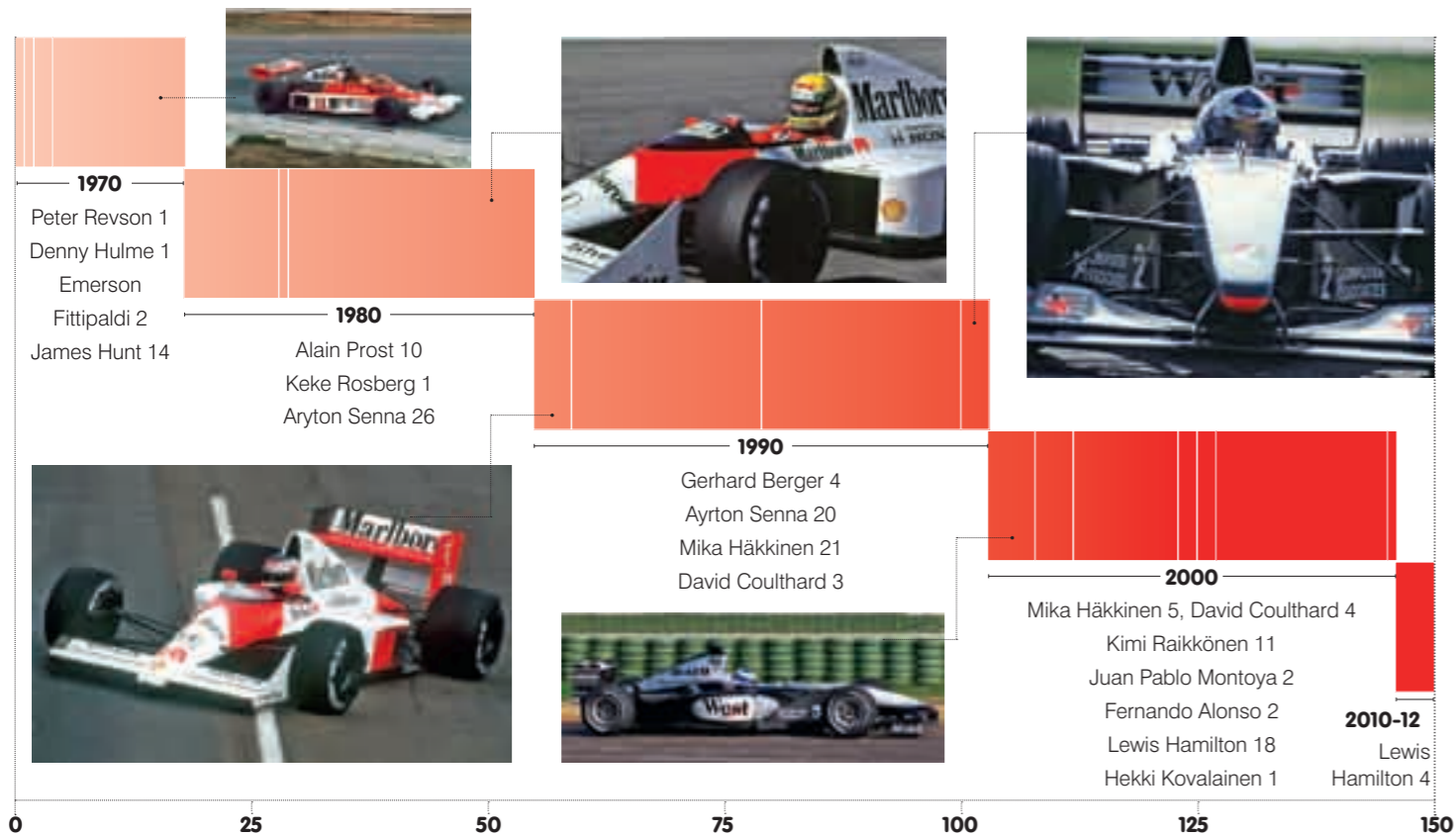
„Nagyon boldog vagyok, hogy részt veszek a munkában” – mondta Briatore a műsorban, amelyet az év későbbi részében mutatnak be a Sky Italián. „Mindig támogattam a fiatal tehetségeket, és hittem bennük, így nagy örömmre szolgál, hogy találkozhatok ötleteikkel és törekvéseikkel. A *The Apprentice* koncepciója összhangban van az én munkamódszerimmal, kihívást jelent nem csupán a jelölteknek, hanem nekem is. Remélem, a közönség is élvezi majd a műsort.”

Szerintünk Briatore telitalálat lesz, jól ismeri már a „ki vagy rúgva” szlogent. Ezt Nelson Piquet Jr. is tanúsíthatja...



A McLaren útja a 150. rajtelsőséig

Negyven év kellett hozzá, de a wokingiak rekordja így is tiszteletreméltó



Pat Symonds

TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

TERÍTÉKEN: A TÖRÉSTESZT



A frontális dinamikus teszten az autó orrát egy szánra szerelik, majd a falnak lökik



ELMÉLETI MAGYARÁZAT

A teszt sebessége különböző lehet. Az orrkúpot 15 méter/másodperces sebességgel tesztelik, ami 54 km/h-nak felel meg. Ez biztosan nem hangzik valami soknak, de figyelembe véve azt, hogy egy nem deformálódó tárggyal történik az ütközés, ez sokkal súlyosabb, mint amikor a szalagkorlátok ütköznek, amelyet úgy terveztek, hogy elnyelje az energiát.

A Formula-1-es autók mindig végeztek törésteszteket?

Nem. 1985-öt megelőzően nagyon kevés biztonságot érintő szabály létezett, és nem volt törésteszt. Az első tesztek azonban mindenki szemét felnyitották. Akkoriban az eljárás abból állt, hogy az orrot fixen rögzítették egy talapzatra, és egy nagyon nehéz ingával megütötték. Nagyon jól emlékszem az egyik legelső tesztre. Hatalmas bumm lett az eredménye, és az orr szó szerint szénporrá vált. Azóta nagyon hosszú utat tettünk meg.

Az autó mely részeit tesztelik?

Öt dinamikus tesztet tartanak (két frontális, egy oldalütközési, egy hátsó és egy, az autó kormányoszlopára ható), ez összesen 13 tesztet jelent, amelyek megmutatják, hogy az autó alapszerkezete mennyire is képes ellenállni a nagysebességű ütközések alatt fellépő extrém erőhatásoknak. A dinamikus teszttel csak egy karosszériát kell megvizsgálni, de statikus vizsgálatnak az összes karosszériát alá kell vetni.

Mi a különbség a dinamikus és a statikus teszt között?

A dinamikus teszt igazi törésteszt, ahol például a frontális tesztnél az autó karosszériáját egy szánhoz rögzítik, majd egy tömör

falnak ütköztetik. Az oldalütközési teszten a karosszériát tartják mozdulatlanul, és egy nehéz szánt ütköztetnek ahhoz oldalról. Ehhez hasonló a hátsó teszt, ahol a sebességváltót és a hátsó ütközőzónát rögzítik fixen, és ehhez ütköztetik a mozgó szánt. A statikus teszteknek egy nagy hidraulikus kos fejt ki jelentős erőt a karosszéria különböző kulcspontjaira, bár itt az alkalmazott terhelés relatíve lassú.

Használják-e bábukat a törésteszteknek? És milyen erőhatásoknak kell ellenállniuk?

A frontális tesztnél használnak különleges bábukat. A súlya 75 kilogramm, amely egy autóversenyzőnél már soknak számít. A teszt alatt a bábu mellkasában mért lassulási érték nem haladhatja meg a 60 G-t 3 ezredmásodpercnél hosszabb ideig. Hogy el tudjuk ezt képzelni: ilyenkor a bábu súlya 4,5 tonna.

Milyen terheléseknek kell ellenállniuk az egyes területeknek?

Kétfajta terhelés lép fel. Az első az oldalirányú terhelés, aminek meg kell felelni. Ez biztosítja, hogy a szerkezet nem törik el, ha az erőhatás kis szögben éri. Nagyon sok erőhatásnak meg kell felelni tehát, hogy biztosak legyünk benne, hogy a szerkezet minden kétséget ki-

záróan megbirkózik egy baleset erőhatásaival. Például a pilótafülke oldalfalát 30 tonnás terhelésnek tesszük ki, aminek 15 milliméteres elhajlás mellett ellen kell állnia, és nem lehet jele semmilyen strukturális hibának.

Hogyan védik az üzemanyagtankot?

Ez az alkatrész igen különlegesnek számít. Az üzemanyagtank körüli karosszériarész oldalának és a padlólemeznek kiemelt teszteknek kell megfelelniük. Maga a benzintartály pedig egy FT5-nek nevezett anyagból készül. Ez egy gumírozott behatolás-rezisztens kevlar, amelyet a páncélozott autókban is használnak, és majdnem kilenc tonna a szakítószilárdsága.

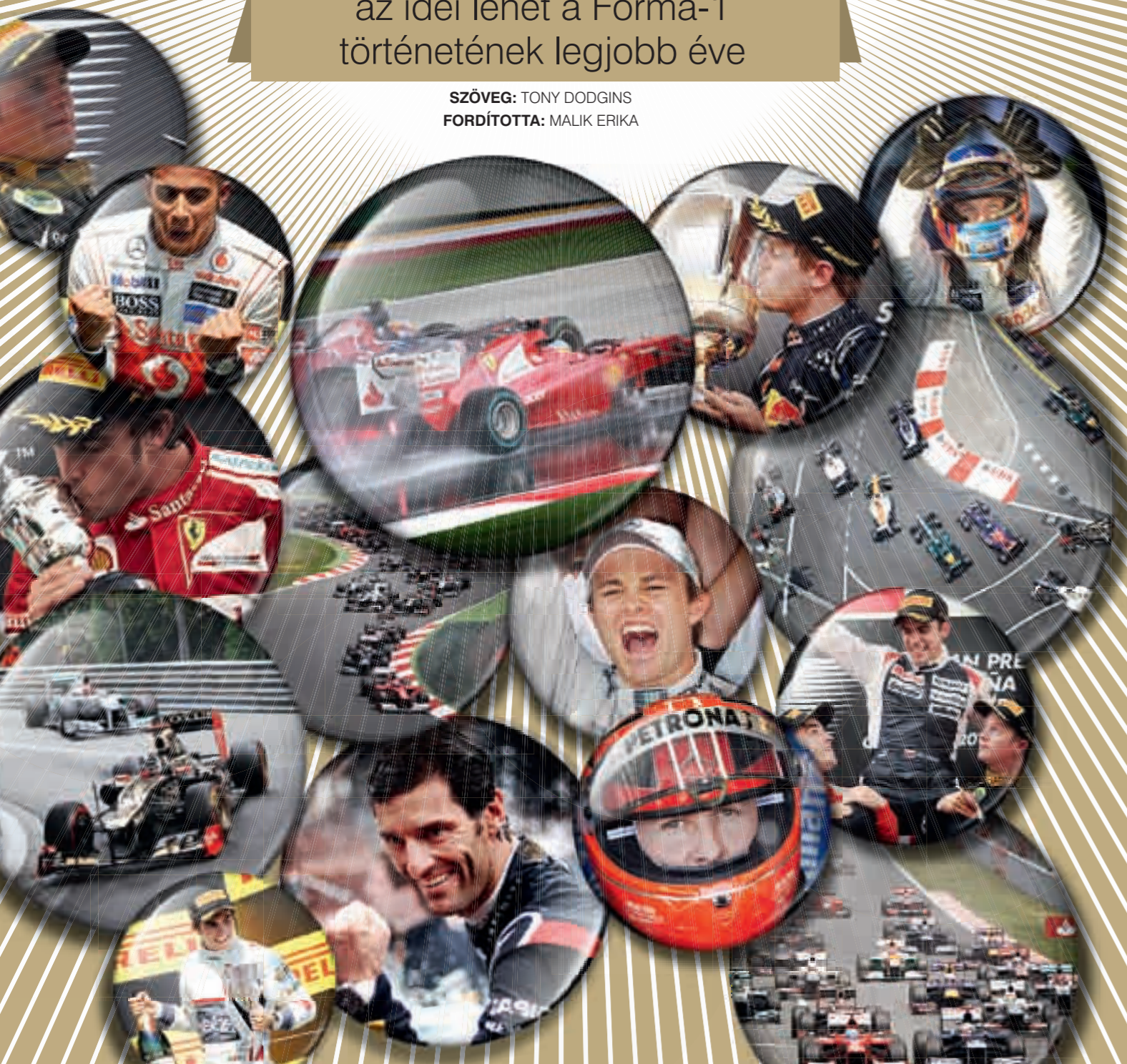
A tesztek minden évben nehezebbek lesznek?

Az FIA és a csapatok mindig próbálnak javítani a biztonságon, és nehezebbé teszik a tesztek. De nem egyszerű kérdés valamit erősebbé vagy merevebbé tenni. A követelmény az, hogy jelentős mennyiségű energiát nyeljünk el úgy, hogy a lassulás mértékét elég alacsonyan tartjuk, hogy ezzel minimalizáljuk a pilóta sérülését, ezt azonban egy F1-es autó szűk fizikai kiterjedése mellett nehéz megvalósítani.

2012 AZ EDDIGI LEGJOBB SZEZON

Tizenkét nyomós érv, amiért az idei lehet a Forma-1 történetének legjobb éve

SZÖVEG: TONY DODGINS
FORDÍTOTTA: MALIK ERIKA



Becsülettel végigszurkoltuk az olimpiát, de valljuk be: számunkra sokkal érdekesebb az F1, mint az a rendezvény, amelynek a zászlói csupán négyévente egyszer loboghatnak. A száguldó cirkuszt márciustól novemberig átlagosan kéthetente láthatjuk, az idei első hét versenyen avatott hét különböző győztes pedig lenyűgöző színházzá teszi a 2012-es szezont. Ahogy egy világsportozóhoz illik, a Forma-1-et is nehéz legyőzni. Sőt, szerintünk a rajongóknak soha ilyen jó dolguk nem volt. Nézzük, miért...



1. Több előzés, mint bármikor



Jenson Button és Sergio Perez csatája Malajziában, egy olyan szezonban, amely tele van izgalmas előzésekkel

Max Mosley annak idején az előzést a kosárlabda egyenletes pontozásához hasonlította, amely ha túl gyakori, értelmét veszti. A Forma-1 rajongói szerinte minőségi előzéseket szeretnének látni – jól megtervezett, precízen végrehajtott mozdulatokat. Mint egy sakkjátszmában. Mint ahogy egy döntetlen focimeccs lehet élvezetes, úgy a fej-fej mellett haladó autók és versenyzők közötti küzdelem is.

A gond az, hogy a nézői felmérések ezzel nem értenek egyet. Akciót akarnak. Ahogy az aerodinamika trónra lépett, és a csapatok éjt nappallá téve a szélcsatornában futják a különböző programokat, sokkal, de sokkal nehezebb lett az élen járó autót szorosan követni.

A clipheapex.com weboldal szerint, amely az előzéseket kíséri figyelemmel, 2008-ban – abban az évben, amikor a legszélsőségesebbek

voltak az aerodinamikai elemek és a legnehezebb volt előzni – csupán 156 előzést láthatunk a 15 száraz futamon, ami alig több mint 10-et jelentett versenyenként.

A KERS és a DRS kombinációjával ezek a manőverek drámaian megszorodtak.

2011-ben rekordszámú, 945 előzés történt száraz pályán, amely versenyenként 59-et jelent. Ebből csak a Török Nagydíjon 126-ra volt példa, a legtöbb száraz futamon zajlott, és új rekord született az esős versenyeken is (ahol általában sűrűbben történik ilyen), a tavalyi drámai Kanadai Nagydíjon történt 125-tel.

De ez nem mindenkinek tetszett. Azt mondták, hogy ezek majdnem mind jelentéktelen előzések voltak, és Törökország esetében ebben talán igazuk is volt. Ám ahogyan az FIA rámutatott, ezt a helytelenül kijelölt DRS-zóna tette és tette. Idén Kanadában

például már a kettős DRS-zónát egyre csökkentették.

A mérleg most a pozitív oldalra billen. Egy versenyző már akkor sem marad ki a küzdelemből, ha nem az első sorba sikerült kvalifikálnia. És van egy nagyobb technikai elem is. Felmérve a saját és a megelőzni kívánt ellenfél autójának erősségeit és gyengeségeit, a versenyző tartalékolhatja a KERS-t, hogy egy váratlan pillanatban felhasználhassa az előzéshez.

Mindez szellemi felfrissülést jelenthet a nézők, a kommentátorok és a versenybírák számára. Vegyük a tavalyi Indiai Nagydíjat, ahol Felipe Massát megbüntették, mert ráhúzta az autóját Lewis Hamiltonra, amikor ő már legalább háromnegyed autóhossznyira előtte volt. Lewis még a kanyar kijárata előtt természetellenesen felgyorsult, a KERS miatt. →

Ő jött volna ki jobban a kanyarból, de végül elfogyott a KERS.

Így ezt látva Johnny Herbert – a brit tévés szakértő, aki főként az 1990-es években versenyzett, amikor még nem használtak DRS-t és KERS-t – azt várta volna, hogy majd egy-egy mellett kanyarodnak be, amikor valójában nem ő volt előrébb? Nyilvánvalóan nem. És ahogyan az FIA sem késlekedett rámutatni, hogy a különbségek – amelyeket 2011-ben Törökországban tapasztaltunk – kiküszöbölhetők, és összességében csak az érdekes új taktikai húzások tehetnek jót a sportnak.



■ A tavalyi DRS-zónákat módosították 2012-re, így nincs több céltalan előzés

2. Szorosabb verseny

A **Forma-1 soha** nem volt ilyen szoros, mint amilyen 2012-ben. Úgy tűnik, hogy ebben a szezonban egy percig sem unatkozhatunk, bár néhányan azt állítják, hogy a potenciális versenysebesség attól függ, ki mennyire tud bánni az abroncsokkal.

Monte-Carlo talán a legjobb példa erre. Sergio Perez, aki az időmérő edzésen történt baleset és váltócsere miatt a végéről indult, a verseny során hirtelen tiszta terepen találta magát. 1 perc 17,2 másodperc alatt tett meg egy kört, míg az élmenők 1:19-1:20 alatt csinálták meg ugyanezt. Ez megmutatja, jelenleg

„Micsoda fantasztikus szezon! Nem emlékszem, hogy ilyen szoros lett volna bármikor is, még az 1970-es években sem.”

Emerson Fittipaldi



mennyit számít az abroncsokkal való gazdálkodás gyakorlata. Ezt Charles Pic, a Marussia pilótája is alátámasztja, aki vígan rávert fél másodpercet az élmezőnyre.

És ez még mind semmi. Régen jelentős teljesítménykülönbség volt motor és motor között, és 2014-ben ez ismét megtörténhet. Jelenleg azonban a motorfejlesztés befagyasztása mellett, ha bármilyen jelenlegi F1-es erőforrást egy nyertes autó alá tennénk, győzne.

A szabályok állandósítása és a befűjt diffúzorok betiltása a Red Bull 2011-es előnyének nagy részét elvette, így ettől fogva a riválisok teljesítménye valóban közelített egymáshoz.

Ha a hasonló versenytempó az abroncsoknak köszönhető, a köridők szempontjából még mindig nagyobb különbségre számíthatnánk az autók között. Kezdetben úgy tűnt, hogy a McLaren jelentős előnyre tett szert, de Hamilton barcelonai pole-ja ellenére sem kerültek fölénybe, mert közben a szezon is haladt előre.

Kínában elképesztő volt az időmérő második etapja. Nem mindenki teszi oda magát 110%-osan a Q2-ben, de muszáj megtenni, és így néha nagyobb jelentőséggel bír, mint a Q3, ahol a verseny- és gumitaktika játszik főszerepet. Kínában a Q2-ben Mark Webber állt az élen, és csapattársa, Sebastian Vettel alig 0,3 másodperccel volt lassabb tőle, mégsem került be a Q3-ba. A legjobb tíz különbsége csupán 0,282 másodperc volt, és hat különböző autó került közéjük!

Montrealban nézelődve Emerson Fittipaldi megjegyezte: „Micsoda fantasztikus év! Nem emlékszem rá, hogy ilyen szoros lett volna bármikor is, még az 1970-es években sem.”

Ott a pont...



■ Alonso és Hamilton a harmadik és ötödik helyen végzett Monte-Carlóban, csupán 3,2 másodperc különbséggel az eddigi legszorosabb szezonban



3. A Pirelli megfűszerezi a versenyeket

A **2012-es Pirellik** a katalizátorai annak a változatos szezonnak, amelynek tanúi vagyunk? Úgy tűnik, sokan azt gondolják, hogy az „abroncskezelés” és a „működési tartomány” az idei év varázsigejévé vált.

Soha nem bánhattunk durván az abroncsokkal, de a melegben megbirkózni a Pirelli abroncsok kopásával versenykörülmények között komoly kihívást jelent a csapatok számára, és őszintén szólva egyikük sem tudott még fogást találni az idei gumikon.

Versenyről versenyre és autóról autóra nagymértékben változik a teljesítmény a környezet és a pálya hőmérsékletének függvényében.

Néhányan jobban teljesítenek melegben, míg másoknak a hűvösebb időjárás kedvez. „Attól függ, melyik irányból mész a lejtőn” – mondja az egyik mérnök. „Ha túlságosan felforrósodnak a gumik, nem szeretnél ennél melegebbet, de ha nem tudod felmelegíteni őket, a melegebb időjárás segíthet.”

„Tényleg van úgy, hogy képes vagy megítélni, hogy hol tartasz, mert a gumik teljesítményében érezhető egy csúcspont és szintén vannak helyzetek, ahol az elejének már túl hideg, a hátuljának pedig túl meleg... minden arról szól, hogy megértsd, hol vagy a lejtőn, és megfelelően állj hozzá a versenyhez.”

Akad azonban egy pilóta – ő Fernando Alonso –, aki nem hiszi el, hogy 2012-ben nyerni csupán arról szól, hogy hogyan tudsz bánni az abroncsokkal. Elég érdekes, még annak ellenére is, hogy Montrealban az egykiáltságos taktikája végül kifogott rajta.

„A gumik ugyanazok, mint tavaly” – mondja a kétszeres világbajnok. „Csak egy fokkal puhábbak a keverékek. Nem hiszem, hogy ez olyan nagy változás. Jenson nyert Ausztráliában, mert végig ő volt a leggyorsabb, mi nyertünk Malajziában esőben, Rosberg uralta az egész kínai hétvégét és Vettel Bahreinben volt gyors.”

4. Hat világbajnok a mezőnyben

Az **F1 történelmében** először hat világbajnok versenyzett a mezőnyben: Michael Schumacher, Fernando Alonso, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton, Jenson Button és Sebastian Vettel.

Sir Jackie Stewart azt mondja: „Szerintem ez a legjobb pilótafelállítás, amit a késő 1960-as és a korai 1970-es évek óta láttam. Akkoriban Jim Clark, Graham Hill, Jack Brabham, én, Dan Gurney, Jacky Ickx, Jochen Rindt, Mario Andretti, John Surtees, Emerson Fittipaldi, Niki Lauda és Francois Cevert – azaz győztesek és bajnokok óriási gyűjteménye volt a palettán. Miután a hétszeres bajnok visszavonult, természetesen nem akadt a sportnak meghatározó alakja. Jim Clark a maga idejében az lehetett, aztán

„Szerintem az idei a legjobb pilótafelállítás, amit valaha láttam.”

Sir Jackie Stewart

voltak olyanok, mint én, Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna, végül Michael. De amikor Schumacher először visszavonult, senki sem tudta pótolni az űrt. Alonso két címet is szerzett, de nem tűnt úgy, hogy vitathatatlanul a boly élére állt volna.”

A jelenlegi korszak egyik varázsa, hogy hiányzik belőle a Michael-jellegű vezéregyéniség. Lewis Hamilton egyértelműen arra törekedett, hogy az új vezető legyen, és azzal, ahogyan újonc szezonjában Alonsót kezelte, majd 2008-ban megszerezte a címet, jó irányba haladt, egészen addig, míg a soron következő címeket Vettel el nem orozta előle. Ez talán segít magyarázatot adni Lewis nyilvánvalóan frusztrált tavalyi évére.

Névsorolvasást tartva a bajnokok között, azért arról se feledkezzünk el, hogy az idei nyertesek között egy rendkívül tehetséges ausztrál versenyzőt is találunk, aki nyolc győzelem és egy kemény 2011-es időszak után határozottan és erősen tért vissza idén. Adjuk hozzá néhány fiatalabb pilóta szép teljesítményét – és valóban megérezhetjük a szezon ízét. →





5. Új győztesek és feltörekvő tehetségek

Visszatérő probléma a Forma-1 történelmében, hogy csupán néhány igazi versenyképes csapat van, néha pedig csak egyetlen. A nézők egy idő után emiatt valóban elveszíthetik érdeklődésüket. A Schumacher/Ferrari éra a legfigyelemreméltóbb példája ennek a jelenségnek.

Néhány éve a korábbi FIA elnök, Max Mosley tett egy vicces megjegyzést arra, hogy a csapatok között a pilóták mozgása még értelmesebbé teszi az egyéni és konstruktóri bajnokságot. Soha nem tekintették gyakorlati javaslatnak, de mindig volt egy általános vélemény a tehetségekről, a leggyorsabb srácok pedig természetesen mindig megtalálják az utat a legjobb autókhoz.

Idén sokkal szorosabb szezonban új győzteseket ünnepelhettünk, Pastor Maldonado és a Mercedes nagyra értékelt versenyzője, Nico Rosberg személyében. A venezuelai győzelme azért volt különösen izgalmas, mert hét és fél éves távollét után visszarepítette a Williams istállót a dobogó legfelső fokára. A szorosabb versenyben Sergio Perez és Romain Grosjean is dobogós helyezéseket ért el.

Megkérdeztük a Mercedes csapatfőnökét, Ross Brawnt, megosztaná-e velünk a nézőket a versenyzők megváltozott képességeiről. „Egy kicsit fordult a kocka, és megtanultuk, hogy talán mielőtt ítélnénk, hosszabb ideig kellene figyelniük a pilótákat, mint korábban tettük” – mondta mosolyogva.

„Szerintem Maldonado fantasztikus munkát végzett Spanyolországban, Perez is nagyszerűen dolgozott Malajziában, és zseniális dolog a sport számára, hogy ezek a srácok megmutathatták a tehetségüket az élen. De végül azt hiszem, hogy az átlagos munkát is látni fogjuk. Alonso annak ellenére is vezet a bajnokságot jelenleg, hogy nem volt túl jó az autója, és ez amiatt van, amit ő tesz hozzá. Ez az, ahol a tehetség megmutatkozik. De egyszerű látni, hogy új arcok is lehetőséget kapnak. Néhányuk él vele, és bizonyítani tudja, hogy hibátlanul meg tudja csinálni.”

Alonso szinte mindenhol könyörtelen és hibátlan. Az ász mindig ász lesz, de izgalmas azt gondolni, hogy 2012 még mindig tartogat számunkra további meglepetéseket.



■ Alonso győzött Malajziában, de Sergio Perez hihetetlen második helyre a hétvége beszédtemájává vált



■ Sokat vártott magára, de Nico Rosberg végül megszerezte első győzelmét a Kínai Nagydíjon



■ A „fizetés pilótának” is nevezett Pastor Maldonado állva hagyta kritikáit Spanyolországban



■ Az első nyolc versenyen Grosjean 6-2-re legyőzte Kimit, és az út során begyűjtött pár dobogós helyezést



6. Jobb közvetítések, mint eddig bármikor

A Forma-1 rajongói jobb közvetítéseket láthatnak, mint amilyenről valaha is álmodni mertek volna, és minden szabadedzés és időmérő edzést élőben követhetnek. (Nagy-Britanniában és a live-stream csatornákon – a szerk.) Ott van még a high-tech varázslás a live timingtól kezdve a GPS-követőkön át a HD-ig és az 5.1 Dolby surround hangzásig.

Az angol nézőkért két csatorna is verseng: a BBC földfelszíni lefedettsége tíz versenyt

követ élőben, a fennmaradókról pedig hosszú rögzített adásokat közvetít, míg az újonc Sky minden versenyt élőben, hatalmas háttérrel ad le a saját Forma-1-es csatornáján.

„A BBC már nagyon magas minőségű adást biztosított” – mondta a Red Bull csapatfőnöke, Christian Horner. „Kommentátoraink és szakértőik vannak, akik tényleg nagyon vonzóvá teszik a nézők számára a műsort, így mindenkinek kiváló rálátása nyílik a sportra,

a versenyzők személyiségére. A Sky még több részletes technikai háttérrel tesz hozzá. Borzasztóan hosszú az átjátszási idejük, így sokkal mélyebbre tudnak ásni a témában, az igazi rajongók több információt kapnak, mint előtte bármikor. Ez egy jó kombináció, amin mindenki nyerhet.”



7. Több verseny

Bernie Ecclestone évekként elzárta azt szokta mondani, hogy soha nem lehet 16-nál több futam a naptárban. A jó hír a rajongók számára, hogy most 20 van, és az új Concord Egeyzményen folyó tárgyalások alapján ez a szám emelkedni fog.

Izgalmas, új versenyekkel bővült az elmúlt években a naptár, köztük az éjszakai és szürkületben megrendezett esemény Szingapúrban és Abu Dhabiban. Korea 2010-ben csatlakozott, majd India követte tavaly, és idén a sport soka-

kat felvillanyozva visszatér Amerikába az USA Nagydíjjal, amelyet novemberben rendeznek a Texas állambeli Austinban.

Ami a jövőt illeti, Bernie több mint 30 éve próbálkozik New Yorkban, és úgy tűnik, végül sikerül neki összehozni New Jersey-ben az utcai pályát. Oroszország 2014-ben ad otthont egy nagydíjnak, valamint várhatóan újra reflektorfénybe kerül Argentína, Mexikó és London is.

Néhány modern pályának ugyan megvannak az ellenzői, de a naptár bővítése új

közönséget hozott a Forma-1 számára, így valóban globálissá tette a sportot. A történelmi versenyek Monacóban, Silverstone-ban, Monzában és Spában megmaradnak, ahogyan szeretjük az Európán kívüli eseményeket, mint Melbourne és Montreal, de a Forma-1 olyan klasszikus pályákra is ellátogat, mint Suzuka vagy Interlagos. Mindenki, a leghűségesebb hagyománytisztelők is egyetértenek abban, hogy ez egy jó egyensúly. →



■ Az új pályák, mint a lenyűgöző Yas Marina Abu Dhabiban, a globális közönség felé is kitérte a Forma-1 kapuit



8. Több találkozó a pilótákkal

Bizonyos körök nosztalgikus hangulattal gondolnak vissza azokra a napokra, amikor beszélhettek az F1 paddockjába, és szabadon megveregethették a versenyzők vállát, még a sajtótájékoztatók és sajtófőnökök megjelenése előtt. De változnak az idők, és a sport már hihetetlenül sikeres, az idő pedig pénz. A több mint 300 akkreditált médiummal az F1 paddockjában, többé már nem praktikus a versenyzők számára, hogy végtelen hosszan interjúkat adjanak a versenypályákon, nem maradna idő arra, hogy autókba üljenek.

A fentiek miatt tényleg nosztalgizva tekintenek vissza az újságírók a régi napokra. Ami a rajongóknak a kedvenceikkel alkotott kapcsolatát illeti, soha nem volt jobb.

A modern média korában már ott van a Twitter, amely lehetővé teszi, hogy a rajongók napi kapcsolatot tartsanak a pilótákkal. A csapatok és a versenyzők is nagylelkűen szentelnek időt az újdonságokra, mint például a FOTA (Forma-1 Csapatok Szövetsége) rajongói fórumaira, ahol a rajongók közvetlenül is feltehetik nekik az F1-gyel kapcsolatos kérdéseiket.

Mivel a Forma-1 globális hálózata egyre szélesebb, az új helyszínek utcai megmozdulásai több emberhez eljuttatják a sport zaját és látványát, mint valaha. Ha te is szeretnéd, ott a helyed.



9. F1-filmek

A mozivásznak hatását sem szabad alábecsülni, hisz általuk is horogra akad néhány új Forma-1-es rajongó. De sokat kellett várunk egy olyan filmre, ami kimerítené a versenyek témáját. A két klasszikus, John Frankenheimer 1966-os Grand Prix-je és Lee Katzin 1971-es Le Mans-ja óta bemutatott már egy sor középszerű művet. Tony Scott 1990-ben alkotta meg NASCAR alapú Mint a villám című filmjét, majd Renny Harlin igazán ször-

■ **A jó Forma-1-es filmek inséges ideje után a Senna a trendektől eltérően jó kritikát kapott, és több díjat is nyert**



nyű Champ Car témájú műve következett Felpörgetve címmel, amelynek Sylvester Stallone egyszerre volt az írója és a producere. A sztár eredetileg egy Forma-1-es filmet tervezett, ezért 1997-ben Monzába is ellátogatott, de megváltoztatta a terveit, hogy készítsen egy olyan produkciót, amely a 72 millió dolláros költségvetés mellett 32 milliót hozott a konyhára. Az amerikai tévénél Jay Leno a motorsport szörnyű ábrázolásának és a legrosszabb autós filmnek titulálta, ami valaha készült.

Megállapíthatjuk, hogy egy jó filmet valóban drága és összetett előállítani, így a rendezők inkább távol maradnak a versenyzés történetétől. De mindez csak addig volt igaz, amíg el nem készült Asif Kapadia díjnyertes 2010-es Senna című dokumentumfilmje.

A Forma-1-es és a sport témájú filmeknél általában nincs szükség a közhelyekre, egyszerűen érzékenyen kell kezelni őket. Ron Howard legutóbbi alkotásának, a Rushnak minden lehetősége megvan arra, hogy hatalmas siker legyen. Hunt és Lauda küzdelmének 1976-os drámája még több rajongót hoz majd a Forma-1-nek.

■ **Ron Howard jelenleg is forgatja a Rusht, a Lauda és Hunt között folyó 1976-os küzdelem történetét**



„Ron Howard legutóbbi alkotásának, a Rushnak minden lehetősége megvan arra, hogy hatalmas siker legyen, és még több rajongót hozzon a Forma-1-nek.”



10. Nagyobb biztonság



■ **Bruno Senna sérülés nélkül megúsza a Bajnokok Falának ütközést Kanadában, köszönhetően a korszerű Forma-1-es biztonsági előírásoknak**

A Forma-1 soha nem volt tökéletesen biztonságos, és soha nem lesz teljesen kockázatmentes, amit Maria de Villota legutóbbi tesztje is mutat, ám az FIA nagy hangsúlyt fektet olyan biztonsági szabályokra, amelyek 30 évvel ezelőtt elképzelhetetlenek lettek volna.

Az utolsó, pilótákat érintő komoly autóbaleset egy Forma-1-es versenyhétvégén, 1994-ben, Imolában, Roland Ratzenberger és Ayrton Senna tragédiája volt. De ez 18 évvel ezelőtt történt, és a szénszálas koporsó sokat tett az ütközés során történt sérülések minimalizálásáért. Ez jól látszott az olyan baleseteknél, amelyet Robert Kubica viszonylag sértetlenül úszott meg 2007-ben, Kanadában.

A HANS (fej- és nyakvédő) eszköz és a továbbfejlesztett oldalsó

ütközésvédelem új biztonsági elemek voltak, és az új sasszéky egyre szigorúbb töréscsökkentővel és a keréklánc bevezetése is szigorította a szabályokat.

De amíg nyitott pilótafülkéjű autókkal versenyeznek, a pilóták feje mindig nagyon nyilvánvaló kockázatot jelent, amivel foglalkozni kellene. Míg az egyszerű szemlélőnek csodálatosnak tűnhet, hogy a Forma-1 oly sokáig elkerülte ezt a fajta, repülő kerék okozta balesetet, ami az F2 pilóta, Markus Hottinger életét követelte az 1980-as évek elején, és amely nemrégiben Henry Surtees, az 1964-es Ferrari-bajnok, John fia életébe is került.

Az FIA átgondolta mind a pilótafülké elötető és az előre szerelt bukócső és keret témáját, hogy

védje a versenyzők fejét, ami túlságosan is sérülékeny, ahogyan bebizonyosodott, amikor Felipe Massa eszméletét veszítette 2009-ben Magyarországon, mert eltalálta Rubens Barrichello Brawnjának egy csavarja. Ha az FIA öt évvel korábban nem hozott volna új szabályokat, akkor kétséges, hogy Massa túlélte volna-e a magyar pályán történt esetet...

A manapság használatos fejtető egység védelmet nyújt, miközben továbbra is lehetővé teszi a menekülést a pilótafülkéből, és az autót sem terheli meg túlságosan esztétikailag egy nagyobb változások általi kihívás.

„Soha nem tanulmányoztam előtte részleteiben a bukócsövet” – mondta nemrég Michael Schumacher. „De ez egy olyan kezdeményezés, amellyel nagyon egyetértünk.” →





11. Egészséges mezőny

Az F1-es autók egészséges mezőnyéhez 26 autó tartozik, de a jelenlegi 12 csapat csupán 24 autót üzemeltet. A minőség a fontos, és igaz, hogy a Forma-1 új csapatai (Caterham, Marussia és HRT) valamivel le vannak maradva, de ők sem reménytelenek, az élen járók versenyéig talán még soha nem volt ilyen szoros.

De egy megjegyzést még hozzá kell tenni. Hogy a versenyképességet fenntartsák – és erről többféle nézetet vallanak –, már kiküszöbölték a motorok teljesítményének különbségét. A motorfejlesztések befagyasztása, amelyet

a költségcsökkentés érdekében tettek, azt jelenti, hogy a szezonra vonatkozó motorok költségvetése nem haladhatja meg a 20 millió dollárt, és ezzel a sport ott tart, ahol tíz évvel ezelőtt.

Félnék visszatérni azokhoz a napokhoz, amikor a „zöld” V6-os turbók sokkal bonyolultabbak voltak, és erőteljesebb energia-viszanyerő rendszereket használtak, amelyeket terveznek 2014-re. De amíg nem a kis költségvetésű csapatok számára is megfizethető motorok felé tendálnak, addig néhány ilyen alakulat léte veszélyben van.



Az egyik csapatfőnök a „költségsapka” mellett áll, így a Forma-1 nem válik a motorok versenyévé. „Ebben a pillanatban jó a sport” – mondta nekünk. „Ha logikusan nézzük, annak az esélye, hogy a három fő gyártó ugyanolyan teljesítményszintű motorokat szállítson, legalábbis kezdetben, elég kicsi. Ha mondjuk egy motor áll az élen és három beszállító van, akkor 66%-os esély van, hogy nem lesz a tiéd...”

Tehát élvezd, amíg lehet...

12. A sport megelőzi a politikát

A politika most a hátsó ülésen ül. A 2007-es „Spygate” botrányért 100 millió dolláros bírságot kapott a McLaren, és az a híres erőltetett kézfogás az FIA elnöke, Max Mosley és Ron Dennis között Spában egy „kiskapu” volt, de ezzel a történettel megtörténhetnének egy egész könyvet.

Jean Todt elnöki korszaka sokkal csendesebb. De amikor egy év alatt az Új Concorde Egyezmény a kukába került, és a sport 30 százaléka elúszott a szingapúri tőzsdén, naivitás lenne azt sugallni, hogy semmi sem történik a színpadok mögött.

A pénz kérdése kétségkívül megoldódott a nagy civakodást és tárgyalást követően, ez általában így működik. De az furcsának tűnik, hogy továbbra is azok körül forog minden, akiknek a legkevésbé lenne rá szüksége (Ferrari, Red Bull és McLaren). Ahelyett, hogy azon dolgoznának az illetékesek, hogy megfizethető „zöld” erőforrásokat kínálnak a csapatok számára. Ők ugyanis rendkívül aggasztónak



■ Annak ellenére, hogy a 2012-es Bahreini Nagydíjat viták kísérték, emlékezetes futam lett

tartják, hogy a megnövekedett motorköltségek egyszerűen életképtelenné teszik a helyzetüket. Ami a végkifejletet illeti: hagyományosan egy hármas kimenetelű döntő küzdelem lesz a kereskedelmi jogok birtokosa, az irányítótestület és a csapatok között. A Concorde-tárgyalások mindig érdekesekek, és elkerülhetetlenek lesznek a hullámvölgyek a következő hónapokban.

Érdekes lesz látni, hogyan végződnek majd az egyezkedések, de ilyen fantasztikus szezonban, ahol a verseny már javában zajlik, úgy tű-

nik, hogy a nagy dolgok már nem omolhatnak össze.

A 2012-es szezon hetedik futama, a Kanadai Nagydíj biztonsági autó nélkül zajlott le, és a legjobb nyolc autó alig több mint 15 másodpercnyi különbséggel ért célba. Összehasonlításként vegyük a hetedik kört minden évtized kezdetén, mióta 1950-ben elindult a bajnokság: azt láthatjuk, hogy átlagban a győztes és a második közötti különbség több mint fél perc. Ennyire erős most a Forma-1.

„Érdekes lesz látni, hogyan végződnek majd a tárgyalások, de úgy tűnik, hogy ami nem romlik el, azt nem kell megjavítani.”

Groupama Garancia

Vezetéstechnikai Centrum

BIZTONSÁGRA TÖREKVŐKNEK
HATÁROKAT KERESŐKNEK
FEJLŐDNI VÁGYÓKNAK

VEZETÉSTECHNIKAI ÉS OFF-ROAD KÉPZÉS
MINDENKINEK AKI SZERETNÉ MEGISMERNI
A JÁRMŰVE ÉS SAJÁT HATÁRAIT



TANULJ A LEGJOBBAKTÓL
A HUNGARORINGEN ÉS A TANPÁLYÁN!
15 ÉVE A BIZTONSÁGOS
KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLATÁBAN!

Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum
"Tanpálya" Vezetéstechnikai Centrum Kft.

Cím: 2146 Mogyoród Pf.49 Hungaroring
Tel: (06-28) 441-951
Fax: (06-28) 441-961
E-mail: tanpalya@tanpalya.hu



WWW.TANPALYA.HU

A TANPÁLYA ARCAI ÉS A BIZTONSÁGOS
KÖZLEKEDÉS ELKÖTELEZETTJEI



ALONSO

az F1 leggyorsabb pilótája?

Két világbajnoki címével és a Ferrarival aratott győzelmei miatt **Fernando Alonsót** gyakran a sport legjobb pilótájának nevezik. Szakértőinktől arra kerestük a választ: igaz lehet-e ez az állítás?

SZÖVEG: ANDREW BENSON
FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT
FORDÍTOTTA: TÓTH GÁBOR

A SZAKÉRTŐK



GARY ANDERSON
BBC műszaki elemző



MARTIN BRUNDLE
Sky F1 tudósító



IVAN CAPELLI
olasz F1-es kommentátor



DAVID COULTHARD
BBC F1-szakértő



STEFANO DOMENICALI
Ferrari csapatfőnök



GIANCARLO FISICHELLA
Ferrari tesztpilótája



ALAN PERMANE
Lotus pályamunka-igazgató

FORRÁS: ANDREW FERREPOULAT, CHARLES COATES/LAT, ALASTAIR STALEY/LAT, JEFF BLOWHAM/LAT, SUTTON IMAGES



Néhány órával a Kanadai Nagydíj megnyerése után Lewis Hamilton a csúcson volt, és győzelmét édesnek érezte – legyőzte Fernando Alonsót.

„Szeretek Fernandóval versenyezni; úgy tűnik, ő a legjobb pilóta itt” – nyilatkozta Hamilton. Hogy a spanyol egyik legnagyobb riválisa miért nem használta a gyakorlatias „egyike” jelzést, az lényegtelen. Hamilton egyre inkább olyan kijelentéseket tesz, amellyel nehéz vitatkozni.

Hamilton és Sebastian Vettel mellett a Formula-1 „nagy hármásában” Alonsót is meg kell említeni, aki képességeinek köszönhetően remek teljesítményt nyújt a Ferrarival, az autóval, amely a szezon elején 1,5 másodperces hátrányban volt.

„Egyszerűen minden idők egyik legjobbja” – közölte a Mercedes csapatfőnöke, Ross Brawn a Brit Nagydíjon. „Olyan versenyeken győzött, amelyeket nem tudott volna megnyerni... versenyeket, amelyeken esélye sem volt a diadalra. Ez jellemzi a nagyszerű pilótát.”

„Nem az ő autója a legjobb az idei évben, de a bajnokság élén áll. Sikerült idekerülnie, mert az, ami: pilóta.”

De mi teszi Alonsót ennyire jó pilótává? És valóban a világ legjobbja?

Ennek a kérdésnek a megválaszolására az F1 Racing szakértőket kért fel, akik versenyeztek a pilóta ellen, dolgoztak vele, és pályafutása során figyeltek rá.

Ők: a Ferrari csapatfőnöke, Stefano Domenicali; a csapat tartalékpilótája és Alonso korábbi Renault-os csapattársa, Giancarlo Fisichella; a Lotus (korábban Renault) pályán végzett munkájáért felelős vezetője, Alan Permane; korábbi Formula-1-es pilóták és jelenleg televíziós kommentátorok, David Coulthard, Ivan Capelli és Martin Brundle; valamint a korábbi Jordan, Stewart és Jaguar műszaki igazgatója, Gary Anderson, aki jelenleg a BBC műszaki elemzője.

A szakértők különböző szempontból vizsgálták meg a pilótát, és így nyilatkoztak...

TEHETSÉG

Fisichella: Nagyszerű, fantasztikus pilóta. Hihetetlen, hogyan tudja felmérni az autót, a pálya és a gumik határait. A versenyen kiegyensúlyozott. Tudja, mikor kell nyomni, mikor kell óvni a gumikat. Mindig, mindig a határon autózik, amikor szüksége van rá. Jelenleg a többiek előtt áll.

Capelli: Állandóan 110 százalékon működik, minden egyes körön. És képes az autó problémáival megküzdeni.

Permane: Monzában a 2006-os időmérő edzésen autójának a fele tönkrement. Felmértük a leszorítóerőt, amit veszített, kiszámoltuk, mennyi köridőt veszít –, de ehhez közel sem került. Olyan, mintha nem akarta volna ezt elfogadni.

Brundle: Sennához hasonló ösztönös érzései vannak arról, hol a tapadás, és már a kanyar előtt tudja, mekkora tapadásra számíthat.

Anderson: A Ferrarinál úgy érzik, olyan dolgokra képes az autóval, amelyre a többi pilóta nem. Gyakran mondják: „Ez belőle jön; nem az autóból.” Nem hiszik el, ami megtörténik. Az emberek azt mondják, hogy nem ugyanolyan a helyzet, mint amikor Michael Schumacher a csapatnál volt; kicsit jobban szerepelnek, de talán nem is-

merik jól Michaelt. De felülmúlhatatlan elismerésük Alonso tehetsége, motivációja felől, és nem kritizálják őt. Amikor a dolgok rosszul állnak, akkor is a csapat tagja.

Coulthard: Pályafutása nagy részét az élen töltötte, így nem előzött sokat, így Lewis talán sokkal inkább ösztönös pilóta. De a brit a baleseteknek is gyakran részese. Ahogy Alonso megelőzte Mark Webbert és Romain Grosjeant Valenciában, a kettős kanyar külső ívén, ez mutatja tehetségét. Tudja, mikor kell feladni – ez szimbolizálja karakterének erősségét és versenyzői képességét.



HAJTHATATLANSÁG

Permane: Legnagyobb erőssége természetesen a sebessége, de ha lehetőséget lát, nem számít, milyen kicsi, abszolút megragadja, és nem engedi el. Egy kis pályán is a győzelemre tör. Nagyon ritkán adja fel. Nagyon, nagyon ritkán. Még akkor sem, amikor a határon van.

Brundle: Gyors a versenyen, kiegyensúlyozottan gyors. Mindig ott

„A Ferrarinál úgy érzik, olyan dolgokra képes az autóval, amelyre a többi pilóta nem.”

Gary Anderson

van, és a többiek hibáját kihasználja. Amikor a győzelemre nyílik esélye, akkor megragadja azt, ahogy tette tavaly, Silverstone-ban.

Domenicali: Valami olyasmiről beszélünk, amit a legtöbben nem értenek meg. Amikor az utolsó néhány tizeden belül vagy minden körben, minden versenyen, minden évben, és ezt nagyon kiegyensúlyozottan tudod tartani, az azt jelenti, hogy maximálisan tudsz koncentrálni, és a legmagasabb szinten teljesítesz. Ez számomra hihetetlen karakterességre utal.

Capelli: Nem vezet vakon, mindig gondolkodik. Kanadában például a verseny végén kritikus pozícióban volt. A győzelemért küzdött, végül az ötödik helyért is meg kellett harcolnia. A pilótafülkében már kiértékelte a helyzetet, és felmérte, néhány pont is fontos a bajnokságban. Másrészről viszont Lewis hasonló helyzetben volt Valenciában, de ahelyett, hogy azt mondta volna: „ezek a pontok ezen a versenyen elegek”, harcolt Maldonadóval, és mindent elveszített. Ezért jár Fernando egy lépéssel a többi pilóta előtt.

Permane: Hihetetlenül erős a kerékcserék folyamán. Kivezető körei fantasztikusak. Ha kivesszük a kerékcserét és a boksza be-, illetve a kivezető kör idejét nézzük, folyamatosan a leggyorsabbak között van. Mindig tökéletesen helytáll a kerékcserék alkalmával. Ezt nem lehet alulértékelni. Ha 99 vagy 100 alkalommal meg tudod csinálni a 100-ból, akkor tudják, nem kell megmozdulniuk, követni az autót, így a szerelők az autóval foglalkozhatnak. Azzal, ha jó időben vagy jó helyen, még gyorsabb tudsz lenni. →





TELJESSÉG

Domenicali: Azt látom, hogy most teljesen másképpen alakulnak a dolgok, az érettsége miatt. Úgy gondolom, felért a csúcsra. Amikor a leggyorsabb pilótáról beszélsz, számításba kell venni az embert a csapaton belül, és a személyt, aki kapcsolatban áll a környezetével. Sokat fejlődött.

Coulthard: Ő a szintjelző, néhány éve világbajnokságot nyert, de még mindig gyors, motivált és valódi csapatvezető.

Elkötelezett az edzésben, ellátogat a gyárba, és a szimulátoron dolgozik. Olyan, mint egy ember, akinek küldetése van.

Brundle: Érdekes Alonsót követni a Twitteren. Nyilvánvalóan keményen edz – keményebben, mint hittem. Komoly hozzáállással dolgozik.

Domenicali: Csodálatos, ahogyan vezet a versenyen, miközben nem állnak a rendelkezésére a bokszfalon számunkra látható információk. Hihetetlen, ahogyan pontosan tudja, mi zajlik körülötte.

Permane: Nagyszerű példa volt 2008, Fuji. Az élen állt, de Kubica beérte őt, vagy talán gyorsabb is volt nála, és Alonso a rádión azt mondta: „Röviden tankoljatok, megnyerhetem a versenyt”. Majd néhány időmérő kört futott. Ez a pillanatfelvétel jellemzi őt. Soha nem hallottam ilyet korábban pilótától.

Donenicali: Megbízik a csapatnál dolgozóknak, és ösztönzi őket a további javulásra. Nem felületes ember. Szeret elmerülni a részletekben, és megérteni mindent. Ez nagyon hasznos a körülötte dolgozóknak, mert segít megőrizni a megfelelő nyomást.

Fisichella: Közel áll a csapathoz. Nagyon gyakran jár Maranellóba, és a szerelőkkel találkozik, velük ebédel, focizik, néhányukkal kerékpározik. Az emberi bölcsesség nagyon fontos a Formula-1-ben. A szerelőknek látniuk kell azt a pilótát, aki jó, aki gyors, de a barátságát is érezniük kell.

Permane: Nem egy új stílusú pilóta, aki órákig az adatokat bújja. Nem érdekli az igazából. A műszaki megbeszéléseken néha olyan benyomást kelt, mint aki nem figyel. De ha kérdést tesz fel neki, mindent tud. Nagyon, nagyon okos, amikor bizonyos dolgokról kell dönteni. Ugyanaz a helyzet a sportszabályokkal is. És tudom, ő az egyik olyan pilóta, akire Charlie Whiting a legjobban figyel, amikor a pilótaeligazításon beszél. Nem beszél gyakran, de amikor megteszi, nagyon értelmes dolgokat mond.



GYENGESÉG

Brundle: Kegyetlen a gyorsasága, a megbízhatósága és az a képessége, hogy ne akadjon össze más autókval, sokkal kiemelkedőbb, mint a nyers sebessége. Hamilton és Vettel összerak egy kört, és azt lehet gondolni: „Honnan jött ez?” Nem emlékszem Alonsónál ehhez hasonló pole-pozícióra, habár a 2006-os monzai időmérő a fejében van. Ez volt az egyik legkiemelkedőbb időmérő kör, amelyre emlékszem. Nem hiszem, hogy rosszul teljesítene az időmérő edzésen; nem hiszem, hogy ez a gyengéje – de azt sem mondom, ez a legnagyobb erőssége.

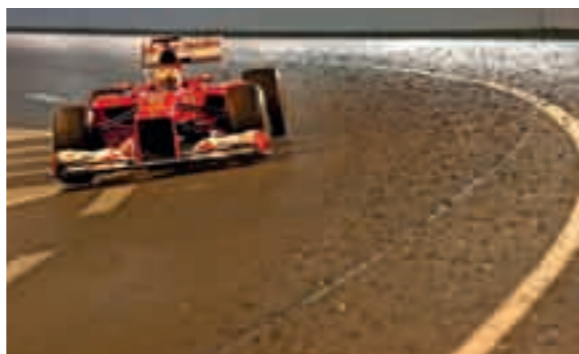
Anderson: Nem hiszem, hogy bárki más ilyen teljesítményt tudna nyújtani a Ferrarival, mint amilyet ő az idei évben. Azonban azt hiszem, ha autójukkal az élen lennének, Vettel még jobb lehetne.

Coulthard: Nem írnám le őt egy időmérő edzésen. Nem hiszem, hogy ez a gyengéje.



„Ha lehetőséget lát, nem számít, milyen kicsi, abszolút megragadja, és nem engedi el. És nagyon ritkán adja fel. Nagyon, nagyon ritkán.”

Alan Permane



Domenicali: Először is nem szabad elfelejteni azt, hogy az utóbbi néhány évben voltak olyan helyezetek, amikor néhány pilóta nagyszerű pole-pozíciót tudott elérni, erre azért volt lehetőség, mert nagyszerű volt a kapcsolat közte és a fantasztikus autó között. Ha összerakod a köreit, Fernando ebben a sorrendben a legjobban áll. Ha jó autót adunk neki, pole-pozíciót szerez.

Fisichella: Egy körön talán csak egy kicsivel gyorsabb. Vannak olyanok, mint például Hamilton és Vettel, akik nagyon közel állnak hozzá, de az időmérő edzésen gyorsabb, amikor bízik az autójában. De a versenyen a többiekhez képest hihetetlen teljesítményt nyújt.

Permane: Nem fogadja el azt a tényt, hogy a csapattársa legyőzi őt. Ez a gyengéje és valójában az erőssége is.



„Kivételes tehetség, hihetetlen sebességgel, és mindig a legjobbat nyújtja. Kétszeres világbajnok, és talán az egyik legjobb, ha nem a legjobb pilóta a sportban.”

Lewis Hamilton

Mit mondanak Alonso riválisai...

Jenson Button

„Fernando nagyon tehetséges, kétszeres világbajnok és gyors. A leggyorsabb-e a sportban? Talán nem, és talán hasonlóan nyilatkozna ő is –, de nagyon intelligens. Bizonyos szempontból hasonlóak vagyunk, másrészt viszont nem. A hasonlóságot az jelenti, hogy szeretnénk egy csapatot körénk építeni. Olyan támogatásra van szükségünk, amely segít a jó eredmény elérésében. Amikor ellene versenyzel, és legyőzöd, az különleges érzés. Elismerem őt, okos pilóta, ezért mindig számolni kell vele.”

Sebastian Vettel

„A pilóta, aki a leginkább kimagaslik, talán Fernando – ő az egyik legösszetettebb versenyző. De Lewis is nagyon, nagyon gyors, és vannak még mások is ilyenek.”

Lewis Hamilton

„Kapcsolatunk ellenére azt hiszem, barátságunk és egymás iránti tiszteletünk sokat erősödött. Sokat tanultam tőle pilótaként, és javult a vezetésem annak köszönhetően, hogy csapattársak voltunk. Kivételes tehetség, hihetetlen sebességgel, és mindig a legjobbat nyújtja. Kétszeres világbajnok, és talán az egyik legjobb, ha nem a legjobb pilóta a sportban.”

Mark Webber

„Egyik pályán figyeltem, amikor Fernando Alonso a Ferrarival egy nagy sebességű kanyarhoz érkezett. Láthattam a csodálatos munkát, melyet végzett. Elmondható, nagyon keményen dolgozott. Az autó nem tűnt rossznak – profizmusát tekintve Fernando az autó előtt jár, és jó látni ezt.”

Fisichella: 2006-ban, Kínában, amikor gyorsabb voltam nála a versenyen, a csapatot hibáztatta, mert nem segítette őt együtt dolgozva egy jobb eredmény eléréséhez. De ez akkor volt. A szezon további részén rendben ment, még akkor is, amikor néhány tizedmásodperccel gyorsabb voltam nála. Csendes volt. Megértette a problémát; megértette, miért nem volt elég gyors, de ez így volt rendjén.

Coulthard: Amikor a McLarent elhagyta (miután nem jött ki a csapattal 2007 végén), úgy gondoltam: nem lehet őt legyőzni, mert akkor távozik? Elismerve erejét egy brit mondás jut eszembe: „Tudod mit? Eladtam valamit, amit nem vettél igénybe. Nem érdekel, hogy három évre szól a szerződésünk.” El tudom képzelni a tárgyalást. Ron Dennis udvarolt. És Alonso felkészült arra, hogy kilépjen a szerződésből. Nem Lewis miatt volt, mert ma már ők barátok. Azért történt, mert a csapat nem tudta teljesíteni, amit ígért neki. Vette a cókmozkáját és távozott. Ha visszatekintek a pályafutásomra, szerettem volna, ha sokkal meggyőzőbb vagyok, mert ez talán rövid távon hátrányos, de hosszú távon előnyös lehet.

Domenicali: Ez mind az érettségnek a része, amelyet említettem. Úgy gondolom, ebből a szempontból Fernando nagyon érett.



Ő A LEGJOBB?

Anderson: Az első helyeken teljesítő autóval véleményem szerint Vettel van annyira jó – és talán még jobb –, mint Ayrton Senna. Nem hiszem, hogy Alonso ilyen szinten lenne. De versenykörülmények között Alonso jobb eredményeket ér el, mint Vettel, hacsak Vettelnek nem sikerül mindent kihoznia az autóból.

Coulthard: Seb nagyszerű, de még fiatal. Lewis fiatal kora ellenére már átélt hullámmzó teljesítményt. Alonso úgy tűnik magabiztos kézzel dolgozik.

Brundle: Nagyon erős kijelentés azt mondani, hogy ő a legjobb. De ő állna-e listám élén, ha csapatófőnök lennék? Talán igen.

Fisichella: Mindent megtesz, amit tud, és senki nem végez nála jobb munkát.

Fernando Alonso

A sokak által legjobbnak tartott Forma-1-es pilóta nem hajlandó felfedni kedvenc trükkjét, azt viszont elárulja, hogy akad valaki a McLarennél, akinek karácsonykor soha nem küldene képeslapot...

SZÖVEG: JAMES ROBERTS KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT FORDÍTOTTA: MALIK ERIKA

Amikor Fernando Alonso belép a terembe, azonnal észrevehető a jelenléte. Akárhová megy, a kétszeres világbajnok magára vonzza a figyelmet. Akár autogramvadászok üldözik a pálya kapuin belül, akár az operatőrök az F1 paddockjában, Fernando minden mozdulatát követik és megörökítik. Ha olyan egyenletes teljesítményt nyújt valaki a pályán, mint amelyet ő ebben a szezonban, mindig a figyelem középpontjában lesz.

Az idei lenyűgöző versenyei a pilóták bajnokságának élére repítették, és a világ tetején ülve fülüg ér a szája, amikor találkozunk – bár kint zuhog az eső – a Ferrari-paddock motorhómejében, Silverstone-ban.

Méretegeti egy kicsit Fernando a kérdéseket tartalmazó kártyapaklit, majd vagányan és nyugodtan húz egyet, felkészül, hogy megküzdjön a mindenre kiterjedő kérdésáraddal, a sportbeli példaképeitől kezdve az életéig Maranellóban. Gondolatait és

mozdulatait újra megörökítjük az utókor számára...

Úgy tűnik, az idei abroncsok nagyon érzékenyek az autó beállításaira. Hogyan tudja egy versenyző maximalizálni a gumik teljesítményét a verseny alatt és egy körön, az időmérőn is?

Adrian Bennett, Egyesült Királyság

Az abroncsok egyértelműen kritikus tényezőnek számítanak idén, és tudjuk, hogy azok kezelése jelenti a kulcsot a győzelemhez és a jó eredményhez. A viselkedésük pályáról pályára változik, és az időjárástól is függ. Fontos, hogy ne tegyük ki nagy stressznek az etap elején, és mindenekelőtt, amikor a határhoz érsz, úgy értem, hogy eléred azt a pontot, amikor a teljesítmény csökkenni kezd, te pedig lassulni. Ha képes vagy könnyedén megjósolni ezt a pillanatot, segíthet akár több helyet is előrelépni. Ami az időmérőt illeti, azt mondanám,

hogy idén nincs vele gond, és bár tavaly küzdöttünk a keményebb keverék felmelegítésével, most a helyzet sokkal jobb.

Ki volt a gyermekkori hősöd?

Chris Grabham, Egyesült Királyság

Őszintén szólva nem volt kifejezett sportbeli ideálom, ha erre gondolsz, gyermekkoromban sem és most sem. Sok sportoló van azonban, akikre felnézek, mint Alberto Contador, Pau Gasol, Rafa Nadal és Andrés Iniesta. De a szó szoros értelmében egyikük sem hős számomra.

A többi pilóta közül ki volt karriered legkeményebb ellenfele?

Johan Backa, Finnország

A Forma-1-esek közül talán Lewis Hamiltont és Felipe Massát mondanám. Felipét általában alábecsülik, de biztosíthatlak titeket, hogy nem könnyű feladat előtte maradni. →





Milyen műszaki változtatásokat hoznál, hogy jobb legyen a Forma-1-ben versenyezni?

Ignasi Barba, Spanyolország

Nem hiszem, hogy van kifejezetten olyan megoldás, amit előnyben részesítenék. Kihívás, hogy a jelenlegi szabályokhoz alkalmazkodjunk, és megpróbáljunk nyerni, a helyzettől függetlenül.

Amikor megérkeztél Maranellóba, mi volt rád a legnagyobb hatással?

Yannick Hedou, Franciaország

Maranellóban minden a Ferrari körül forog, és mindenütt érezni a levegőben. Ez szinte egy vallás a csodálatos történelmének büszkeségével, a jelen szenvedélye és hit a jövőben.

Tartod a kapcsolatot Robert Kubicával? Mennyi az esélye annak, hogy visszatér a Forma-1-be?

Wojciech Konstanty, Lengyelország

Nehéz megmondani, hogy Robert vissza tudja-e nyerni 100 százalékos formáját, és tud-e újra versenyezni a Forma-1-ben. Szoktam vele beszélni, és tudom, mennyire fáj neki, hogy ilyen távol van attól, ami számára a világot jelentette mindig is. Meg kell őriznie a nyugalomát, és mindenekelőtt arra kell gondolnia, hogy a testének teljes funkcionalitását visszanyerje, azután gondolkozhat újra a versenyzésen.

Tervezed, hogy a Ferrarinál maradsz a Forma-1-es karriered végéig?

Maria Kopylova, Oroszország

Már ezelőtt többször említettem, hogy ez lesz az utolsó csapatom a Forma-1-ben.

Mennyiben másabb az élet a Ferrarinál a McLarenhez képest?

Nicola Ruccolo, Kanada

Ég és föld a kettő, két csapat, amelyek különböző úton jutottak el a győzelemig, de egyikükben – és nem nehéz kitalálni, melyikük az – van valami különleges, a család melegsége, amely a világon egyedülálló.

Gratulálok a valenciai győzelmedhez, úgy tűnt, ez volt karriered legboldogabb győzelme. Szerinted is?

Darren Rolls, Ausztrália

Igen, tényleg különleges pillanat volt. Hazai közönség előtt ilyen hosszú idő után újra nyerni nagyon jó érzés. Nem vagyok egy könnyen síró típus, de a pódiumra lépve, ahogy ránéztem a tömegre, amit olyan emberek alkottak, akik valószínűleg sok áldozatot hoztak, hogy aznap ott legyenek, felülkerekedett rajtam, és ezt biztos, hogy megértitek.

Mit értékelsz legjobban az életben?

Luca Laboni, Olaszország

A családomat, és eléggé szerencsés voltam, hogy ilyen csodálatos jutott nekem.

Mit bánsz a legjobban a karrieredben?

Carli Reyes, Fülöp-szigetek

Nincs olyan, amit különösképp bánok. Hibáztam, de ki nem? De mindegyikből tanultam valamit, amely segített abban, hogy fejlődjek, és olyan pilóta legyek, amilyen ma vagyok.

Néhány évvel ezelőtt Monzában azt mondtad, hogy a Forma-1 többé már nem sport. Legutóbbi győzelmed után Valenciában a sajtótájékoztatón azt mondtad, hogy a Forma-1 újra sport. Mitől gondoltad meg magad?

Martin Saluzzo, Egyesült Királyság

Néha a pillanat hevében mondunk dolgokat, ráadásul fiatalabb is voltam akkor... minden bizonnyal az elmúlt néhány évben újra felfedeztem a versenyzés örömet, amit néhány évvel ezelőtt egy kicsit elvesztettem. De sokszor a rossz tapasztalatok tesznek érettebbé.

Ron Dennis rajta van a karácsonyi képeslaplistádon?

PD Hughes, Egyesült Királyság

Nincs.

Mi a kedvenc trükköd?

Nancy Stevens, Egyesült Királyság

Ha elmondom neked, meg is kell magyaráznom, és többé nem lenne már sikeres trükk!

Mire törekszel legjobban az életben?

Steven Gregory, Egyesült Királyság

Nem tudom, mert még mindig sok év áll előttem, hogy ezen gondolkodjak. Versenyezni akartam és nyerni, és ez sikerült is, de még nem tűztem ki célt magam elé a jövőre nézve.

Mit éreztél először, mikor megláttad magad a tükörben a piros overallban?

Andres Blanco, Egyesült Királyság

Azt gondoltam, hogy nagyon jól áll nekem...

Mi futott át az agyadon 2003-ban, Brazíliában a hatalmas baleset során?

Jon Reynolds, Egyesült Királyság

Amikor nekimesz valaminek, vagy elhagyod a pályát, mindig csak az jár a fejedben, hogy mindent megtegyél annak érdekében, hogy ne sérülj meg. A veszély a pilóta számára mindig a munka velejárója, de nem kizárólag ehhez tartozik. Az úton mindennap láthatjuk, mekkora a kockázata, egészen iskoláskor óta. Dolgozunk ezen az iskolákkal egy nevet viselő alapítvány segítségével és az FIA-val.

Meg tudod magyarázni, hogy Felipe Massa, a csapattársad miért küszködik ennyire?

Kevin Dalby, Egyesült Királyság

A szezon elején szenvedett kicsit Felipe, de Bahrein óta a helyzet javult. Ugyanakkor egy kicsit balszerencsés is volt, de aztán az elmúlt néhány futamon elkezdtek jönni az eredmények. A címért folytatott küzdelemben fon-



„Hazai közönség előtt ilyen hosszú idő után újra nyerni nagyon érzelmes. Nem vagyok egy könnyen síró típus, de a pódiumra lépve, ahogy ránéztem a tömegre, amit olyan emberek alkottak, akik valószínűleg sok áldozatot hoztak, hogy aznap ott legyenek, felülkerekedett rajtam.”



tos az ő hozzájárulása is, Felipe még mindig nagyon tehetséges pilóta, bár ezt az emberek néha hajlamosak elfelejteni.

Vezetnél valaha újra McLarent?

Tim Dormer, Egyesült Királyság

Ahogy már említettem, a Ferrari lesz az utolsó csapatom...

Van, amitől félsz?

Daniel Yeowart, Egyesült Királyság

Igen, a pókoktól.

„Lewis nagyszerű pilóta, képes a maximumot és néha még annál is többet kihozni az autójából. Ő az egyik legerősebb ellenfél, akivel valaha találkoztam.”



Hogy éreznéd magad, ha Sebastian Vettel a Ferrarinhoz igazolna?

David Ashcroft, Egyesült Királyság
Jól, miért ne? Szívesen látnánk.

Vezetheted Fiorano körül az általad választott Ferrarit? Melyik Ferrari által gyártott autót vezetnéd legszívesebben?

JD Ware, Egyesült Királyság

Gyakran, amikor Maranelloban vagyok, a GT autók mérnökei kikérik a véleményem a prototípusokról, így néhányszor utcai autókat is tesztelek a pályán, néhány nappal ezelőtt például kipróbáltam az F12 Berlinet-t, és nagyon élveztem a vezetést.

Láttam, hogy tavaly Silverstone-ban vezetted egy 1951-es Ferrari 375-ös autót, akkor úgy tűnt, jó móka csúszkálni vele. Jobban szeretnéd, ha a jelenlegi F1-es autók kevesebb lenne a tapadás?

Simon Cooke, Egyesült Királyság

Tényleg jól szórakoztam, de nem tudod, milyen jó móka a modern Forma-1-es autókat vezetni.

Fernando, hogyan értékelnéd Lewis Hamilton mint versenyzőt?

Annie King, Egyesült Királyság

Nagyszerű pilóta, képes a maximumot és néha még annál is többet kihozni az autójából. Ő az egyik legerősebb ellenfél, akivel valaha találkoztam.

Saját magadon kívül ki a következő legjobb versenyző a mezőnyben?

Thomas Giles, Egyesült Királyság

Nem tudom, hogy én vagyok-e a legjobb versenyző, de annyit mondhatok, hogy

sok, nagyon gyors pilóta vesz körül – beleértve Hamilton, Vettel, Felipét, Kimit, Buttont, Rosberget, Webbert, De Restát és Hülkenberget, de biztos vagyok benne, hogy néhányukat ki is hagytam. És még ha igaz is, nem tudsz csodát tenni, ha nincs egy gyors autód. De ha egy nevet kellene választanom, Michael Schumachert mondanám. Beszéljenek helyettem a számok a karrierjében.

Fernando, van valamilyen rituáléd a verseny kezdete előtt?

Michael Wójdat, Egyesült Államok

Nincs, nem csinállok semmi különlegeset, semmit, amit rituálénak lehetne tekinteni. Megpróbálok koncentrálni, amilyen erősen csak lehet, a legapróbb részletekig mindent ellenőrizni a versenymérnökömmel az autón, és megbeszélni a legújabb fejlesztésekre vonatkozó stratégiát, vagy például az időjárás körülményeket.

Közüled, Sebastian Vettel és Lewis Hamilton közül ki fogja megnyerni az idei világbajnokságot?

Rhodri Evans, Egyesült Királyság

Ha meg tudnám jósolni a jövőt, elmondanám neked. De nem tudom, ezért fogalmam sincs, mert sok tényezőről múlik, különösen azon, amit addig a csapatoknak fejlesztenie sikerül. De azt sem gondolom, hogy a harc csupán hármunkra korlátozódik. Feltétlenül bele kell vennem Mark Webbert és talán még valakit... ez a szezon nagyon szoros, ami azt jelenti, hogy nagyon kicsi kell, hogy valaki visszacsússzon, és így belevennem azokat is, akik jelenleg egy kicsit hátrébb állnak a versenyben.

Biztos rengeteg csúcsa van a karrierednek, de melyik volt a legrosszabb futam?

John Knowles, Írország

Ő, volt már néhány verseny, amivel nem voltam megelégedve, vagy azért mert hibáztam, vagy mert az eredmény nagyon kiábrándító volt, vagy csak mert nagyon unalmas volt. Az egyik verseny biztosan nem tartozik a kedvenceim közé, a 2010-es Abu Dhabiban, és nem nehéz kitalálni, miért...

Mi volt a legnagyobb kockázat, amit valaha vállaltál?

Dimitar Petrov, Németország

Ha belegendolsz, a mindennapi élet során is van kockázat, de éppen azért, mert minden nap szembenézünk ezekkel a helyzetekkel, nem is tűnnek valóban olyan veszélyesnek. Ezért szerintem fontos, hogy már egészen kisgyermekkorától megértsék a fontosságát a közúti közlekedési biztonság oktatásának, vagy éppen teljesen más témában a különböző betegségek elleni védőoltásoknak, mint a gyermekbénulás, ami egyre elterjedtebb. Úgy érzem, ez az a két terület, amely mellett ki kell állnom, és amelyekért én is megpróbálok tenni valamit az alapítványomon keresztül vagy az UNICEF nagykövetségként.

Mi a kedvenc filmed?

Greg Salt, Egyesült Királyság

Nincs kedvenc filmem, sőt, nem is járok gyakran moziba.

Fernando, nekem van egy Alonso-gokartom. Büszke vagy arra, hogy Európa szerte olyan sok fiatal pilóta nyer bajnokságokat a te márkáddal?

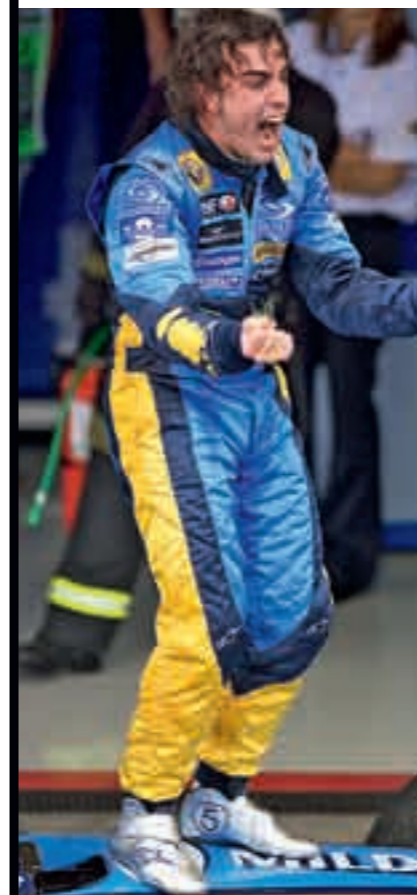
Michael Ward, Egyesült Királyság

Melyik világbajnoki cím volt a jobb? A 2005-ös Raikkönen ellen vagy a 2006-os Schumacher ellen?

Simon Longley, Egyesült Királyság

Az első cím hihetetlenül jó érzés volt, a második pedig a sporttörténelem legsikeresebb pilótája elleni küzdelem

eredménye. A harmadik, amelyet előbb vagy utóbb meg fogok nyerni a Ferrarival, még jobb lesz...



Érzelmes pillanatok a Renault-nál 2005-ben és 2006-ban, ahogy Alonso elnyeri a címet, előbb Kimi, majd Schumi elől. De arra számít, hogy az, amit a Ferrarival nyer, a legedesebb lesz mind közül



Nagyon jól választottál! Természetesen boldog vagyok, hogy ilyen sok fiatal választotta a nevetem viselő gokartot. És ha győzni is tudnak, az csak még jobb.

Hogy reagálnál, ha azt az üzenetet kapnád a csapattól, hogy „Felipe gyorsabb nálad”?

Shelagh Doyle, Egyesült Királyság

Azt tenném, ami a legjobb a csapatnak, ahogy mindig is tettem a karrierem során. A Ferrarival mindenki jól ismeri az első és örök érvényű szabályt, amely szerint a csapat mindig felette áll az egyén érdekeinek.

Fernando, a csapat nagyszerű előrelépést tett az F2012-vel, szerinted a soron következő fejlesztések elegendőek lesznek, hogy visszatartsd a Red Bullt, a McLarent, a Lotust és a Mercedest?

Rich Brabham, Egyesült Államok

Szerintem még nem értük el a csúcst, vannak csapatok, amelyek még gyorsabbak nálunk. Igaz, hogy csökkentettük a különbséget a szezon kezdetéhez képest, de ez még nem elég. Az a célunk, hogy mindig a miénk legyen a leggyorsabb autó a pályán, akár esik, akár meleg van, akár a szuperlányon, akár a kemény keveréken megyünk, akár az utcai pályákon, akár a leggyorsabb versenypályákon. Sok még a tennivaló, hogy ezt a célt elérjük.

Milyen zenét hallgatsz?

Bartłomiej Zawadzki, Lengyelország

Nincs olyan zene, amit jobban szeretnék a többinél. Szeretek mindenféle zenét hallgatni, függetlenül attól, hogy milyen napszak van, vagy mit csinálok éppen akkor.

Imádom Tomitát, a kabalát. Látunk még fotókat róla a közeljövőben a dobogón, a sajtótájékoztatón vagy a győztes trófeával?

Marian Sheldon-Davies, Egyesült Királyság

Ha követed a Twitteren az @alo_official címet, sok fotót találhatsz Tomitáról az említett helyzetekben. De dobogós nem lesz, mert azt tiltja a szabályzat. 🚫

CSATLAKOZZ HOZZÁNK!

Szeretnél feltenni egy kérdést a Forma-1 egyik nagy nevének? Látogass el az f1racing.co.uk oldalra, és csatlakozz a globális rajongói közösségünkhöz, ahol megteheted. Itt azt is megtudhatod, hogy milyen interjúk várhatók.



< Olvasd le ezt a kódot az okostelefonoddal, és látogass el közösségi oldalunkra

A PILÓTAFÜLKÉ VÉDELME

Az F1-es autók sohasem lehetnek 100%-osan biztonságosak, így a pilótafülkét is minden évben tökéletesítik, annak érdekében, hogy csökkentsék a versenyzők sebezhetőségét.

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT FORDÍTOTTA: SZABÓ-IMRE LÁSZLÓ

1 Fejtámla

Az elmúlt évtized egyik legfontosabb biztonsági fejlesztése a pilótafülkét körbeölelő, energiaelnyelő habból készült fejtámla bemutatása volt. Ez segít csökkenteni annak a kockázatát, hogy a pilóta feje találkozzon egy levegőbe emelkedő autó karosszériájával, illetve elnyeli annak az energiáját, ha a fej a baleset következtében a pilótafülke oldalának csapódik. A hab tulajdonságai (és az energiaelnyelő hatékonysága is) azonban megváltozhat a környezeti hőmérséklet hatására, ezért három különböző színű fejtámlát használnak. Az FIA mondja meg a csapatoknak, hogy melyiket is kell használniuk a versenyhétvége egyes szakaszaiban, a kéket 30 °C-os hőmérséklet felett, a rózsaszínt 15 és 30 °C között, míg a halványkéket 15 °C alatt kell használni.

2 Neutral gomb

„Ha valamilyen oknál fogva az autó sebességben ragad, és nem lehet megmozdítani, akkor a pályabírók megnyomják az autó tetején a neutral gombot” – magyarázza Jakob Andreassen, a Force India csapatvezető versenymérnöke. „Tulajdonképpen a gomb nem teszi üresbe az autót, hanem különböző pneumatikus munkahengerekre hat, amelyeket arra használunk, hogy a kuplungtárcsákat elválasszák egymástól, így azonban az autó mozdíthatóvá válik.”

3 Ülés

Az F1-ben öntött szénszál ülést használnak, amely nincs rögzítve az autóhoz. Kivehetőnek kell lennie, hogy baleset esetén az orvosok az üléssel együtt tudják kiemelni a pilótát, ami feltételezett gerincsérülés esetén, vagy ha a versenyző elvesztette az eszméletét, különösen fontos. Ahhoz, hogy eltávolítsuk az ülést, oldani kell a négy biztonsági övet. Ezen övek feladata kettős, hiszen ezek tartják a pilótát is a helyén.

4 Bukócső

Ha az autó felborul, akkor két bukócső védi a pilótát, az egyik a légbemlő nyílásnál a pilóta feje mögött található, míg a másik kis kiemelkedés a karosszérián, a pilóta előtt. Ha a versenyző be van kötve, akkor a bukósisakjának a két pontot összekötő képzeletbeli vonal alatt kell lennie.



5 KERS-re figyelmeztető lámpa

Ha a KERS-rendszer ki van sűtve, és a működés tökéletes, akkor ez a lámpa zölden fog világítani. Ha azonban nem így van, akkor senki sem érintheti meg az autót egyetlen részét sem, mert az potenciálisan életveszélyes lehet. Amikor a pilóta az autóban ül, a pilótafülke Faraday-ketrecként viselkedik, megvédve a pilótát az áramütéstől. A pilótafülkéből azonban neki is óvatosan kell kiszállnia, ha a lámpa nem zölden világít. „A KERS bizonyos állapotában a pilótának nem szabad egyszerre érintenie az autó karosszériáját és a földet” – magyarázza Andreassen. „Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy ki kell ugrania az autóból a földre, így nem kockáztatja az áramütést.”

6 G erőre figyelmeztető lámpa

Ez a lámpa hihetetlenül fontos azok számára, akik elsőként érnek a baleset helyszínére. Az autóban lévő gyorsulásmérő ugyanis megméri a becsapódás erejét, és ha az meghaladja a 15 G-t, akkor kigyullad egy figyelmeztető lámpa. Az autó biztonsági fekete doboza ezt az információt közvetlenül elküldi az FIA-nak és a pálya orvosi személyzetének is. Így, ha a figyelmeztető lámpa jelzett, még ha a pilóta látszólag sértetlen is, az orvosok a pálya orvosi központjában mindenképpen meg fogják őt vizsgálni.

7 Biztonsági övek

A Formula-1-es biztonsági öveket az autó szénszál karosszériájához erősítik. A váll, a medence és az ágyék övek különleges szövésű poliészter anyagból készülnek, és az egy mozdulattal oldható központi csathoz csatlakoznak. A szabályok értelmében ezt a pilótának egy kézzel is ki kell tudnia oldani, és így öt másodpercen belül el kell tudnia hagyni az autót.

8 Sisak és HANS

A bukósisakokat szénszál rétegekből, polietilén és egy tűzálló aramid nevű anyagból készítik, míg a sisakrostély erős polikarbonátból van, amit egy Zylon-csíkkal erősítenek meg (ezt az anyagot golyóálló mellényeknél használják). A HANS a fej és a nyak sérüléseit mérsékli, és egy szénszál gallérból áll, amit két pánt köt össze a sisakkal. A tesztek bizonyítják, hogy ez az eszköz baleset esetén 44%-kal mérsékli a tipikus fejmozgást, míg a nyakra ható erőket 86%-kal, a fejre ható gyorsulást pedig 68%-kal csökkenti. A szabályok előírják, hogy a HANS 25 mm-es környezetén belül a pilótafülkében nem lehetnek kemény tárgyak.



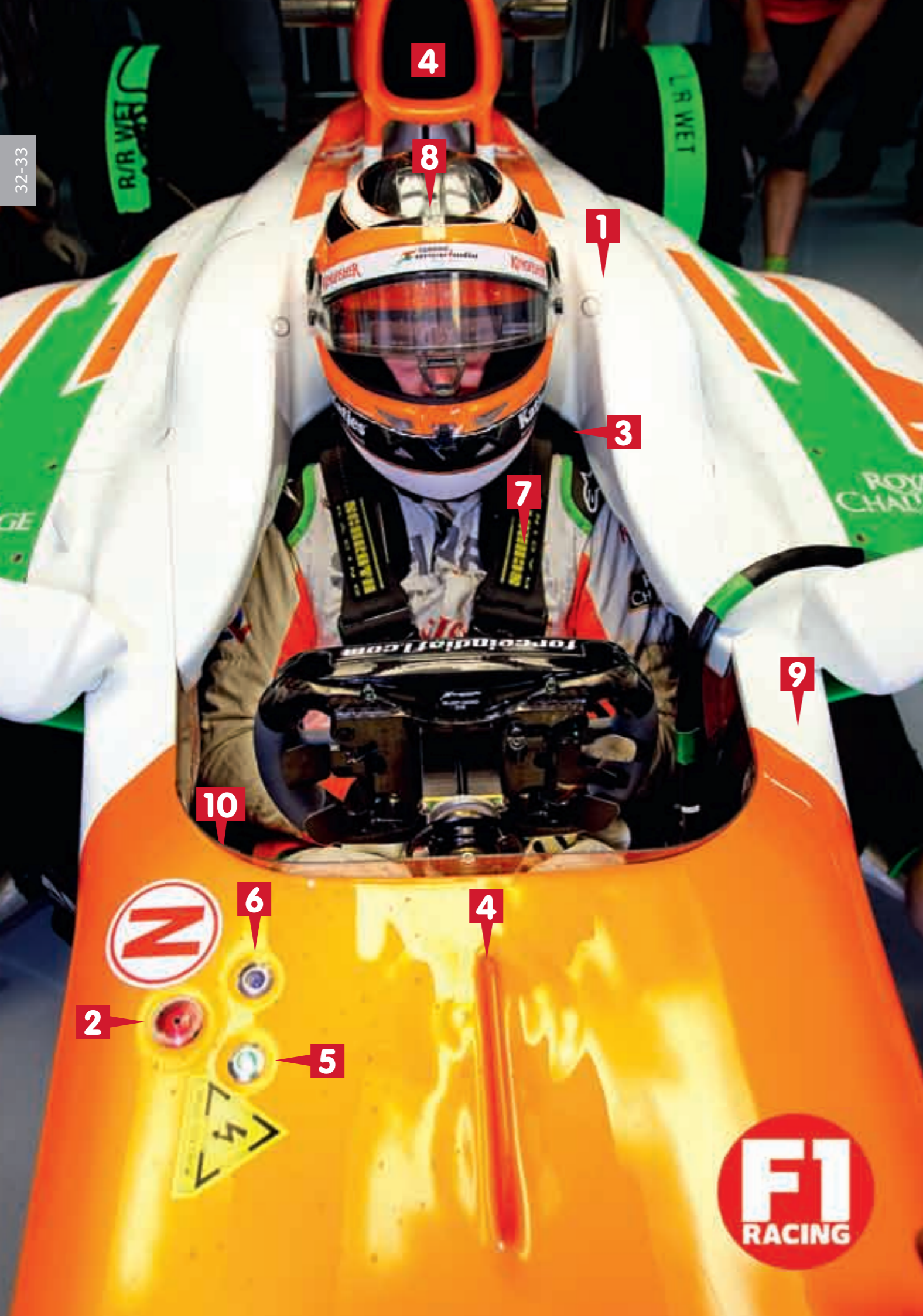
9 Karosszéria

A pilótafülkébe behatoló tárgyak megállítására érdekében a karosszériát Zylon-csíkkal és szénszál elemekkel erősítik meg. A pilóta jobb védelme érdekében nem haladhatnak keresztül a pilótafülkén üzemanyag-, olaj- vagy vízcsövek. A pilóta lába az úgynevezett lábtérben van, ami szintén párnázott, annak érdekében, hogy megvédje a végtagokat az erőhatásoktól.



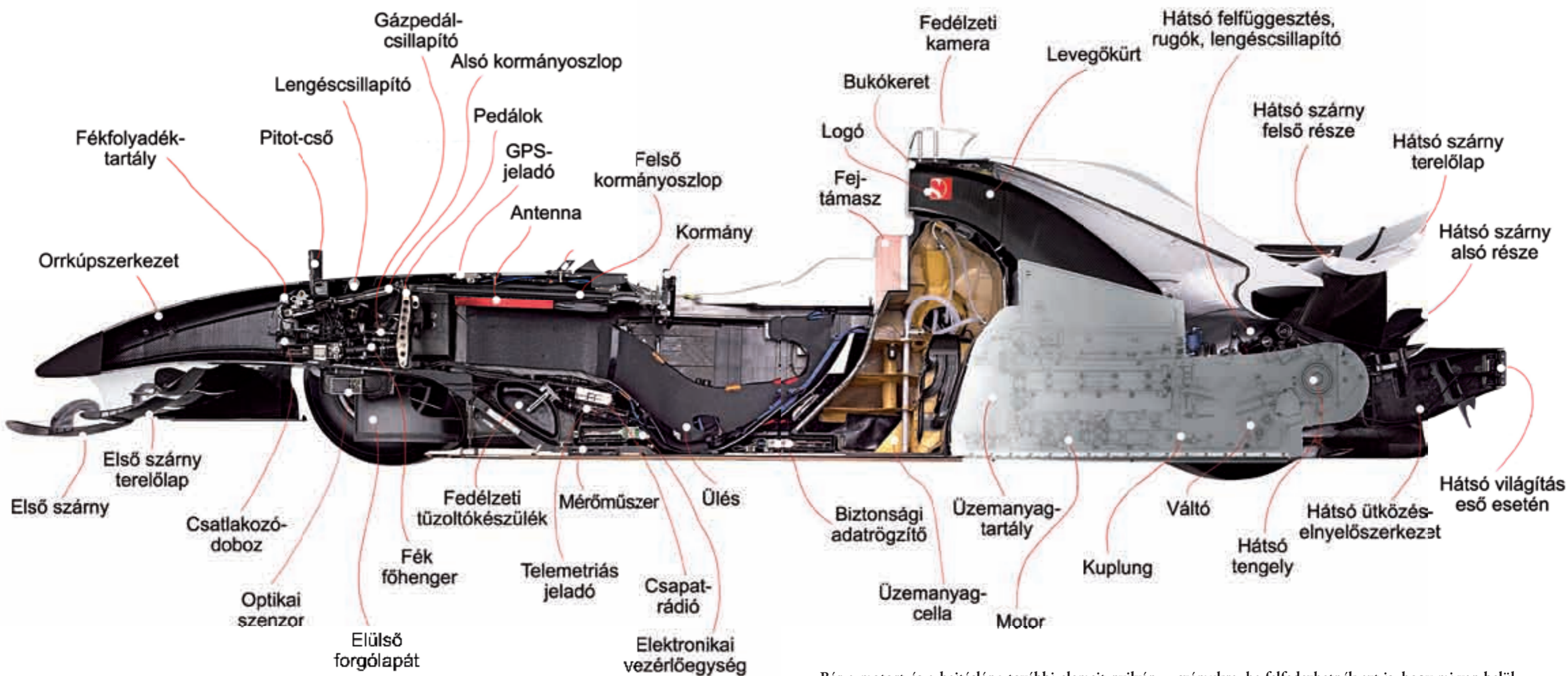
10 Tűzoltó készülék

Egy 2,4 kilogrammos porral oltó van beépítve az ülés és a karosszéria közé. Ez vagy automatikusan lép működésbe, vagy a versenyző, esetleg a pályabírók kapcsolják be, a pilóta lábánál található kapcsoló segítségével. A porral oltó fűvókái egyébként a pilótafülkében és a motortérben találhatóak. 1



ANATÓMIA

Amit a közvetítések alatt nem látunk



Folytatta szívmengető kezdeményezését a Sauber: miután a gárda május végén közzétett egy videót hivatalos Youtube csatornáján a 2008-ban használt F1.08-as hosszában félbevágott változatáról, ezúttal egy fotón igyekeznek megmutatni a versenygép anatómiáját a rajongóknak.

SZÖVEG, FOTÓ: SAUBER

Bár a motort és a hajtáslánc további elemeit nyilvánvalóan biztonsági okokból kitakarták, a kívülálló számára így is soha nem látott részletességgel tárulnak fel a Forma-1-es versenygép titkai. „A rajongók megszámlálhatatlan mennyiségű képet láthatnak a száguldó autókról, ezért úgy gondoltuk, hogy csodálatos lenne

számukra, ha felfedezhetnék azt is, hogy mi van belül. Olyan ez mintha belekukucskálnánk egy egész alma magjába” – nyilatkozta a kitérülködés kapcsán a svájci alakulat főtervezője, Matt Morris.

A fotó videós változata az alábbi linken érhető el: http://youtu.be/_Wn1EFLa2C8



Sauber F1 Team

Egy Maserati Havannában

Az elrabolt Fangio nyomában egy GranCabrióval

Hihetetlen dolgok történtek 1958-ban Havannában, és ezúttal nem csak Castro forradalmának előkészületeire gondolunk. Az F1 szupersztárjai vendégeskedtek a kubai fővárosban, hogy egy a monacóihoz hasonlatos versenyt fussanak, ezúttal sportkocsikkal. A nagydíj történései azonban furcsa fordulatot vettek, melyekre egy vadonatúj Maserati volánja mögött emlékezünk...

SZÖVEG: ANDREA CITTADINI, MÉHES KÁROLY • FOTÓ: MASERATI/RENATO ZACCHIA, BERNARD CAHIER • FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Aki mostanában járt Kubában, tudja, hogy már nem reménytelen próbálkozás csupán autóval eljutni Havannából Varaderoba vagy Santiago de Cubából Caja Cocóba. A rendelkezésre álló bérelt autók színvonala azonban meg sem közelíti azt a sármot, amelyet az utcán látható, az 1950-es évekből származó amerikai autók árasztanak. A kollekción a hosszú éveken át tartó embargó és a korrupció diktatúra gyümölcse, amelyet Fulgencio Batista tartott fenn az országban, és amelyet 1959-ben a Fidel Castro és Che Guevara által vezetett forradalom tört meg. Ezért van az, hogy Havannában még mindig olyan sok, régi korból való autó közlekedik. Cadillac, Plymouth, Chevrolet, Oldsmobile, Studebaker és Spiderek, MG, Sunbeam és Austin Healy. Illusztris kis lista, nemde? Nagy részük taxiként üzemel, vagy bérelhető luxusjárműként, sofőrrel. A legjobb állapotban lévő autók limuzinként adják bérbé, vagy esküvői kocsiként használják. Egy kis darab mennyország a történelmi autók kedvelőinek, akik időről időre ellátogatnak a karibi térségbe, hogy rejtett négykerekes kincsek után kutassanak.

Maseratit azonban hiába is keresnénk közöttük, teljességgel bizonyos, hogy az elmúlt ötven évben a környéken sehol nem lehetett találni sem idősebb, sem vadonatúj olasz modellt. Kuba és a Maserati között azonban létezik egy különleges kapcsolat, amely egy olyan eseménynek köszönhető, aminek része volt a történelem alakításában. A főbb szereplők: egy Maserati, egy sportkocsi számára kiírt nagydíj és Juan Manuel Fangio, argentin pilóta, aki számos győzelmet szálított a márkának, többek között két világbajnoki címet is. Hogy újra összekerültek, az csak az Amigos de Fangio kulturális társaságnak köszönhető, amelynek tagjai versenyimádók, és egytől egyig a legendás versenyző rajongói. (Ha többet szeretne megtudni,

látogassa meg a www.amigosdefangio.com weboldalt.) Az ő munkájuknak lehetünk hálásak, hogy egy Maserati nemrégiben visszatért Maleconba, a négy kilométer hosszú útszakaszra, mely a part mellett fut, és annak idején a Kubai Nagydíj versenypályájának részeként tartották számon.

Mit kell tudni az első versenyről? A Shell által szponzorált 1957-es Kubai Nagydíj 90 körön át tartott, ami valamivel több, mint 500 kilométert számlált, és a verseny legnagyobb részében a Ferrarival 860-nal hajtó spanyol márki, Alfonso „Fon” de Portago vezetett, de aztán a 68. körben a motorja megadta magát, és így nyert üldözője – ki más? – Fangio. A Görbelábúnak csúfolt 46 éves Maestro egy Maserati 300-zal versenyzett, amit a brazil Scuderia Madunina csapat nevezett, de itt volt az ifjú csillag, Stirling Moss is, aki Harry Schelllel párban egy Ferrari 300S-t nyűtt, noha, mint tudjuk, a Forma-1-ben Moss sosem volt Enzo Ferrari pilótája. Egyébként a különböző évszázadok, más-más istállók által nevezett Ferrarik

uralták a mezőnyt, hiszen egy-egy Maranelóban gyártott géppel indult Eugenio Castellotti (290MM), a közeli Floridából átrándult Phil Hill (857S), Carol Shelly (140), Olivier Gendebien (500TR) és Jean Lucas (121LM). Azért feltűnt néhány helyi erő is, köztük a legnépszerűbb, Alfonso Gomez Mena, akit csak Alfonsitóként szeretett a közönség, ő egy Jaguar XKE-vel vágott neki a hazai nagydíjnak. De hogy nem csak pilótafronton volt elég meglehetősen felhozatal, jelezte, hogy a futamra ellátogatott Hollywood legnagyobb ásza, Gary Cooper is, a *Déliidő* című klasszikus western főhőse, de Portago meg a szintén színésznő kedvesével, Linda Christiannal tűnt fel. Az meg magától értetődött, hogy a diktátor Batista szívesen fényképezkedett Fangió-ékkal, elvégre mindenkinek jól jön az efféle reklám...

Juan Manuel Fangio kora ünnepezt sztárja volt, így nem véletlenül esett az emberrablók választása az ötszörös F1-es bajnokra





Summa summarum, az első Kubai Nagydíj nagy siker lett. Stirling Moss szavaival: „Csodás helyszín volt, remek verseny, a helyiek vendégszeretete minden képzeletet felülmúlt. Az emberek imádták a futamot.”

Azok az idők persze rég elmúltak, több mint hat évtizede a Maserati csak egy volt a sok versenyautó közül, ma viszont nagyon is ríkt a többi jármű között. A 2012-es ezüst Maserati GranCabrio homokszínű belső térrel egyenesen Modenából érkezett, hogy azokon az utakon száguldhasson ismét, amelyeket Fangio tett legendássá. Nehéz leírni a helyiek

elképedését, amint konstatálják, hogy egy 440 lóerős GranCabrio sűvít el mellettük a Havanna–Malecon útvonalon, 53 évvel azt követően, hogy az ötszörös világbajnokot elrabolták. Az emberrablók célja az volt, hogy felhívják a világ figyelmét arra, hogy a Batista-rezsim és az általa fenntartott titkosrendőrség megdőlőben vannak.

1958. február 22-én, szombat este, csupán néhány órával a második Kubai Nagydíj versenyének kezdete előtt Manuel Nunez, a július 26-i forradalmárok egyike egy Thompson gépfegyverrel a kezében odalépett Fangióhoz, és azt



Az archív kép 1957-ben született, a kubai sportkocsiversenyen részt vevő egyik Maseratiról és a 46 esztendő Maestróról

„A 2012-es ezüst Maserati GranCabrio homokszínű belső térrel egyenesen Modenából érkezett.”

mondta neki: „Sajnálom Juan, de most velem kell jönnöd.” A jelenet a Lincoln Hotel de Havana halljában zajlott le, miközben a bajnok éppen a szobájából (a 810-es, ma is kiadó, és róla nevezték el) tartott lefelé a lifttel, és szerelőivel, illetve barátjaival beszélgetett. Alejandro de Tomaso megpróbált egy nyitott ablakon távozni, valaki pedig egy papírnehéz után nyúlt, hogy a fegyvereshez vágja, de az megszólalt, és felhívta rá a figyelmet, hogy ha valaki még egyszer megmozdul, lelövi a bajnokot. Stirling Moss is veszélyben volt, de állítólag Fangio azt hazudta az elrablóinak, hogy a brit nászúton van, esélyük sincs eljutniuk hozzá. El Chuecót (Fangio beceneve) kivezették az épület elé, és egy fekete Plymouthba ültették. Állítólag arra kényszerítették, hogy az autó padlóján térdeljen, és ekkor jött rá, hogy valóban elrabolták őt, nem pedig megviccelték a barátai. Lassan haladtak az autóval, és sokáig tartott az út, mígnem



Jellemző 2012-es havannai utcakép: használatban álló oldtimer sokasága

elértek egy házhoz, ami Vedadóban, egy arisztokrata környéken állt. Fangio mindig azt vallotta, hogy remekül tartották, marhasültet, tojást és sült krumplit kapott, majd csirkehúst. Szinte folyamatosan bocsánatot kért tőle mindenki. Másnap, vasárnap reggel Faustino Perez, a csapat vezetője megengedte a pilótának, hogy elolvassa a reggeli újságokat, és az ágya kényelme sem sokban tért el a hotelszobájában találhatóétól. A bajnok megkérte fogvatartóit, hogy informálják családját a hogylétéről, amit meg is tettek. A fegyveresek felajánlották neki azt is, hogy a televízióban követhesse nyomon a verseny történéseit, de Fangio ezt elutasította, mondván ezse ágában sincs nézni a futamot és hallgatni a Ferrarik motorzaját (amelyeket direkt Fangio és a Maserati legyőzésére gyártottak Maranellóban) úgy, hogy nem küzdhet velük. A Maestro a rádiót is visszautasította, ám amikor értesült a tragikus balesetről, amely a verseny hatodik körében történt, mégis leült a készülék elé, sőt egy tévé is előkerült.

Amit láthatott és hallhatott, az borzasztó volt.

A futam még rendben elrajtolt, Fangio kék Maseratijában a francia Maurice Trintignant feszített. Moss vezetett





a Ferrari 250 Testarossa Spiderrel, mögötte a másik Ferrarival az amerikai Masten Gregory haladt. Még csak az 5. körnél tartottak, amikor szinte az egész pályát olaj borította: a szervezők újabb szabotázsra gyanakodtak, ám kiderült, hogy Roberto Mieres Porschéjának törött vezetékéből ömlött az olaj. A 6. körben következett be a tragédia, amikor Armando García Cifuentes, aki szintén egy fekete-sárga színű Ferrarival küzdött, az olajon megcsúszva elvesztette az uralmát a kocsii felett, és miután

venen sebesültek meg súlyosan. Szerencsétlen Cifuentes még élt a kórházban, amikor bejelentették, hogy eljárást indítanak ellene több rendbéli gyilkosság vádjával...

De mi történt végül Fangióval?

A futamot követően az emberrablók feladata ugyan véget ért, de egy új problémával szembesültek. Hogyan engedjék szabadon Fangiót úgy, hogy se neki, se önmaguknak ne essen bántódásuk. Attól féltek, hogy Batista emberei megölik őket, és talán még a pilótát

vetően az ötszörös világbajnok szabad volt, és ígéretet kapott arra is, hogy amennyiben győz a forradalom, Fangiót díszvendégként várják vissza az országba.

Érdekes adaléka a történetnek, hogy a versenyző hírnevét is megdobta az emberrablás, úgy hazájában, mint az Egyesült Államokban. Miami-ban átadták neki a város kulcsát, és meghívták az ország leghíresebb televíziós műsorába, az Ed Sullivan Show-ba, ahol a pilóta ezer dollárt kapott tíz perc



A fogvatartás helyszíne. Aki megmutatja, az Amigos de Fangio aktivistája

szétrombolt egy ideiglenes hidat, a biztonsági korlátot is áttörve a főtribün közönségébe csapódott. A Porschével versenyző Ulf Noriden azonnal megállt, hogy segítsen: „A Ferrarit először nem is láttam. Mindenütt testek heverték szerteszét, karokon és lábakon gázoltam át...” Phil Hill szemtanúja volt a balesetnek: „Hihetetlen, mennyi olaj került a pályára. Láttam, amikor Cifuentes elszállt. Egy szempillantás volt az egész, és máris emberi testek repkedtek mindenfelé.”

Tény és való, a balesetnek szörnyű mérlege volt: a pilótán kívül hét néző halt meg és negy-

sem kímélik majd. Először arra gondoltak, hogy egy templomban hagyják őt, de El Chueco azt kérte, hogy beszélhessen az argentin nagykövettel. Így történhetett meg, hogy végül vasárnap este Raul Lynch nagykövet házából nem messze kitérték az autóból, egy bocsánatkérő levéllel a kezében, amely az argentin népnek szólt. 27 órával elrablását kö-

szereplésért, és meg is jegyezte mókásan: „Megnyertem öt világbajnoki címet, versenyeztem és győztem már számos verseny pályán, mégis csak a kubai elrablásom tett engem népszerűvé az Egyesült Államokban.”

Még több érdekes részlet a történetről: http://flclassic.blog.hu/2011/10/23/amikor_fangio_fidel_castro_foglya_volt



H-2457 Adony,
Dózsa György u. 5.
email: info@beta-q.hu
www.beta-q.hu
Tel.: +36 25 514400

SZÁRAZFÖLDI
ÉS VÍZ ALATTI
KOTRÁSOK

HIDROMECHANIZÁCIÓS
MEDERKOTRÁS

SPECIÁLIS
FÖLDMUNKÁK

AUTÓ-ÉS RALIKROSSZ
PÁLYÁK KARBANTARTÁSA



Nők a férfiak közt

Amikor a gyengébb nem az erősebb

Nagy kérdés: a motorsport a férfisovinizmus utolsó bástyája, vagy tényleg az egyetlen terület, ahol nem érvényesül az üvegplafon-szindróma? A Forma-1 első női csapatfőnöke, Monisha Kaltenborn mondja el nekünk véleményét minderről, és a motorsport különböző területein dolgozó sikeres nők is megosztják velünk a tapasztalataikat. Első rész.

FORRÁS: FIA IN MOTION

FOTÓ: SAUBER, DPPI

FORDÍTÁS: HEGYI ANNAMÁRIA

Egyik oldalról nézve megboesátható, hogy kevés hely jut a nőknek a motorsportban, hiszen a sportág alapja a macsóság, a sovinizmus, a versengés, a hiperférfiasság, ahol a gyengébb nem legtöbbször dekoratív tartozék. Ez a látásmód olyan, mintha egy több évtizedes lencsén át tekintenénk a motorsportra. Márpedig az fejlődik, és bár igaz, hogy jelenleg nincs valódi-női Forma-1-es pilóta, és nem is volt az elmúlt húsz évben, de ebből nem kell arra következtetni, hogy ennek oka a sport attitűdje. Az azonban, hogy továbbra is rajtráclányok pózolnak szerte a világon, cseppet sem segít az imázson. Ez a gondolat azonban így nem kerek. A reflektorfénytől távol ugyanis a nők egyre fontosabb játékosai a motorsportnak. Az FIA-n belül is megnőtt a szerepük az elmúlt években, Michéle Mouton és Frédérique Trouvé például kulcsfontosságú tagjai lettek Jean Todt csapatának.

A Formula One Group a másik terület, ahol emelkedett a női dolgozók száma. Bernie Ecclestone is ismeri és elismeri a női vezetők értékeit. A legközelebbi tanácsadói között is van nő, Sacha Woodward jogi képviselő, aki tulajdonképpen a Formula One Group-ot igazgatja. Elődje is nő volt, Judith Griggs, aki most talán alacsonyabb beosztásban van, de annál inkább kulcsfontosságú szerepet tölt be. A hölgy az Ausztrál Nagydíj vezérigazgatója lett (nem melleleg az év ausztrál üzletasszonya).



Danica Patrick, Simona De Silvestro, Ana Beatriz: nekik már sikerült az egyik legrangosabb szériában ülést szerezni



Mindez az 1990-es években történt, de az elmúlt 11 évben már Svájcban dolgozott, mint a Forma-1-hez kapcsolódó hirdetési jogok értékesítője. A VIP-ellátást, melyet mi csak Paddock Clubként ismerünk, szintén egy hölgy, a svájci Isabelle Kaufmann működteti.

Ecclestone az év elején egy interjúban kijelentette, azt is el tudja képzelni, hogy egy nő fogja őt leváltani, akár 3-5 éven belül. És ilyesmivel nem viccelne. „Nem is olyan sokára a gazdasági és politikai döntéshozók 50%-a nő lesz. A nőknek mindig is nagy befolyásuk volt, de valószínűleg túlonult sokáig voltak a háttérben. Úgy gondolom, ők nem esnek könnyen az egoizmus csapdájába. A nőknek nem golfozniuk kell egy üzletért, egyszerűen csak keményebben kell dolgozniuk, hogy azonos legyen az elfogadottságuk egy férfival. Mivel az egojuk nem játszik szerepet, a döntéseik is kevésbé érzelmi alapúak.”

Van más női sikertörténet is a Forma-1-es csapatok háza táján. 2009-ben például a Brawn GP úgy lett világbajnok, hogy a jogi vezetőjük Caroline McGrory volt. Most ugyanezt a szerepet tölti be a Mercedes GP Petronasnál is. Lehet, hogy Ross Brawn és Nick Fry élvezte a dicsőséget, de a siker McGrorynak is kö-

szönhető volt, amikor bajnokok lettek a debütáló szezonban.

A 2010-es év elején is történt egy igen fontos esemény, Monisha Kaltenborn lett a Sauber csapat igazgatója, és ezzel az első nő a Forma-1-es csapatfőnökök között. Az ő esetében több dolog is meglepő. Először is indiai származású, osztrák nemzetiségű, Svájcban lakik, hozzáment egy német férfihoz, és két kisgyermek van. Utarakhand államban született, 150 mérföldre Új-Delhitől északra. Kerékpárgyáros családja körében nőtt fel, de az ő édesapja már nem akarta követni a hagyományt, és világ körüli útra indult, hogy más lehetőségek után nézzen. A testvére a Nemzetközi Atomenergia Ügynökségnél dolgozott, Bécsben. Mikor Monisha apja meglátogatta a fivérét, megtetszett neki Ausztria, és úgy döntött ott fog letelepedni.

„Azt hiszem nem igazán logikus, hogy az ember német nyelvű országban telepedjen le, ha egyszer nem beszél németül, de ez tényleg így történt” – meséli netvetve Monisha. „Elmentem az iskolába, és ott tanultam meg a nyelvet. Az emberek néha megkérdezik, hogy gyermeki álmom volt-e a Forma-1-ben dolgozni. Nem, nem volt az, űrhajós szerettem volna lenni. Felnéztem az égre, és nagyon érdekelt, mi fo-

lyik odafenn. Akkoriban ahhoz, hogy űrhajóssá válhassak, amerikaiak vagy oroszoknak kellett volna lennem, de egyik sem voltam, így végül feladtam. Nem tanultam rosszul, és úgy gondoltam, a kémia lesz a hivatásom. Ismertem a Forma-1-et, az osztrák televízió sugározta az összes versenyt. Elégé szerettem a ralit is, és hogy bosszantsam az anyukámat, mindig azt mondtam, ha egyszer megszerzem a jogosítványt, rali-versenyző leszek. Végül az ötlet, hogy 6-8 évig biokémiát tanuljak, elég ijesztőnek tűnt, ezért úgy döntöttem, inkább jogot tanulok.”

Felvételt nyert a Bécsi Egyetemre, majd miután lediplomázott, munkatapasztalatot gyűjtött az ENSZ-nél, mint kutató, majd beiratkozott a mesterképzésre is. Nemzetközi gazdasági jogot tanult, mindezt már Londonban. Ezután csatlakozott egy ügyvédi irodához Stuttgartban, ahol megismerkedett Dr. Jens Kaltenbornnal, jövődóbeli férjével, aki maga is ügyvéd. Monisha hamarosan visszaköltözött Bécsbe. Még azután is éltek külön országban, 400 kilométernyi távolságra egymástól, miután összeházasodtak. „Nem akartam ügyvédi irodában dolgozni, de tudni szerettem volna, milyen az. Kaptam egy felkérést, hogy csatlakozzam a Fritz Kaiser Csoporthoz, Liechtensteinben.” Ez a kis

fejedelemség Ausztria és Svájc között található, igazi adóparadicsom, ennek köszönhetően már több cég van ide bejegyezve, mint ahány lakos van az államban. Főnöke, Fritz Kaiser akkoriban a Sauber csapat társtulajdonosa volt. „Nagyon sok ügye volt, kezdve a klasszikus bizalmi munkától a Forma-1-ig, és én nagyon érdekesnek találtam a sportot.”

Ebben az időben Kaiser és Peter Sauber nem tudtak megegyezni a csapat jövőjéről. Kaiser úgy gondolta, mindenképpen Angliába kéne költöztetni a csapatot, de Peter Sauber ezt nem akarta. A vége az lett, hogy Kaiser eladta a részesedését, kiszállt a csapatból. Saubert azonban lenyűgözte Kaiser ügyvédje, és megkérte, csatlakozzon a csapathoz, azon belül is a jogi osztályhoz.

„Elfogadtam a kihívást, bár nem igazán tudtam, mit vállalok. Kíváncsi voltam a sport hátterére, hogy hogyan is működik. Fantasztikus világ és sok különböző szintje van. Egy csapat működését akkor kezdted megérteni, amikor látod, hogy mindenki egyetlen apró technikai dolgon munkálkodik. Ma is ugyanazok a kihívások, mint amikor csatlakoztam az is-

tállóhoz, csak kicsit több korlát van, nagyon meg kell nézni, hogy mit tudunk megcsinálni a rendelkezésre álló forrásokból. Ez vezet egy következő szintre, ami arról szól, hogyan hatnak egymásra a csapatok, hogyan dolgoznak együtt, és hogy nekünk mi a célunk. Egyáltalán nem úgy ment, mint régen, amikor mindenki csak magára figyelt.”

Monisha munkájához tartozik a pilótákkal való szerződésesítés, a szállítókkal, a szponzorokkal való együttműködés, kapcsolattartás az FIA-val, az FOA-val és a FOTA-val. Kezdetben ritkán jelent meg a képernyőn, fokozatosan lett elfogadott tagja a Forma-1-es döntéshozók igen exkluzív klubjának. Pedig kihagyott némi időt, hiszen két gyermeke született közben. Fia 7, lánya most 4 éves. Ez azt jelenti, hogy hátrafelé is tett egy-két lépést, és át kellett szerveznie az életét, megváltoztak a prioritások, most mégis a karrierje csúcán van.

„Szükség van a hatékony szervezésre. Nagy kihívás ez, a családi élettel együtt. Időre volt szükség, mire kialakult. Megengedhettem magamnak azt a luxust, hogy ne menjek el minden versenyre, és annyi éjszakát töltsék otthon, amennyit csak lehetséges. Rugalmasnak kell lenni. Van egy megértés, türelmes férjem, de ő sincs mindig otthon, neki is van munkája, hiszen ügyvéd, és még mindig Stuttgartban

„A csapaton belül még soha nem alakult ki olyan helyzet, hogy éreztették volna velem, hogy nő vagyok, és igazán a többi csapattal sem volt még probléma. Volt valaki, még régebben, aki azt hitte, én csak Peter (Sauber) szócsöve vagyok, de ő még egy másik generációhoz tartozott, és az ő idejében ez még elképzelhetetlen volt. Tudom, hogy később nagyon rosszul érezte magát, amikor megtudta, hogy mit csinállok. Elég hosszú ideje vagyok itt, és mára mindannyian megértették, hogy tudom, mit beszélek.”

Mire kineveztek ügyvezető igazgatónak a Saubernél, már elismert volt a szakmában, nem volt szüksége megbízólevélre. „Az új pozíciómban a legtöbb dolog már nem okozott újdonságot számomra. Úgy vélem, sok területen még mindig kétszer olyan keményen kell dolgozni, csak azért, mert nő vagyok a férfiak világában, és ha nem éred el a kitűzött célokat, és arra gondolsz, azt fogják mondani, hogy ez azért van, mert nő vagy; de azzal csak a saját helyzetet nehezíted meg.”

„Nagyon sok olyan pozíció létezik, amiben igen nehéz lehet nőként helytállni, de fel kell nőni a feladathoz, ahogy én is tettem és akkor könnyebben elfogadnak. Azt hiszem, ha egy nő most kívülállóként kerülne be a Forma-1-be, nehéz idők elé nézne. Azt kell mondanom, hogy bár még nem volt csapat élén nő a Forma-1-ben, de Bernie (Ecclestone) több nő alkalmaz igazán fontos szerepkörökben maga körül.”

Kaltenborn hisz abban, hogy lenne még hely a nők számára a Forma-1-ben. „Azt hiszem, jó lenne, ha nagyobb arányban lennének a nők. Néha másként látják a dolgokat, mint a férfiak, és nagyon jó a problémamegoldó képességük. Természetesen nem lehet általánosítani, de azt hiszem, gyakorlatiasabban gondolkodnak, és szívesebben hoznak olyan döntéseket, amelyekkel mindenki jól jár. Mi képesek vagyunk kicsit engedni, hogy egy nagyobb dolgot elérjünk. Több szempontból vizsgáljuk a dolgokat, jobban átlátjuk, és más

„Nem látok semmilyen okot, hogy miért ne lehetnének olyan versenyképesek a nők, mint a férfiak.”

dolgozik. Nagyon jó támogatási rendszer van körülöttem, kezdve a gyerekeimmel, akik tudják, hogy mivel foglalkozom, és elfogadják azt. Nem érzik, hogy elhanyagolom őket, akkor is szoros kapcsolatban állunk, amikor a versenyeken vagyok. Tavaly és ebben az évben minden versenyen ott voltam, nagyon sok utazással járt, de csak szervezés kérdése volt az egész.”

Vajon milyen érzés nőként, főnöknek lenni a Forma-1 világában?



Monisha Kaltenborn szerint van hely a Forma-1-ben a nők számára. „A nők képesek egy kicsit engedni, a nagyobb cél elérése érdekében”

módon hozunk jó döntéseket. Sokan a Forma-1-ben annyira csak a saját feladatukra koncentrálnak, hogy elfelejtenek hátrálni egyet, és egészben megnézni a dolgokat.”

„Lehet, hogy az már csúnya lenne, ha kettő vagy több nő is csapatvezető lenne” – neveti el magát. Érez-e vajon büszkeséget amiatt, amit elért?

„Utólag visszagondolva, bevallom, büszke vagyok, de amikor lépésenként haladtam az úton,

nem terveztem, hogy én leszek az első nő, aki egy Forma-1-es csapatért felelős.” Bár Indiából érkezett, a Forma-1 még csak ezekben az időkben nyer teret, de a vezető pozíció mégsem olyan meglepő arrafelé. „Meg lehet nézni, a '60-as években Indira Gandhi volt az első női miniszterelnök Indiában, tehát az ottaniak elfogadják, ha egy nő kerül ilyen fontos állásba.”

Milyen kilátások lehetnek arra, hogy a közeljövőben legyen női pilóta a Forma-1-ben?

„Nem látok semmilyen okot, hogy miért ne lehetnének olyan versenyképesek, mint a férfiak. Ha megnézzük az Amerikai Egyesült Államokat, láthatjuk, hogy jó néhány versenyképes női pilótánk van manapság, például Danica Patrick, Simona De Silvestro és mások. Tényleg nem hiszem, hogy van olyan testi vagy lelki ok, ami miatt a nők ne lehetnének sikeresek. Azt hiszem a probléma kulcsa az elfogadás és a megfelelő támogatottság. Manapság már elfogadják, hogy egy nő is vetekedhet a legjobb férfipilótákkal, mégis nagyon kevesen indulnak el ezen az úton a nők közül. Azt hiszem, ez azért van, mert van egy pont, amikor igazán szükségük lenne megfelelő támogatásra, amit egyszerűen nem kapnak meg. Ez a pillanat akkor jön el, amikor ki kéne szállni a gokartból (ahol a nők már hosszú idők óta sikeresek), és be kellene kerülni egy versenyautóba. Ez nagy lépés, de amikor egy fiú azt mondja, hogy versenyezni szeretne, a családja részéről van némi aggodalom, fontosabbnak tartanak a megfelelő oktatást. Amikor egy lány azt mondja, versenyezni szeretne, akkor egyáltalán nem kap támogatást. Úgy kezelik, mintha valami nevetséges és lehetetlen dolgot akarna, és nem tudnak tovább harcolni, hisz az induláshoz pénz kell, ami ebben a szakaszban még a családon és a barátokon keresztül jön. Biztos vagyok benne, ha ezen a problémán túl leszünk, sok nő lesz képes Forma-1-es autót vezetni, de ez eltart még egy ideig.”



Fizessen elő most az

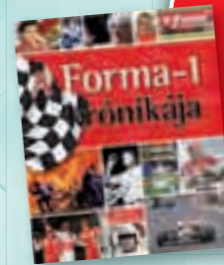
Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy eredeti Mercedes GP sportzsák!

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

- 1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal **6990 Ft**
- 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



RÁADÁS
Augusztusi előfizetőink között kisorsolunk egy "A Forma-1 krónikája" című kötetet!



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!

A kiválasztott pilóta

AZ FIA Nők a Motorsportban Bizottsága és a Volkswagen közösen választotta ki a 20 éves dán versenyzőnőt, Maiken Rasmussen-t, hogy a Scirocco R-Cup-ban versenyezzen. 11 női pilóta versengett a lehetőségért az elmúlt év végén a németországi Oscherslebenben, végül Maiken nyert. Édesapja vitte el gokartozni, 11 éves korában, azóta végigjárta a számlárlétrát.

„Az, hogy hajtanak vagy hogy rosszul kezelnek a versenytársak, az csak egy dolog. Átéltém ezt a gokartos évek alatt, különösen, miután nemzetközi szintre kerültem. Hogy ez azért volt-e, mert lány voltam, vagy azért, mert gyors is, nem tudom. De a többi hölgy versenyzőtársam is ugyanezt élte át. A férfiak rosszul viselik, ha egy lány győzi le őket. Csak azért nem változott még meg ez a mentalitás, mert nincs elég nő a motorsportban. Azért mondom ezt, mert tudom, hogy nem én vagyok az egyetlen lány, aki megtapasztalta ezt a kellemetlen érzést. Ez olyasmi, ami ellen nem tudok tenni, de biztos vagyok benne, ha több lány versenyezne rendszeresen, akkor megváltozna a helyzet.”

„Soha nem éreztem, hogy egy vékonyka kis lány lennék, nagy kék szemekkel, amikor a kormánykerék mögött ülök. Autóversenyző vagyok, és engem nem érdekel, hogy a többiek a pályán fiúk vagy lányok, egyszerűen csak a legjobb szeretnék lenni. Ha valakinek elmondtam, hogy autóversenyző vagyok, azért még soha nem ütköztem ellenállásba. A motorsport világán kívül a legtöbb ember úgy gondolja, hogy ez jó dolog. Azt tapasztaltam, hogy a motorsportban egy lánynak nagyon gyorsnak kell lennie, hogy elfogadják. Ha gyors, akkor ez sikerül neki, ha lassú, csak egy hülye kis próbálkozóznak tartják.”

Rasmussen azt mondja, mióta felsőbb kategóriába lépett, a kritikusok elhallgattak. „Mióta átkerültem valódi



„Engem nem érdekel, hogy a többiek a pályán fiúk vagy lányok, én csak a legjobb szeretnék lenni”

versenyautóba, már úgy érzem, egyenlőnek tekintenek. Nagyon szerencsésnek érzem magam, hogy megadatott nekem az esély, hogy a túraautózásban fejleszthetem tovább a tudásomat, hála a Nők a Motorsportban bizottságának és a Volkswagennek. Ez az első évem valódi versenyzőként, így nagyon sokat kell tanulnom, mert semmire nem megyek gyakorlás és kemény munka nélkül. Életem nagy álma válik valóra, hogy hivatásos autóversenyző lettem. Keményen fogok dolgozni, és mindent megteszek, hogy elérjem a célokat.”

„Remélem fogunk látni női pilótát a Forma-1-ben. Szerintem egy nőbe is szorulhat annyi tehetség, mint egy férfiba. Az egyetlen különbség a fizikai erő, és ez az egyetlen, ami ellen nem tehetünk semmit, talán ez az oka, hogy nincs nő a Forma-1-ben. Az Amerikai Egyesült Államokban már egyre többen versenyeznek az IndyCarban, úgyhogy azt hiszem, hogy csak idő kérdése, hogy mikor láthatunk az Forma-1-ben is valakit közülünk.”

TIPPELJ ÉS NYERJ!



A FORMULA.HU ÉS AZ AVPLANET.HU KÖZÖS TIPPJÁTÉKA

MINDEN F1-ES NAGYDÍJAT KÖVETŐEN KISORSOLUNK EGY WAYTEQ X850-ES NAVIGÁCIÓS RENDSZERT, AZ ESZTENDŐ VÉGÉN PEDIG A TIÉD LEHET EGY ÁLTALAD KIVÁLASZTOTT TÁBLAGÉP

RÉSZLETEK: WWW.FORMULA.HU VAGY WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU

A 2012-es idényre meghirdetett játékunkon, minden F1-es nagydíjat követően kisorsolásra kerül egy WayteQ X850-es navigációs rendszer. A játékosoknak nincs más teendőjük, mint megjósolni az aktuális nagydíjak versenyének első három helyezettjét, valamint válaszolni az alkalmanként feltett külön kérdésre. A nyereményért nincs szükség pontos tippre, csak a részvételre és a feltett kérdésre adott helyes válaszra. Az év végi fődíjra azok esélyesek, akik minden egyes feltett kérdésre helyesen válaszoltak, valamint a 20 versenyből 15-re elküldték tippjeiket az első három helyezettet illetően. A Brazil Nagydíjat követően vagy egy iPad, vagy egy Samsung Galaxy táblagép legújabb modellje kerül kisorsolásra. A tippet minden alkalommal, az időmérő edzés kezdetéig kell eljuttatni a Formula.hu szerkesztőségének, a következő levelezési címre: levelezés@formula.hu



Spa – Circuit de Spa-Francorchamps
A pálya hossza: 7,004 km
Versenytáv: 44 kör – 308,052 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 20-22 fok
Aszfalt hőmérséklete: 33-36 fok
Leggyorsabb kör: Bruno Senna 1:52,822



Jenson Button

„Elnézést kérek a rajongóktól, ha esetleg az élen nem volt eléggé izgalmas a futam! Ennek ellenére erre a versenyre is igaz, hogy győzni sohasem könnyű. Nagyon kellett figyelni az arbronsokra és arra, hogy mennyi az előnyöm a mögöttem lévőkhöz képest. A rajtbalesetet csak a tükörből láttam, de úgy is borzalmas volt.”

több ízben is partizánkodó Lotus-tehetség, a 8. helyről induló Romain Grosjean volt, aki a La Source-kanyarhoz közelítve átvágott a pályán. Lotusa közel került Hamilton McLaren-jéhez, és a két autó össze is ért: ez vezetett a látványos és rendkívül veszélyes balesethez, amelynek következtében a francia és a brit azonnal kiesett, de áldozatul esett az incidensnek Alonso és Perez is.

ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI

Noha a hétféle kezdetén sokan temették Jenson Button idejéből, a brit úgy érzi, hogy győzelmével csattanós választ adott a bírálóknak. „Csapatjátékos vagyok, a McLarenért küzdök, és azt akarom, hogy mi legyünk a bajnokok. Amíg van esélyem, harcolok, ahogyan ezt most is megmutattam” – mondta a brit, aki 63 pontnyira csökkentette hátrányát Alonsohoz képest.

Romain Grosjean mellett a mezőny másik bánditája, a Williams-menő Pastor Maldonado is produkálta magát: a venezuelai előbb kiugrott a rajtnál, majd a tömegbalesetet követő incidens után ütközött Timo Glock Marussijával. Mindkét esetet 5-5 pozíciós rajtbüntetéssel honorálták a sportfelügyelők, így a dél-amerikai 10 hely mínusszal mehetett Monzába.

Massa 2009-es balesete, valamint Henry Surtees F2-es tragédiája után a Spában történt rajtbaleset is azt indokolja, hogy hamarosan zárta kell tenni az F1-es autók pilótafülkéjét – véli a McLaren technikai igazgatója, Paddy Lowe, aki elárulta: az FIA Institute már egy éve dolgozik a projekten, és az „újítás talán már 2014-ben bevezetésre kerülhet”.

Kitűteltte az időmérő után a két McLaren telemetriájának összehasonlítását Lewis Hamilton, felbőszítve ezzel a wokingi csapatot. Aligha kétséges, hogy a brit húzásának köze volt a háttérben zajló, de nehézkesen haladó szerződés hosszabbítási tárgyalásokhoz, megtorlásra azonban Martin Whitmarsh csapatfőnök szerint nem kerül sor.

ÖRÜLET

Button az 50. McLaren-futamán győzelemmel ünnepelt

Spa-Francorchampsban a Forma-1-es mezőny egyszerre borította a rajongók nyakába mindazt, ami az öthetes szünet alatt kimaradt. Jenson Button három év után szerzett újra pole-t, és a győzelmet is begyűjtötte, de a Belga Nagydíj számos más érdekességet is tartogatott.

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

A maratoni hosszúságú nyári szünet után – az Ardennekről lévén szó – a legfontosabb kérdés az volt, lesz-e eső a hétféle folyamán? Az égi áldás be is köszönt, de csak pénteken, igaz, akkor teljességgel keresztbe húzta a csapatok számításait: délelőtt, amikor még körözni is lehetett, Kamui Kobayashi zárt az élen a Sauberrel, míg délután a Marussia-újonc Charles Pic neve díszelgett az első helyen, köszönhetően annak, hogy az esőzés miatt csak a rajtgyakorlatokat követő levezetőkörök kerültek az eredménylistára.

Az utolsó szabadedzés alapján úgy tűnt, hogy a vb-éllovas Fernando Alonsoé és a Lotus 2007-es bajnokának, Kimi Raikkönennek lehet a legjobb esélye a pole megszerzésére. A spanyol a finnt és a jó formát mutató Sauber-tandemet maga mögé utasítva zárt az élen, a kvalifikáció azonban jött a meglepetés: Button – akiről csütörtökön úgy hírelett, hogy a McLaren hamarosan felkéri a bajnoki címre jóval esélyesebb Lewis Hamilton támogatására –, három év után újra rajtelsőséget szerzett, mégpedig a McLaren színeiben először.

A Q3-ban 1:47,573-as időt repesztő brit közel 3 tizedet vert a pályafutása legjobb kvalifikációs eredményét produkáló, a Saubert a biztató kezdés után győzelmi esélyekkel felvértező Kamui Kobayashira, míg a 3. helyen Pastor Maldonado zárt, aki csak néhány óráig örülhetett. Mivel a Williams versenyzője a Q1-ben feltartotta Nico Hülkenberg Force Indiáját, három rajtpozíciós büntetéssel sújtották, így a vártnál gyengébben muzsikáló Raikkönen léphetett elő a helyére, aki a másik Sauberrel, Sergio Perezrel osztozkodhatott a második rajtsoron.

A bajnokaspiránsok számára csapnivalóan sikerült az időmérő: Alonso csak az 6. legjobb eredményt repesztette, de Maldonado büntetésével előlépett az 5. helyre, míg Hamilton – aki Buttonnal ellentétben az előző fejlesztés hátsó szárnyat rakatta a McLarenre – a rajtbüntetésekből profitálva a 7. pozícióban kötött ki. Még gyengébben muzsikált a Red Bull párosa: Sebastian Vettel meglepetésre már a Q2-ben elbúcsúzott, de mivel a 7. időt autózó csapatársát, Mark Webbert váltócsere miatt öt rajtpozíciós büntetéssel sújtották és visszasorolták a 12. helyre, a német a 10. pozícióból vághatott neki a távnak. Nem jött

ki a lépés a Mercedesnek sem: a 300. nagydíjára hangoló Michael Schumacher csak a 13. rajthelyet mondhatta magáénak, míg Nico Rosberg meglepetésként gyenge időt produkált, 18. lett, ráadásul a váltócsere táboraéhoz csatlakozva az öt rajthelyes büntetéssel csak a 23. rajtkockát foglalta el.

Button a futamon mesteri produkcióval, megingathatatlanul vezetve váltotta idej 2., pályafutása 14. győzelmére a pole-pozíciót. A britre érdemben senki nem jelentett veszélyt, amiben fontos szerepe volt annak is, hogy több nagybágyú már a rajtnál elbúcsúzott egy tömegbaleset következtében: a ludas az idej rajtkockán



Kimi Raikkönen

„A rajtot megúsztam, de sajnós az autónk nem volt elég gyors a mai napon. Egész hétféle gondunk volt ezzel, mert nem találtuk meg a megfelelő beállításokat. Új gumikon nem volt gond, de sok leszorítóerőt kellett használnunk ahhoz, hogy mérsékeljük a csúszkálást, így lassú voltam az egyenesekben.”



Sebastian Vettel

„Bár az időmérő nem úgy sikerült, ahogyan terveztük, ma az autó igazán jól ment. A rajt pocskék volt, talán egyedül én nem tudtam javítani az első kanyarban, de aztán a stratégia jól működött, és élvezetes előzésekkel sikerült előretörnöm. Nem volt könnyű, de megcsináltuk, és már nagyon várom Monzát.”



ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI

Jobb versenyzővé válhat Romain Grosjean a Spában kapott súlyos büntetés hatására – véli a Lotus csapatfőnöke, Eric Boullier. „A büntetéseket azért szabják ki, hogy az emberek megértsék, amit tettek. Úgy gondolom és bízom benne, hogy Romain is sokat fog tanulni a történetekből, és jobb versenyzőként tér majd vissza” – fogalmazott a szakvezető.



Az egykiállásos stratégiát tanári módon érvényesítő Button mögött a hasonló gumitaktikát alkalmazó Vettel, valamint a távot két kiállással teljesítő Raikkönen futott be. A Red Bull németje a rajtbalesetből profitálva, valamint kiváló előzéseket végrehajtva tört előre, míg a finn klasszisnak saját formája alapján talán a győzelemre is lehetett volna esélye, de az autója – látványosan – nem volt elég gyors: Hülkenberg és Schumacher is megelőzte, de korai első boksziállása révén

sikerült visszaszereznie a 2. helyet. A Mercedes például az Eau Rouge-nál gyúrta le egy olyan manőverrel, amely akár az év előzése is lehet. Hülkenberg pályafutása eddigi legjobb eredményét produkálva végzett a dobogósok mögött, maga mögé utasítva Felipe Massa Ferrariját és Webber Red Bullját. A menet közben egyről kétkiállásos stratégiára váltó Schumacher végül a 7. helyen zárta jubileumi futamát, s pontokkal távozhatott az Arden-



nekből a Toro Rosso párosa, Jean-Eric Vergne és Daniel Ricciardo, valamint a Force India skót versenyzője, Paul Di Resta is.

Az igazi nagy durranás órákkal a futam után következett, amikor a versenybíró

A Belga Nagydíj végeredménye

1	Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes 44 kör, 1:29:08.530	12	Bruno Senna Williams FW34-Renault + 1:11,529
2	Sebastian Vettel Red Bull RB8-Renault + 13,624	13	Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari + 1:56,119
3	Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 25,334	14	Vitalij Petrov Caterham CT01-Renault + 1 kör
4	Nico Hülkenberg Force India VJM05-Mercedes + 27,843	15	Timo Glock Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
5	Felipe Massa Ferrari F2012 + 29,845	16	Charles Pic Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
6	Mark Webber Red Bull RB8-Renault + 31,244	17	Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1 kör
7	Michael Schumacher Mercedes F1 W03 + 53,374	18	Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth + 1 kör
8	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR7-Ferrari + 58,865	Nem értek célba	
9	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:12,982	Narain Karthikeyan HRT F112-Cosworth 29. kör	Pastor Maldonado Williams FW34-Renault 4. kör
10	Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 1:03,783	Sergio Perez Sauber C31-Ferrari 1. kör	Fernando Alonso Ferrari F2012 1. kör
11	Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 1:05,111	Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes 1. kör	Romain Grosjean Lotus E20-Renault 1. kör

Pirelli-jelentés

„Az idei Belga Nagydíj a változokról szólt, hiszen pénteken az eső miatt a csapatok minimális információkhoz jutottak a slick-abroncsokkal kapcsolatban az időmérő és a verseny előtt. A futam elején volt egy hosszú biztonsági autós fázis, így ismét megváltoztak a paraméterek, és számos csapat változtatott menet közben a stratégiáján. Jenson Button és a McLaren mestermunkát végzett gumimenedzsment terén, csak egyszer álltak ki, mégis nagyon elhúztak a többiektől. Ugyanez igaz Sebastian Vettelre és a Red Bullra, akik hasonló taktikával nyertek nyolc helyet. Spa megterhelő az abroncsokra nézve, de gumijaink a teljesítmény és a tartósság vonatkozásában is jól vizsgáztak.”

Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója



Élő legenda

Zanardi két aranyérme – és ami mögötte van

A londoni paralimpiai jegyekre éppen akkor kellett regisztrálnom, amikor Alessandro (Amerikában csupán Alex) Zanardi rettenetes balesetének tízéves évfordulója következett.

SZÖVEG: KÁRPÁTHY ZOLTÁN (BRANDS HATCH) • FOTÓ: DPPI

Mindenki pontosan emlékszik: a Mo Nunn Reynard-Hondával az olasz 2001. szeptember 15-én Alex Tagliani Forsythe Reynard-Fordjának útjába sodródott a Lausitzringen. Senki nem gondolta, hogy a Formula-1-ben a Jordan-Forddal 1991-ben debütáló olasz ezt túléli. A tudomány mai állása szerint semmi esélye nem volt, a hatalmas vérvesztés elvileg megpecsételte a sorsát.

Mégis felépült, majd mindenre és mindenre fittyet hányva belevetette magát a rehabilitáció rögzős útjába, lépésről lépésre nagyobb és nagyobb célokat tűzve ki maga elé. Először, hogy megölelhessen a kisfiát, családját. Majd, hogy visszanyerje valamelyest mobilitását. Aztán következett a 2003-ban Lausitzringen egy kézi vezérlésű Champ Car autóval megtett, a 2001-es győzelemhez „hiányzó 13 kör”. Az ETCC/WTCC túraautó-világbajnokságban a BMW-vel a legkeményebb ellenfelek között futamgyőzelmet szerzett, majd a kézzel hajtott kerékpárok keltették fel érdeklődését, amely kategóriában megnyerte a New York-maratont.

Zanardi olasz csapatban nevezésének híre csupán hab volt a megkaparintott jegyek tőrtáján. Amint eljött a várva várt szeptember 7-e, földalati, vonat, majd autóbusz segítségével eljutottam arra a helyszínre, Brands Hatch-be, ahol Nigel Mansell 1985-ben



egy Williams-Hondával megszerezte az első F1-futamgyőzelmet. A mezőny a rövidített (úgynevezett „Indy”) nyomvonalat követte, ám a régi, hosszabb pályának bizonyos szakaszait és a környező közutakat is használatba vették.

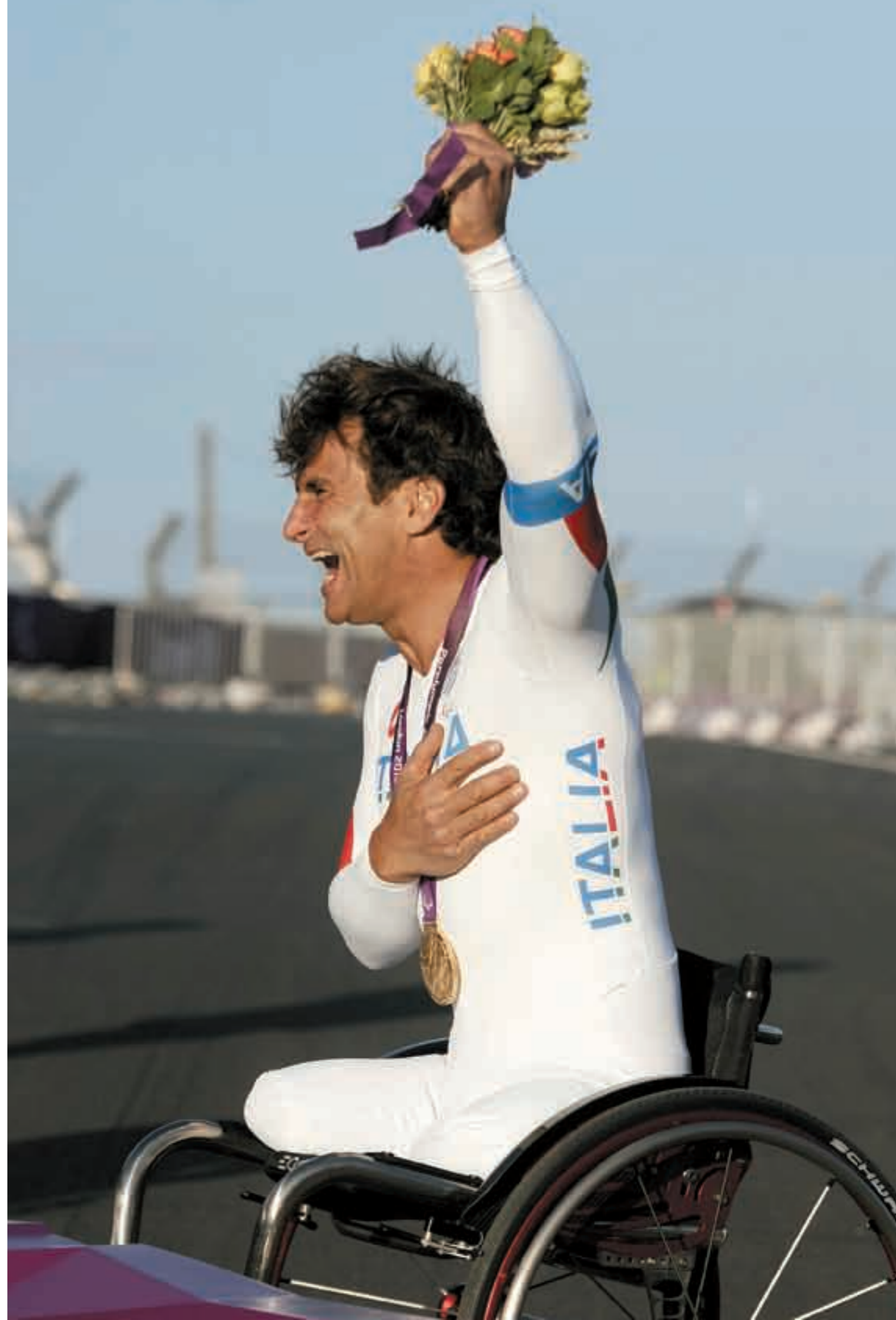
A rajt után a Ganassi-Hondával kétszeres CART-bajnok olasz a középmezőnybe sorolt, és a futam legnagyobb részében úgy tűnt, nem igazán akart az élre törni. Nem vagyok

valami jártas ebben a sportágban, de látszott, hogy takarékoskodik az erejével, tekintete a nézősereget pásztázta, mintha vasárnapi sétakocsikázáson venne részt. A tikkasztó hőségben a H4 kategória mezőnye nyolc kört, vagyis 64 km-et tett meg, amelyből hetet Alex a 6. és 8. hely környékén tett meg. Az utolsó kör utolsó kanyarját még a 4. helyen vette be, de ekkor jött az erőssége: az emelkedőn megtett végső sprint. Ebben egyszerűen fenomenális volt, és régi CART-os énjére emlékeztetve megszerezte a második aranyérmét!

A díjkiosztáson rengeteg motorsport-rájongó tette tiszteletét, ítélve a Ganassi, Williams és más csapatok sapkáiból, és Alex itt sem okozott csalódást: sírva énekelte az olasz himnuszt, majd kézen állva ünnepelt. Mint a régi szép időkben, amikor más eszközökkel ronggyá füstölte a Ganassi-Honda gumibroncsait.

Tizenegy éve bizony nem tudtuk elképzelni, hogy is maradt élve ez a pilóta a szörnyű baleset után. De a mai nap bebizonyította, nemcsak él, hanem egyszerűen Élő Legendává vált...

Emlékképek Zanardi karrierjéből: Jordan-teszt, CART-bajnoki címek, Williams-visszatérés, horrorbaleset, BMW-pályautózás és WTCC-s győzelmek





ALMS

Vipera

A tengerentúli Le Mans-sorozat mostanság nem éppen a váratlan, hanem sokkal inkább a várható sikerrektől hangos, hiszen a Graf-Luhr kettős (HPD-Honda) a nemrég sorozatban aratott negyedik győzelmével jócskán elhúzott a tekintélyes LMP1-es ellenfelek híján levő mezőnyben. A rajongókat már így is a márkák sokaságával (6) kényeztető GT-kategóriában azon-

ban megszerezni a bajnoki címetől számolhatunk be: több mint tízéves „hivatalos távollét” után a Chrysler ismét a sportkocsi-versenyzés legmagasabb kategóriájának bérjaira tör, és két autót is elindít az ALMS idei futamain. A hajdani Le Mans-i (1998–2000), daytonai (2000) és FIA-GT (1998–1999) bajnoki címek fényét megidéző hivatott új „Viperát” az SRT Motorsport és a Grand-Am pro-

totípusairól ismert Riley Technologies fejlesztette ki, és szinte minden porcikájában különbözik az utcai változatától. Kezdve azzal, hogy az eredetileg 8400 köbcentis motort egy speciális hengerfejjel 8 literre karcsúsították, de teljesítményét még így is légszűrőkkel kell majd csökkenteni az egyébként 5,5 literes felső határ szintjére. A karbonszálás szörnyeteg további érdekessége még, hogy súlyelosz-

tási okok miatt Xtrack típusú váltóját hátról helyezték el, és az sem érdektelen, hogy kik rángatták a váltókart az augusztusi premieren (Mid-Ohio): Dominik Farnbacher, Marc Goossens és Ryan Hunter-Reay neve mellett a legnagyobb szenzációt az Amerikában élő, legendaként tisztelt – ám a versenyzéstől tíz éve visszavonult – négyszeres Trans-Am-bajnok, Tommy Kendall jelenti.

GP3

Célegyenesben

A belga hétvége a „nyeretlenek” sikerétől volt hangos, hiszen Daniel Abt (*képen*) és Mathias Laine első ízben kapaszkodhattak a dobogó legfelső fokára. A baleset miatt jócskán megrövidített első futamban Abt bravúros előzéssel hagyta faképnél a két bajnoki élvőst, így számára az év végi bronz is elérhető távolságba került. A Laine győzelmével végződő második futamban Evans és da Costa ütközésig fajuló kakaskodással próbálták rendet vágni egymás között, ám amíg Evans autója alaposan megsínylette a harcot (15. hely), addig a spanyol RedBull-fióka második hellyel izzította be bajnoki reményeit. A hungaroringi siker és szerencse Kiss Pál Tamást sajnos nem kísérte el Belgiumba: a magyar versenyző ezúttal pont nélkül tért haza, ám a vasárnapi futamban hét pozíciót érő látványos felkapaszkodással csillogtatta meg képességeit.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Mitch Evans	147,5
Antonio Félix da Costa	126
Aaro Vainio	123
Daniel Abt	112,5
Conor Daly	94

GP2

A döntő előtt

Spában pole-t szerezni nagy dicsőség, ám a belgiumi első futamban Rio Haryanto csak pár körig autózhatott az előkelő pozícióban: a két Lotus-pilótát már a rajtnál megelőző Marcus Ericsson a második körben az indonéznek sem kegyelmezett. Melker balesete miatt azonban a Safety Car-é lett a vezető szerep, a törvényszerű kerékcseré-áradat miatt pedig átmenetileg van der Garde állt a mezőny élére. Melker mentési munkálatai miatt a hetedik körben a piros zászló is előkerült, a később újraindított futamban azonban már helyreállt az Ericsson, Cala-

do, Valsecchi sorrend, még hozzá egészen a kockás zászlóig – amelyet utóbbi bajnoki ellenfele, Luiz Razia hatodikként látott meg. A vasárnapi sprintfutamban rajtjánál Král hagyta faképnél a megszeppent első rajtsort (Nasr és Leal), majd zavartalan győzelemmel tetézte idei első, pontot (rögtön 37 pontot!) érő hétvégét. A fiatal Nasr ezután remek autózással védte meg a második helyet – azzal a James Caladóval szemben, akinek még a futam elején mindkét bajnoki esélyest sikerült pályán és pontszerzősen kívülre taszítania. Valsecchi és Razia így pontegyenlőséggel utazik Monzába, a lapunk megjelenésével egy időben rendezett döntő összecsapásra.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Luiz Razia	204
Davide Valsecchi	204
James Calado	160
Esteban Gutierrez	150
Giedo van der Garde	141



GRAND-AM

Történelmi győzelem

Az Indianapolis Motor Speedway megnyitásának 100. évfordulóján, 2009-ben már felmerült a lehetősége annak, hogy az Indycar, a Nascar és a F1 után a sportkocsi-versenyek is meghódítsák a legendás téglalap alakú betoncsíkot, ám a terv megvalósulására csak a Grand-Am sorozat idei évadjában került sor. A korábbi F1-es futamok nyomvonalán izgalmas, drámai eseményekkel teli, kétórás versenyt láthatott a közönség, a legnagyobb felhördülést kiváltó eseményt mégis a Ganassi Racing vendégpilótája, bizonyos Juan Pablo Montoya szolgáltatta, aki a csapat kétszeres bajnok párosának (Pruett/Rojas) útját „egyen-

getve” két autót is kilökött a versenyből – köztük a bajnoki élvőst Ryan Dalziel (Starworks). A történelmi győzelmet némi meglepetésre a Starworks másik autója szerezte meg, volánjánál a beugró Sebastien Bourdais-vel. A francia Indycar-pilóta váltótársával, az oroszos neve ellenére venezuelai illetőségű Alex Popovval a versenyt követően még a híres Brickyard-téglacsíkot is megcsókolta: a végül másodikként leintett Ganassi-duó később a montreali F1-es pályán megszerezte csapata (négy különböző bajnokságból származó) 150. győzelmét, amellyel immár a tabella éléről menetelnek sorozatban elért harmadik bajnoki címük felé.



PORSCHE SC

Csata az Ardenneknben

Nicky Thiim az évad elején talán maga sem gondolta, hogy ősszel bajnoki esélyesként utazhat a monzai évadzáróra – legalábbis matematikailag. Mert bár a hajdani DTM-bajnok, Kurt Thiim fiának Spában az összes lehetséges „éremrendet” (pole, rajt-cél győzelem, leggyorsabb kör), valamint az ezzel járó 22 pontot is sikerült megszereznie, az egy hónapja ugyanezen a pályán 24 órás győzelmet szerző René Rast másodikként célba érve átvette a vezetést a tabellán. Felhőtlen nyugalomra azonban a németnek sincs oka: bár Kevin Estre az utolsó körben leszorult a dobogóról, az öt megelőző Jaap van

Lagen „vendégnövészi” titulusa miatt a francia pilóta a bronzéremért járó pontokkal, valamint az első francia szuperkupa-bajnok lehetséges eszményképével távozott az Ardennek hegyei közül. Hogy Estre álma valóra válhat-e, avagy Rast lesz-e – immár harmadizban – a Kupások Királya, az lapunk megjelenésekor már nem titok.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

René Rast	122
Kevin Estre	121
Norbert Siedler	111
Sean Edwards	107
Nicky Thiim	107

GT1

BMW után Mercedes

Yelmer Buurman és Michael Bartels tökéletes hétvégét futva a szombati kvalifikációs futam után a világbajnoki versenyen is az első helyre kormányozta a Vita4One BMW Z4 versenyautóját a Slovakia Ringen, ahová néhány hónapon belül immáron másodszor látogatott el a nem a legszebb napjait élő széria. Néhány héttel később azonban már nem tudtak ismételni a bajor márka pilótái: a moszkvai pályán a Hexis McLaren párosa, Stef Dusseldorp és Fred Makowiecki nyerte az FIA GT1-es vb futamát.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Michael Bartels	127
Yelmer Buurman	127
Marc Basseng	121
Markus Winkelhock	121
Frédéric Makowiecki	110
Stef Dusseldorp	110



WEC

Nem okoztak csalódást

A világbajnokság felénél járva már nem az volt a kérdés, hogy az Audi neve mellé mikor kerül fel a világbajnoki cím, hanem az, hogy a – Le Mans-nal együtt – mindössze második versenyére jelentkező Toyota rövidebb távon ugyanolyan komoly ellenfélként lép-e fel, mint ahogy a 24 órán láthattuk. A kérdésre Alexander Wurz adta meg az első választ, hiszen a silverstone-i rajtrácsról harmadikként startolva már az első métereken maga mögé utasította a hagyományos „Ultra-dízelt” kormányzó Tom Kristensent. A tankolások során aztán vérbeli stratégiai harc alakult ki a több leszorítóerőt

„termelő”, ezáltal nagyobb kanyarsebességet, ám jelentősebb üzemanyag-fogyasztást tanúsító Toyota, valamint a Le Mans-ban győztes Treluyer/Fässler/Lotterer-trió között. Ám az izgalmak nem merültek ki az egy tankkal megtett körök számlálásában (Toyota: 23, Audi: 28!): Treluyer például az egyik lekörözött

Ferrari kilökéséért kapott áthajtásos büntetést, míg Kristensen egyre jobban lemaradó Audija defekt miatt csúszott „lótávolon kívülre”. A japán-francia alakulat jobb tempója végül nem bizonyult nyerő értéknek, hiszen eggyel több kiállításuk miatt a Wurz/Lapierre/Nakajima triót végül egyperces hátránnyal má-



sodikként tették le a Le Mans után újból győztes e-tron mögött. A negyedik helyen célba ért legjobb privát alakulat, a Rebellion-Lola mindössze fél másodperccel verte meg a Strakka hármasát (Watts/Kane/Leventis), az LMP2-ben pedig a Starworks és az Alain Doking csatájából az utóbbi került ki győztesen – ám az amerikaiak így is megőrizték vezető helyüket a kategóriatabellán. A GT-autók között a Porsche felfüggesztéstörése és a gyári Aston Martinok dőre üzemanyag-felhasználása szolgált táptalajul az AF Corse-Ferrari (Fisichella/Bruni) újabb győzelméhez. A márka-világbajnokságot máris megszerző Audi és kihívóinak küzdelme lapunk megjelenésével egy időben folytatódik Interlagos pályáján.

DTM

Prémiumcsaták

A nürburgringi hőségben nem mérték bő kézzel az eseményeket, így Bruno Spengler zavartalanul tűnő versenyzéssel várásolt pole-pozíciójából tabelladobogóként győzelmet. Filipe Albuquerque ilyen irányú reményei már a rajtnál köddé váltak, hiszen a portugál a harmadik rajtkockából indulva tizedikként fordult az első jobbosba. A szívóssága ellenére idén még nyeretlen „négykarikás”, Mike Rockenfeller is csak ideig-óráig tudta tartani a boksziállításával megszerzett harmadik helyet: előbb Tomczyk támadása, majd Green taktikai húzása előtt kellett fejet hajtania (5. hely). A legjobb audis, Edoardo Mortara viszont Spielberg után másodszor állhatott dobogóra (ezúttal Spengler és Tomczyk közé), két hét múlva Zandvoort pályáján pedig már az ő kedvéért vették elő az olasz himnuszot. A felszáradó pályán kétszer is Safety Car „vegyült a mezőnybe”, előbb a Molina-Wickens-Vietoris

roncsderbi következményeként, másodszor pedig a rém balszerencés rajtelső, Timo Scheider autója miatt (a kétszeres bajnok német az első rajtnál lefullasztotta az autóját, a másodiknál pedig ütközött). Az izgalmakat a 27. körben újra elerelő eső csak fokozta, hiszen az amúgy is veszélyes Tarzan-kanyarban Tomczyk kiforgatta Paffettet, akit így végül csak hetedikként intett le a kockás zászló – bajnoki üldözői, Green (4.) és Spengler (6.) mögött. A vezetést már a rajtnál megszerző Rockenfeller ezúttal is csak „vízhordóként” említhetik az audis híradások, hiszen a 32. körben bátran előző Mortara árnyékában – a harmadikként leintett Ekströmmel együtt – csak a hármas Audi-dobogó dicsőségében osztozhatott.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Gary Paffett	109
Jamie Green	93
Bruno Spengler	91
Edoardo Mortara	74
Martin Tomczyk	69

ADAC FORMULA MASTER

Még egy Nissany

Valamikor 2002 környékén a Pannónia-ring lendületes aszfaltcsíkján a hazánkba települt izraeli üzletember, Chanoch Nissany rózta köreit, és gyakorolta – nemzetközi hírű hegyi bajnokunk, Szász László útmutatásai alapján – az autóversenyzés mesterfogásait, eközben pedig a pálya melletti gokartstadionban nyolcéves fiacskája bolondította „pár köbcentis” gokartját. Az évek során Nissany apuka az országos bajnokság formaautós kategóriájának négy bajnoki címét szerezte meg – nevével emellett F1-es tesztpilótaként is őrzte a Grand Prix-almanach – most azonban Roy Nissany a sor, hogy (a német F3-ban szereplő Alon Day mellett) Izrael nemzeti színeit képviselje a nemzetközi motorsport világában. A ma már tizennyolc éves ifjú pilóta pályafutása eddig is jelentős sikerekkel teli, hiszen 2010-ben győzelmet szerzett a svájci Formula Lista kategóriában, tavaly pedig a német autókлуб legszívósabb formaautós



osztálya, a Formula Master futamain két dobogós helyet is ért. Idén már győzelmet kért tőle sokat tapasztalt édesapja és csapata, a Mücke Motorsport, de erre szerencsére csak a bajnokság ötödik, ausztriai futamáig kellett várni. A kilencedik rajthelyről induló versenyző a második körben már harmadikként haladt át a célvonalon, majd Kirchhöfer és Picariello megelőzésével már nem fért kétség a győzelméhez. Az izraeli reménység a soron következő, lausitzringi versenyen hetedik helyezéssel szaporította pontjait, a hátralévő két versenyen pedig még a tabella előkelő hatodik helyére is odaférkőzhet.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

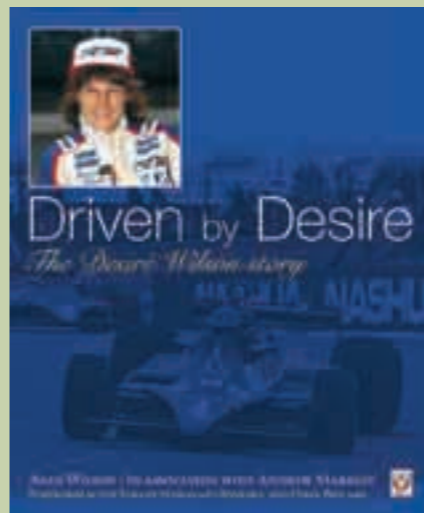
Gustav Malja	229
Marvin Kirchhöfer	204
Jason Kremer	170
Alessio Picariello	139
Jeffrey Schmidt	137



WTCC

Készül a Honda

Vadonatúj autó és friss fejlesztésű motor nem feltétlenül eredményez rögtön gyors köröket, ám a július végi vallelungai teszteken a Honda Civic S2000 máris pilótái kedvében járt. A márkához, valamint a szervizcsapat JAS Motorsporthoz szinte „hazatérő” Gabriele Tarquini első benyomásai máris kedvezőek, ám azt sem ő, sem az októberi, szuzukai debütálásán volán mögé ülő Monteiro nem tagadja, hogy sok munka vár még rájuk a jövő évi éles bevetésig. Merthogy a 2013-ra kitűzött cél nem más, mint futamgyőzelem megszerzése, ehhez pedig a jelenleginél erősebb és megbízhatóbb teljesítményre kell sarkallni a HR412E jelzésű 1.6-os turbómotort. A japánok emellett máris egyfajta „invázió” török a fejüket, hiszen máris több csapattal tárgyalásban vannak egy ötautós privát kontingens kialakítására – ha nem jövőre, akkor 2014-ben. A jövő évadban egyetlen igazi gyári alakulatként pályára lépő alakulat jelen sorok írásakor a Slovakia Ringen folytatja a felkészülést.



KÖNYVSAROK

Női futamgyőztes

Egyetlen hölgy akadt az autósport történelmének során, aki valaha versenyt tudott nyerni Formula-1-es autó volánja mögött, ez pedig Desiré Wilson. Természetesen nem világbajnoki futamról volt szó, hanem a valaha még létező brit Formula-1-es bajnokság egyik fordulójáról. A dél-afrikai pilóta nem mindennapi karrierjét férje, Alan Wilson öntötte könyv formájába. A Veloce kiadó gondozásában megjelent alkotás nagyon részletes, így például azt is megtudhatja az olvasó, hogy három kísérletből miért nem sikerült egyetlen világbajnoki futamra sem kvalifikálnia magát Desirének, vagy azt, hogy milyen kevésen múltott egy teljes szezonra szóló szerződés a Tyrrell csapathoz. A könyv lebilincselő olvasmány, ám nagy hiányossága, hogy egyetlen külső „szemtanút” sem szólaltatott meg a szerző. A 160 oldalas, 165 képet tartalmazó mű megrendelhető a kiadó honlapjáról (www.veloce.co.uk), ISBN száma 978-1-845843-89-2, fogyasztói ára 24,99 angol font.



FORMULA FORD

Rekord

Az apró, egyliteres EcoBoost benzinnel hajtott Formula Ford versenyautó szupersportkocsikat megsemmisítő teljesítményt produkált a legendás Nürburgring versenypályán: a különleges gép a 11. leggyorsabb köröt futotta a Nürburgring híres helyszínén. A 7 perc 22 másodperces eredmény jobb, mint a 600-nál is több lóerőt felvonultató szupersportkocsik – például a Lamborghini Aventador, a Ferrari Enzo és a Pagani Zonda – teljesítménye. A köridőhöz hasonlóan az üzemanyag-fogyasztás is megdöbbentő: a nem hitelesített adatok szerint az autó 56 km/órás sebességnél 2,4 l/100 km, 120 km/óránál pedig 5 l/100 km adatot produkált.



AUKCIÓ

Rekordár
Tizenegymillió dollárért, azaz nagyjából két és fél milliárd forintért kelt el az RM Auctions árverésén egy 1968-as Ford GT40, amely egy amerikai gyártmányú kocsit esetében új rekordnak számít. A csillagászati összeget az magyarázza, hogy a kalapács alá került GT40 egyike a két fennmaradt karbon-karosszériás Gulf Mirage M1 versenyautónak, és többek között a Le Mans című

filmben is szerepelt. A különlegesség a P/1074-es sorozatszámot viseli, és alaposan dokumentált történelme van. Jelenleg egy eredeti Ford GT40 289 köbhüvelykes V8-as motor található Gurney-Weslake hengerfejekkel, négy darab kéttorkú Weber karburátorral, 351-es olajpompával és Aviaid olajteknővel. Teljesítménye 440 lóerő, és kétségtelenül minden idők legvonzóbb GT40-ese.

F3 EUROSZÉRIA

Mindenki esélyes

Hat futam – öt különböző győztes. A sorozat legutóbbi két hétvégéjén, Zandvoortban és a Nürburgringen az „ötök” egyike, Pasqual Wehrlein két helyet kapaszkodott előre a tabellán, így

a hátralévő két versenyen Dani Juncadella már nem hibázhat. A nürburgringi második futamon az LMP-prototípusok világából „hazlátogató” Alexander Sims (képen) aratott győzelmet – a sorozat történetében első ízben egy Nissan-motoros Dallarával (T-Sport).

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Daniel Juncadella	187
Pascal Wehrlein	162
William Buller	155,5
Raffaele Marciello	148,5
Felix Rosenqvist	134,5



INDYCAR

Power élre állt

Scott Dixonról az a hír járja, hogy amolyan „plug-and-play” versenyző: bármilyen autóba ültek, bármelyik pályán, ő rögtön gyors. Mid Ohióban azonban nemcsak gyors volt, hanem okos is: a negyedik helyről rajtolva hamar a másodikon termett (Franchitti és Pageneoud-t megelőzve), majd szinte mindvégig az élen állt rajtselő, Will Power szélárnyékában maradt, ezzel nem kevés benzint, gumit – azaz másodperceket spórolva az utolsó kiállásnál brillírozó Ganassi-istálló számára. A pitből immár elsőként kiszáguló Dixont már győztesként várta a kockás zászló, aki Powerrel a nyomában öles lépéseket tett felfelé a tabellán – „ellenmozgásban” a motorhiba miatt kiálló Hunter-Reay-jel. Az amerikai fenegyerek ráadásul Sears Point girbeburba aszfaltján sem szerzett pontot;

megpördülésének köszönhetően így Power már a bajnokság vezetését is átvehette – ezúttal is csak egy ezüstérem segítségével. Pedig 57 körig úgy tűnt, hogy az ausztrálnak meglehet az idei negyedik győzelme, ám egy szerencsétlen időben (Bourdais és Newgarden balesete miatt) érkezett sárga zászlós szakasz csapattársa, Briscoe ölébe pottyantotta a győzelmet. Baltimore-ban igazi „sárga zászlóerdő” borította a futamot (9!), valamint némi eső, amelyben Hunter-Reay slickeken nyert izgalmas pókerjátzmát.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Will Power	453
Ryan Hunter-Reay	436
Helio Castroneves	401
Scott Dixon	400
Simon Pagenaud	372

Új kihívó

Indianapolis, Brno: Pedrosa duplázott

Augusztus második felében két futamot is rendeztek a gyorsasági motoros világbajnokságon, hiszen a MotoGP először Indianapolisba, majd Brnóba látogatott el. Meglepetések mindkét helyszínen akadtak.

SZÖVEG: TÓTH MÁRTON ISTVÁN (P1RACE.COM) • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

A második számú amerikai nagydíj helyszínén sajnos inkább a sportot negatívan érintő, vagy ha úgy tetszik hátráltató események történtek, ami leginkább az indianapolisi pálya kihasználtságának tudható be. Azon a vonalvezetésen ugyanis, ahol a MotoGP versenyez, nemigen rendeznek más futamokat, így egy teljesen felgumizatlan, poros, koszos ringen próbált a világbajnoki mezőny helytállni. Minderre rátett még egy lapáttal az aszfalt rossz minősége is, amely a hétvége során olyan bukások sorozatát eredményezett, amelyek legtöbbször sajnos nem úszták meg a pilóták komolyabb sérülések nélkül. Első körben Casey Stonert kell említeni, aki az időmérő első perceiben bukott óriásit, amelynek során az ausztrál motoros eltörte a jobb bokáját, illetve végtagja ezen részében szinte az összes ín szalagja elszakadt. Mindennek ellenére a regnáló világbajnok a másnapi viadalon rajthoz állt, és csodával határos módon a dobogó legalsó fokáért küzdelemben állt Andrea Doviziosoval, azonban a hondásnak végül is be kellett érnie egy negyedik pozícióval. Sokan egyébként mind a mai napig csodálják Stoner teljesítményét. Az ausztrál versenyző főmérnöke, Cristian Gabbarini, a következőképpen nyilatkozott pilótája versenyről: „Előtte azt mondtam, lehetetlen olyan versenyt futni abban az állapotban, amilyenben Casey volt, ő mégis megtette ezt. Beszéltem más versenyzőkkel, akik úgy nyilatkoztak, hogy még soha életükben nem láttak ehhez foghatót. Egyszerűen úgy mozgott a motoron, amire más ember nem lett volna képes olyan állapotban. Ennek ellenére csak az utolsó néhány körben adta fel a küzdel-



met. Megnéztem a verseny után a begyűjtött adatokat, hiszen elvileg lehetetlen lett volna Casey számára a hátsó fék használata, azonban már az első körtől fogva mégis valahogyan képes volt erre. Ahogyan azonban teltek a körök, úgy küszködött ezzel egyre többet.”

A hétvége másik nagy vesztese Nicky Hayden volt, aki szintén egy igen látványos esés



Brnóra megfogyatkozott a mezőny: Stoner és Hayden (balra) sem utazott el Csehországba

alkalmával (szintén az időmérőn) a jobb kezét törte. Az amerikai motoros Stonerrel elmentében már nem tudott motorra ülni, így ő az indianapolisi, majd az azt követő brnoi viadalt is kihagyta. A 2006-os világbajnok azonban ettől függetlenül reméli, hogy szeptember harmadik hétvégéjén, Misanóban már rajthoz tud állni.

Az indianapolisi nagydíjat egyébként Dani Pedrosa nyerte, aki ellen nemigen volt esélye a második helyen záró Jorge Lorenzonak. A gyári Yamaha spanyolja talán abban a reményben nem erőltette már a támadásokat túlságosan az utolsó körökben, hogy a Cseh Nagydíjon képes lesz majd visszavágni Hondával versenyző honfitársának, azonban ez egyáltalán nem így történt. Brnóban Pedrosa egy igen szoros, az utolsó méterekig tartó, test-test elleni küzdelemben kerekedett felül Lorenzon, ami egyben egy igen meglepő momentum volt a háromszoros világbajnok részéről. Dani Pedrosa ugyanis korábban számos kritikát kapott, miszerint nem annyira harcias, valamint nem képes hosszú távú

oda-vissza előzgetésekbe belemenni, azonban ezúttal teljesen más volt a helyzet. A harmadik helyet Brnóban is a Tech3 Yamaha alakulata kaparintotta meg, azonban ezúttal már nem Dovizioso, hanem a velük szerződést hosszabbító Cal Crutchlow-val.

Ahogyan azt feljebb is említettük, a mezőnyből hiányzott Nicky Hayden, illetve Casey Stoner is, akik közül utóbbi csak a versenyhétvége előtt, csütörtökön jelentette be, hogy az orvosai javaslatára nem áll rajthoz. Azóta az ausztrál már túl van egy sikeres lábműtéten, így most egy vélhetőleg hosszúra nyúló rehabilitációs időszak elébe néz az év végén visszavonuló motoros.

Visszatérve egy mondat erejéig azonban Pedrosa és Lorenzo küzdelmére: a világbajnoki pontversenyt ugyan továbbra is Lorenzo vezet, azonban előnye már csak tizenhárom pont hondás ellenfelével szemben, így a 2010-es világbajnoknak mihamarabb össze kell kapnia magát, ha nem akarja, hogy a neve hirtelen a tabella második pozíciójába csússzon vissza.

Vakmotoros rekord



Karvai Sanyi „vakmotoros” augusztus 24-én a Hungaroringen az egy évvel ezelőtt beállított rekordját szárnyalta túl egy Honda CBR 600F nyergében, nem is akármilyen módon. A magyar F1-es pályán, a célegyenesből rajtolva mintegy 1700 métert tett meg teljesen önállóan, ami 1,5 km-el hosszabb táv, mint az eddigi csúcs. A rekordbeállításán jelen volt a magyar rekordok regisztrátora, Sebestyén István, aki személyesen ellenőrizte a motorkerékpár, valamint a távolság és sebességmérő GPS hitelességét. Az új rekord beállításáról a „vakmotoros” instruktora, Borsi Gergő így nyilatkozott: „A mai napon Sanyi ismét bebizonyította, hogy bizalommal, szorgalommal, precizitással és hittel átléphetjük saját korlátainkat, és el tudjuk érni a céljainkat, még ha az hihetetlennek is tűnik! Azonban az ilyen sportemberekben, mint Sanyi is, a tüzet a következő kítűzött cél tartja életben, ezért mi sem elégedünk meg ennyivel, és ősszel visszatérünk a Hondával a Hungaroringre!”

Magyarok

A magyarok által igencsak érdekeltnek mondható Superbike vb-n a legutóbbi beszámolóink óta két versenyt is rendeztek (Silverstone és Moszkva), amelyek elég vegyes eredményeket hoztak a Supersportban szereplő honfitársainknak. (Győrfi Alen csak Silverstone-ban gurult pályára, mivel a Superstock1000 Oroszországba nem kapott meghívást.) A második számú angliai viadalon a Supersportban Talmácsi volt a magyarok zászlóhordozója egy tizedik hellyel, miközben Tóthnak be kellett érnie egy tizenhetedik pozícióval, Németh pedig sajnos nem ért célba. Moszkvában is hasonló volt a felállítás, ahol Talmácsi Gábor eddigi legjobb eredményét érte el a Supersport vb-n egy nyolcadik hely formájában, míg Németh és Tóth folytatva a pechszerűt huszadik és huszonegyedik lett. A Racing Team Tóth versenyzői egyébként bíznak benne, hogy a szezon hátralévő három viadala jobban sikerül majd nekik, hiszen elviekben a pályák karakteristikája valamivel jobban fekszik a motorjuknak.

MotoGP eredmények		A világbajnokság állása	
Indianapolis	Brno	1. Jorge Lorenzo	245
1. Dani Pedrosa	1. Dani Pedrosa	2. Dani Pedrosa	232
2. Jorge Lorenzo +10,823	2. Jorge Lorenzo +0,178	3. Casey Stoner	186
3. Andrea Dovizioso +17,310	3. Cal Crutchlow +12,343	4. Andrea Dovizioso	150
4. Casey Stoner +19,803	4. Andrea Dovizioso +18,591	5. Cal Crutchlow	122
5. Alvaro Bautista +22,556	5. Stefan Bradl +25,582	6. Stefan Bradl	105

Egy felejthetetlen nap

Interjú: Jonathan Rea, aki helyettesítheti Casey Stonert

„Erre a napra egy életen át emlékezni fogok” – ismételte Jonathan Rea a Repsol Honda kamionját támasztva hétfőn kora este, a brnói tesztet követően. A 25 éves ír srác, aki jelenleg a superbike világbajnokságban versenyez, hatalmas lehetőséghez jutott. A tervek szerint (lapzártánkkor még nincs hivatalos döntés) ő helyettesíti majd a sérült Casey Stonert. A 2008-as supersport világbajnokság második helyezettjét az első benyomásokról faggattuk.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: DPPI



Még superbike-os bőrruhában, de már Stoner motorján: a brnói teszten így mutatkozott be Rea. Jobbra a hondás tehetség egyik sikere a testvérszériában



Üdv a MotoGP-ben. Hogy érzed magad az első teszt nap után?

Nagyon boldog és izgatott vagyok, ez egy hatalmas lehetőség, amiben most részem lehet. Csak élvezni próbáltam a mai napot. Nem volt rajtam nyomás, a köridő sem számított, csak az, hogy minél több mindent megértsek a motorból anélkül, hogy hibáznék. Ami biztos, hogy rengeteg dolgot kell megtanulnom. A szerelők reggel kezdték el magyarázni, hogy mi mindent kell tudnom a motorról, de egy idő után le kellett állítanom őket, mert túl sok információ árasztotta el a fejem. Ez a motor köszönő viszonyban sincs azokkal, amikkel eddig mentem. Úgy érzem magam, mint egy gyerek, aki éppen az első osztályt tapossa.

Egyenesen a moszkvai superbike futamról jöttél ide. Mennyire volt nehéz ilyen gyorsan átállni egy teljesen más motorra?

Mondanom sem kell, hogy jobb lett volna a tengerpartról érkezni egy nyaralásból, tiszta fejjel, szóval talán ez volt a legnehezebb az egészben. Tegnap végigmentem két 25 körös versenyt, ami önmagában igen megterhelő, majd egy teljesen más pályán, abszolút más motorral, gumival, elektronikával menni... azt hiszem, életem eddigi legnehezebb feladata volt.

De legalább a pálya nem volt ismeretlen...

Igen, versenyeztem már Brnóban, de teljesen más egy MotoGP motorral menni rajta. Más-hol vannak a fékezési pontok, másképpen kell fordulni, teljesen más az egész. Ráadásul messze nem érzem még 100%-osnak magam ahhoz, hogy valóban odategyem magam.

Mi volt a legnehezebb a mai napban?

A legnagyobb eltérés a gumikban van, főleg az első abroncsban. Hihetetlen, hogy mennyire terhelni kell, hogy forduljon a motor. Ezekkel az abroncsokkal és motorokkal rengeteg féket kell bevinni a kanyarba. Már rég 50 fokos dőlésszögönél vagy, amikor még mindig teljes erővel fékezel. Hidd el, ez valami hihetetlen, és nagyon más, mint a superbike motor. Nem szabad alábecsülni ennek a kategóriának a nehézségét. A világ legjobb pilótái, a világ legjobb technikáján versenyeznek itt. Ha tehetném, aludnék egy nagyot, kikapcsolnám az agyamat, és holnap tiszta fejjel újrakezdeném, de sajnos várnom kell az aragóniai tesztig.

A nehézségek és a fáradtság ellenére, csillog a szemed, amikor ezeket mondod.

Hiszen ez volt életem eddigi egyik legjobb napja! Tudod, úgy nőttem fel, hogy kisgyerekként már a GP-versenyeket néztem, Kevin Schwantz volt a hősöm, most pedig itt vagyok, ugyanabban a depóban. Mindig is Honda-pilóta voltam, és most a létező legjobb motorjukon ülhetek, ami egy hatalmas ajándék. Ez olyan nap, amire életem végéig emlékezni fogok.

Mikor és kitől értesültél a lehetőségről?

Először a menedzserem hívott péntek délután, aztán éjjel a Honda Europe-tól Carlo Fioranival (a versenyrészt vezetője – a szerk.) is átbeszéltek a dolgokat. Komoly dilemma volt, mert a superbike továbbra is prioritást élvez, de ez egy álom megvalósulása nekem. Nemcsak ebben a depóban lenni, hanem a világ legjobb motorján ülni. De nem volt más válasz, mint az IGEN! Főként, hogy a superbike-ban már csak matematikai esélyem van, mintsem valós. (Jelenleg az 5. helyen áll 96 pont hátránnyal az éllovas, Marco Melandrihoz képest – a szerk.)

Van jó választás?

Casey Stonert helyettesíteni lehetetlen. De ugyanez elmondható általában a MotoGP-versenyzőkről. Ahogy Rea is említette, sok idő kell ahhoz, hogy valaki megértse ezeket a gumikat és motorokat. Ráadásul ahhoz, hogy megértse, nagyon keményen és határozottan kell menni, ami viszont nagyon nehéz addig, amíg nincs meg a bizalom. A 22-es csapdája. Egy csapda, amit ilyen rövid idő alatt lehetetlen elkerülni. Rea 61 kör alatt 1:59,595-ös köridőig jutott, ami 3,1 másodpercre volt a nap leggyorsabbjától, Cal Crutchlow-tól.

Egy másik összehasonlítás. A tavaly visszavonult Loris Capirossi is kipróbált néhány motort Brnóban, köztük Álvaro Bautista szatellit Hondáját. Az „öreg” tíz kör alatt 2:00.411-gyel hagyta el a pályát.

Ezekkel az adatokkal természetesen nem Rea alkalmasságát szeretnénk megkérdőjelezni, mintsem hangsúlyozni, hogy mennyire nehéz ezeket a gépeket jól és gyorsan vezetni. Éppen ezért felmerül a kérdés, hogy jó ötlet-e a superbike sorozatból valakit ennyire mély vízbe dobni, hisz Crutchlow példáján is láthatjuk, hogy milyen hosszú az út egy jó szerepléshez. Az angol az első évben szinte semmire nem jutott. Idén pedig pont a brnói versenyig kellett várni, hogy végre dobogóra álljon. Akkor miért nem, egy a MotoGP-ben már jártas (akár szatellit) versenyzőt választottak? „Ez az opció fel sem merült” – mondta Livio Suppo, a HRC marketingigazgatója. „Jonathan már tesztelt egyszer 2010-ben, Malajziában, és jó benyomást tett mindenkire. (Igaz, az még a 800-as motor volt – a szerk.) Nincsenek elvárások vele szemben. Ez egy ajándék a számára, amit élveznie kell. Persze ha jól teljesít, az csak külön öröm.”



Olyan nagy a különbség a két technika között, hogy a mérnökök órákon keresztül tanították a lehetséges csapattagot a beállításokkal kapcsolatban, így is idő kell azonban, hogy az új pilóta formába hozza magát

Elég sűrű időszak elé nézel...

Gondolod?? (Nevet.) Öt napot most eltölthettek a saját ágyamban, aztán hat hétig folyamatosan úton leszünk. Bár egyelőre még semmilyen szerződést nem írtam alá, a terv az, hogy helyettesítem Casey-t a gyógyulásáig, aminek egyelőre nincs pontos dátuma. Igen, húzós lesz, de fiatal vagyok, motivált, lelkes, úgy-hogy ha egy ilyen lehetőség az utamba akad, azt meg kell ragadni.

És mikor jön a nászutad?

Na igen, arra még nem volt időnk. Július 7-én volt az esküvőnk, ahonnan rögtön Brnóba, majd Japánba és Silverstone-ba vettük az irányt, és azóta sincs ez másképp. Kétségte-

len, hogy a feleségem megérdemel majd egy nyaralást.

Említetted, hogy a világ legjobb versenyzői vannak itt. Milyen volt velük egy pályán lenni? Tanultál tőlük valamit?

Nem tanultam semmit, mert ahhoz nem láttam elég ideig őket. Jorge mögött mentem vagy két kanyarvit, de nyilván mindenkét csak feltartottam. Callal (Crutchlow – a szerk.) együtt mentünk egy ideig, próbált nekem segíteni, de miközben én élet-halál harcot vívtam, ő folyamatosan hátrafelé nézegetett, hogy ott vagyok-e még. Azért ez nagyon nem ilyen volt, amikor egymás ellen versenyztünk. Kicsit úgy éreztem magam, mint egy amatőr.

„Adunk egy kövér gázt!”

Tóth Imre küzd, és bízik a szebb jövőben

Magyarországon egyetlen olyan hazai csapat létezik, amely évek óta rendszeres és regisztrált résztvevője a gyorsasági motoros világbajnokság valamelyik szakágának. A Racing Team Tóth meglehetősen kacsaringós úton jutott el a SuperSport 600 sorozatához. A történetet Tóth Imre, az alakulat vezetője mesélte el magazinunknak.

SZÖVEG: FÖLDY ATTILA • FOTÓ: FÖLDI D. ATTILA, DPPI

A SuperSport 600 versenyeket a Superbike vb futamaival együtt rendezik – egy pályán, egy hétvégén. Így folyamatosan a képernyőn vannak az erőpróbák, amelyek tizennégy ország csaknem negyven versenyzőjének adnak lehetőséget arra, hogy megmutatkozzon a világ tévénézőinek szeme előtt. Az egy speciális magyar helyzet, hogy jelenleg a Superbike világbajnokságot – benne a SuperSport 600-at – többen látják, mint a MotoGP futamait. Természetesen e kettőnek nem egymás ellen kell(ene) dolgoznia, hanem éppen fordítva: egymás mellett, mondhatni, egymásért. No, de ez egy másik történet...

A csapat alapítója, tulajdonosa, életben tartója, „mindenes”, idősebb Tóth Imre, aki a bulldog megszállottságával harcol egy álomért, egy célért. Sikerei – mondjuk inkább azt: részsikerei – már voltak, hiszen annak idején a csapat kötelékében motorozó Mattia Pasini, aki manapság a MotoGP résztvevője, 2009-ben megnyerte az Olasz Nagydíjat. Így aztán Mugellóban Imre is a dobogón állt, mint csapatvezető. Ez magyar sportvezetőnek még sosem adatott meg, hiszen Szabó II. László, Drapál János és a többi nagy előd esetében ilyesmi még nem volt divat. A kérdés az, hogy a három évvel korábbi siker mekkora erőt adott neki a folytatáshoz?

„Nagyon nagy dolog volt! Másként látni onnan főnről a világot... Ott álltam, játszották a himnuszokat és a Tóth Team Hungary volt kiírva a képernyőkre!” – eleveníti fel a három évvel ezelőtti sikert id. Tóth Imre.

Olyan hittel, akarattal, elszántsággal vetette bele magát a motorsportba, hogy az a kényszerképzete támad a szemlélőnek: egy sikertelen versenyzői pályafutást akar kompenzálni...

Szó sincs erről! Tudom, hogy sokan ezt gondolják, de sosem motoroztam versenyszerűen. Focista voltam, az NB II-ben játszottam balhátvédet. Emlékeim szerint afféle előretörő, felfutó, zakatoló játékos, aki nem tisztelte a nála sokkal nagyobb, drabális csatárokat sem. Sőt, hogy mindenkit kiábrándítsak, a fiamat sem motorversenyzőnek szántam.

Akkor mégis miként kerültek kapcsolatba a vb világgal?

„Kis Imi” ígéretes labdarúgó-palánta volt. Csatár... Fűrge, ravasz és kemény. Nem lehetett „agyonrúgni”, már csak azért sem, mert nem érték utol. A foci mellett karatezott, de amikor pedagógiai céllal – nekem elmondta – nem adott meg neki az edzője egy előrelépési lehetőséget, akkor kijelentette, többé nem megy a szőnyeg felé sem. Nem is ment! Viszont elkezdett motorozni, és egyre-másra érte el a győzelmeket.

Hová mentek a hétvégéken? Labdarúgó-mérkőzésre vagy motorversenyre?

Ide is, oda is... Aztán – néhány év után – elegem lett, hogy szombaton a foci-, vasárnap a motorpálya mellett álltam, vagy éppen fordítva. Így válaszút elé állítottam a gyereket. Bár ne tettem volna...



Tóth Imre civilben is elfoglalt, egy cég vezetője. Cikkünk portréképei éppen egy körforgalom építésének munkálatai közben készültek, ezért került a háttérbe a Caterpillar

Az istálló legnagyobb sikere: 2009-ben Pasinit a 250-es géposztályban a dobogó tetejére repítette a Team Toth. A kép bal oldalán a boldog csapatvezető, a pódium második fokán Simoncelli, a harmadik pozíció Bautistáé lett



Miért?

Mert gondolkodás nélkül a motorozást választotta.

Kétségtelenül nem az olcsóbbik megoldás...

Abból a pénzből, amit eddig a motorsportra költöttem, egy közepes szintű vidéki, de talán még fővárosi focicsapat mindenki által megsüvegelt tulajdonosa is lehetnék. Szép kis pálya, zöld gyeplé, takaros öltözők, saját parkolóhely, elnök, aki előtt szélesre tárják a dupla kaput a bejáratnál.

Ehhez képest...

A MotoGP-ben kétfélemillió eurót költöttünk egy évben. Az Apriliák ára egymillió ötven ezer euró volt. Vegye hozzá a kamiont, az utazásokat, az alkatrészeket. Magyarországon nem talál még egy ilyen hülyét, aki ennyit áldozott volna motorsportra.

Ezt így leírhatom?

Persze! Másként nem mondanám...

Sajnálja?

Mit? Az elmúlt éveket? A pénzt? Nem, nem, szó sincs róla! Én már csak olyan vagyok: vagy teljes erőbedobással csinálom valamit, vagy sehogy! Úgy érzem, nekem ez a dolgom – a munkám mellett – az életem. Nem akarok nagy szavakat használni, de a küldetésem!

Visszatérve a sportágválasztáshoz, sokan azt írták az internetes fórumokon: ifjabb Tóth Imre azt az apai álmot kell hogy valóra váltsa, ami Önnek nem adatott meg.

Jó, akkor elmondom még egyszer: soha nem akartam motorversenyző lenni. Amúgy pedig, megvan a véleményem a különféle fórumokról.

Hallgatom...

Magyarországon ez egy nagy össznépi játék. Egy fantáziánév mögé bújva lehet ócsárolni bármit. Következmenyek nélkül... Természetesen a dolog nem specifikus, mert az élet más területein is ez folyik.

Bosszantja?

Hogy a viharba ne? Én azt szeretem, ha valaki szemtől szembe odajön, és megkérdezi, hogy ez, vagy az miért úgy van, ahogy. És akkor elmondom neki.

Azért meglehetősen nagy a szurkolótáboruk! Mindamelllett, hogy tényleg vannak „fórumozók”...

Kevés olyan meghívás volt és van, amelynek nem teszünk eleget. Brnóban például ötven jegyet osztottam szét azok között, akik szereték volna megnézni a bokszmunkánkat.

Az egy egész vagyon! Vagy már megint győzött a magyar fifika...

Olyasféle...

Beavatná az Autósport és Formula Magazin olvasóit?

A vb kiírása szerint minden futamra jár néhány tiszteletjegyet. Csakhogy a messze lévő versenyekre nem tudnak eljönni a mi szurkolóink.

Ezeket a jegyeket mi nem eladtuk – más csapatok megteszik, ne legyenek kétségei –, hanem elcsereztük. Brnóra. Ötven szurkolót láthattunk vendégül. A SuperSport 600 sokkal családiasabb, mint a MotoGP. Ez itt belefért.

Jó, hogy szóba hozta a MotoGP-t. Végül is miért üztetek ki a „paradicsomból”?

Előre szólok, hogy bizalmas információk következnek. A gyorsasági motoros világban nokságon van egy hallgatólágasan elfogadott, íratlan szabály: az a csapat, amely világbajnoki futamot nyer, szinte automatikusan jogot kap a következő évi indulásra. Mi, hangsúlyozom, a Tóth Team megnyertük a mugellói versenyt, Mattia Pasini révén. Ezért aztán az első szűrőn simán át is mentünk, elfogadták a nevezésünket. Ámde közben ment a köthúzás Sávoly körül, most akkor lesz-e Magyar Nagydíj vagy sem.

Tudjuk, hogy nem lett, de ez befolyásolta az Önök helyzetét?

Bizony, bizony... A Dorna elöljárói berágtak! Óriási felbuzdulás volt a pálya építése kapcsán, de végül – ez köztudott – nem lett semmi a dologból.

tények támasztották alá, de ettől még a mi nevezésünket végül elutasították.

Kardjukba döltek?

Úgy nézek ki? A cirksz kezdetén már számítottam az elutasításra, így megkerestem az Infrontot. Ez a szervezet a Dorna Superbike megfelelője. A promotor. Kedvesen fogadtak, homlokegyenest másként viselkedtek, mint a MotoGP-sek. Hat futamra béreltem egy motort „Kis Iminek” 2009-ben, és a tapasztalatok alapján eldöntöttük: ez jó lesz nekünk! Nincs marakodás, hepciáskodás, ugyanakkor segítőkészek. Szóval jól érezzük magunkat itt.

Az idei év közepén Talmácsi Gábor is beszállt a SuperSport 600-ba. Ez befolyásolta valamilyen Önöket?

A legkevésbé sem! Másik csapatban megy, így nincs vagy alig van közös érintkezési pont.

Korábban sem merült fel, hogy a Tóth Racing Team-nél motorozzon?

Nem!

Mégis csak elhomályosítja az Önök fényét. Nem könnyű Önnel Szerkesztő Úr!



A két 2012-es pilóta: Németh Balázs és ifjabb Tóth Imre

Nem akarnék az ördög ügyvédje lenni...

Felőlem, lehet az is! Kerek perec az arcomba mondták: ha nincs pálya, nem indulhat magyar csapat.

Ami azt illeti, sokan támadják a Dornát. Egyebek között azért, mert négy spanyol futam is van. Rengeteg a hispán versenyző, akiknek a hazai pályákon óriási a „hátszele”. Olykor például a sportbírók a nem helyi versenyzőket nem engedik visszaállni a versenybe, noha üzemképes a motorjuk. Igaz ez?

Sok furcsaságot tapasztaltunk, ez kétségtelen. Tavaly olvastam a lapjukban azt az átfogó elemzést, amely Sávoly kapcsán jelent meg. Meggyőződésem: minden szavát, mondatát

Ezt soha nem is állítottam...

Szóval... Ő más utakon járt és jár! Amikor kikerült a MotoGP-ből, akkor talán dolgozhattunk volna együtt. Nekem publikus a telefonszámom, bárki felhívhat. Nem éreztük úgy, hogy közös csapatban kellene versenyeznünk. Sok sikert kívántam neki a civil életben, és azt kívánok neki most is, amikor újra kezdte. Ennyi és nem több! Válthatunk témát?

Talmácsi Gábor érkezésével a SuperSport 600-ról is többet írtak.

Ha tényszerű akarok lenni, akkor azt mondom, róla többet írtak, noha Misanóban Németh Balázs a 12., ifj. Tóth Imre pedig a 13. lett, míg Talmácsi Gábor az utolsó pontszerző

helyen, a 15. helyen végzett. Ez nem minket, hanem a lapot, az újságrót minősíti. Nem esik jól, de hát ez van... Sok sikert kívánok Talmácsi Gábornak, de tényleg beszéljünk másról...

Kicsit több a műszaki hibájuk, mint 2011-ben. Mi okozza a gondokat?

Valóban voltak műszaki problémáink, de sok helyütt kifejezetten balszerencsések voltunk. Az Ausztrál Nagydíjon, az idénynyitón a Pirellikből kilátszottak a drótszálak a futam végére. A mi futómű-beállításunkat nem bírták el a gumik, hozzá kell tennem, nem csak nekünk voltak ilyen problémáink. Hőség volt, és olyan a pálya minősége, hogy „szétzabálta” a kerekeket. Ezt senki sem láthatta előre. Imolában Németh Balázs a 7. lett, ami nagyon szép eredmény tőle. Monzában ifj. Tóth Imre a 4. helyen végzett, és csak azért nem lett dobogós, mert betábláztuk neki: engedje el a vb-címért hajtó Kenan Sofuoglut, aki nagyon forrófejű tud lenni. Nem volt szükség egy jókora bukásra... Misanót már említettem, az olasz futam is sikeres volt. Sajnos Brnóban, ahol rengeteg magyar szurkoló volt, rossz gumit választottunk.

Beavatná az olvasókat a taktika választásába?

Természetesen! Azt találtuk ki, hogy ifj. Tóth Imre menjen puha keverékű abroncsokkal és egy jó rajt után – amíg tartanak a gumik – verekedje fel magát a mezőny első harmadába. Aztán óvatosan taktikázzon, húzza ki a leintésig. Nem is lett volna ezzel baj, ha nincs egy rajtkarambol. Leintették a futamot. És a második start már nem sikerült olyan jól... Németh Balázs kemény gumival indult, mondhatni, pontosan ellenkező taktikával, hogy a végére gyorsuljon be. Joshua Day viszont bukott egy hatalmasat hét körrel a leintés előtt, így ismét leintették a futamot. Ha még egy befejezett kör van, akkor mind a két motorosunk pontot szerez. Szóval, így megy ez, versenyről versenyre.

Néha olyan érzése van a kívülállóknak: gyengébb a magyarok motorja. Ami ugye papíron nem fordulhat elő.

Ez előfordulhat, csak nem úgy, hogy az ellenfelek erősebb.

Megmagyarázná?

A hatszáz köbcentiméteres erőforrások elvileg egyformák. De a folyamatos használattól nyilván gyengülnek. Van olyan csapat, amely több erőforrással rendelkezik. Mi nem... Nekünk azokkal is motorozni kell, amelyekből már hiányzik néhány „paci”. Ez elsősorban pénzkérdés! A szezon hátralévő versenyekre mindenképpen szereznem kell két blokkot. A gond ott kezdődik, hogy önmagában erőforrást lehetetlenség vásárolni, ezért egyszerűbb, ha veszek két komplett szériamotort. De nekünk már nincs szükségünk újabb vázakra, sárvédőkre, tankokra, kerekekre, szériafélekre.



Hermann Henrik, a Magyar Motorsport Szövetség elnöke

„Őszinte tisztelettel adózom annak, amit Tóth Imre és a csapata csinál. A kezdetektől figyelemmel kísérem a munkálkodását, függetlenül attól, hogy éppen elnök voltam-e vagy sem. Egyszerű motorosként is megemelem előtte a kalapomat” – szögezte le Hermann Henrik, a Magyar Motorsport Szövetség elnöke, majd így folytatta. „Számomra nem kérdés, hogy minden téren támogatni kell az olyan embereket, mint id. Tóth Imre és csapata. Ők Magyarország hírének vizik szerte a világban, mégpedig jó hírének, és ez felbecsülhetetlen érték. Ebben az „elpiacosodott”

világban, amikor a sport is a nagy üzlet része, ennyi ideig talpon maradni tényleg fantasztikus dolog. A szövetség sajnó anyagilag nem tudja támogatni a magyar csapatokat, mert szervezetileg és jogilag nem így lettek kitalálva, összerakva. Ámde ezen a későbbiek folyamán akár még változtatni is lehet. Persze, Magyarország nem Magyarország lenne, ha nem lennének irigykedők. Erre én azt mondom, szabad a pálya, lehet a Tóth Racing Team után csinálni. Aztán, ha letett valaki valamit az asztalra, akkor kritizálhat is! Egyszóval, minden tiszteletem az övék!”

„Rettentően szomorúnak tartom, hogy a nagy magyar cégek még csak nem is válaszolnak a leveleinkre.”

költségvetést igénylő sorozat? Vannak támogatóink, de számos olyan cégről tudok, amely 2011-ben pont az egyharmadát könyvelhette el nyereségként annak, amit 2010-ben. Ezek után hogy kérhetnék nagyobb támogatást? Mindazonáltal rettentően szomorúnak tartom, hogy azok a nagy magyar cégek, melyek valóban óriási profitot termelnek, még csak nem is válaszolnak a leveleinkre.

Mégis milyen a jövőképük?

Becsülettel végigcsináltunk két szezont egy komoly világbajnokságon. Meglehetősen sokat voltunk képernyőn. Van két jó versenyzőnk, kialakult az eszközparkunk. A vb promotere, az Infront mindenben partner. Szeretnek, kedvelnek bennünket. Megyünk, csináljuk tovább és próbálunk egy kövér gázt adni...!



Két kép a múltból: ifjabb Tóth Imre 2004-ben egy 125-ös Aprilia nyergében Jerezben, és lángoló „milliók” a 2006-os valenciai pálya szélén



Ismét az anyagiaknál vagyunk. A költségvetésük most hány százaléka a MotoGP-s éveknél?

Húsz!

Jól értettem? Húsz?

Nincs baj a hallásával Szerkesztő Úr! Az interjú elején már említettem az egymillió ötven-ezer eurós Aprilia-t.

A Magyar Motorsport Szövetség támogatja Önöket?

Nyolcszáz ezer forintot fizetek be az év elején a pénztárba. Licenz, nemzetközi rajtengedély stb. De legalább nem akadályoznak.

Gondolkodtak-e már a továbblépésen?

Nyilván a Superbike lenne a következő lépcsőfok, ugye?

Folyamatosan jár az agyunk, de tudja, már megint azok a fránya anyagiak. Kell-e mondanom, hogy a Superbike egy sokkal nagyobb

„A legjobb magyar szeretnék lenni”

Győrfi Alen: Jövőre márkát vált, és a TOP 10-be várja magát a MetalCom-Adrenalin H-Moto Team versenyzője

A tavalyi tanulóévet követően idén fantasztikusan szerepel Győrfi Alen a Superbike világbajnokság Superstock 1000-es sorozatában. A 22 éves motoros eddig éppen 22 pontot gyűjtött, amivel összetettben a 14. helyen áll. A MetalCom-Adrenalin H-Moto Team versenyzőjének az a célja, hogy idén ő legyen a legeredményesebb magyar motoros, míg jövőre új modellre váltva a TOP 10-be kerülést sem tartja kizártnak.

SZÖVEG, FOTÓ: METALCOM-ADRENALIN H-MOTO TEAM

Hazánk eddigi egyetlen gyorsasági motoros Európa-bajnoka, Győrfi Alen eddigi pályafutása egyik legjobb szezonját futja 2012-ben, a Superbike világbajnokság Superstock 1000-es sorozatában: jelenleg összetettben a 14. helyen áll 22 pontjával. Legutóbb a legendás brit pályán, Silverstone-ban a 9. rajtpozícióból indulva előbb visszacsúszott a mezőny végére – egy hátulról érkező vetélytársa leszorította az aszfaltról –, majd folyamatosan előretörve végül a négy pontot érő 12. helyen végzett. Mindezt úgy, hogy az egész mezőny legrégebbi motorján ül, egy 2009-es privát Hondán. A tavalyi, tanulásra szánt év után a fejlődése töretlen: a 2011-es időeredményekhez képest átlagban másfél-két másodpercet javult, illetve a rajthelyeit tekintve idén átlagban tíz rajtkockával előrébről kezdheti meg a futamokat.

„Az idény hátralévő versenyein szeretnék minél előbb végezni az időmérőkön és a futamokon, és az a célom, hogy az idei szezonban én szerezzem a legtöbb pontot a Superbike vb különböző sorozataiban induló magyarok közül” – árulta el a 22 éves motoros, aki 2012-ben két futam kivételével valamennyi

viadalon pontszerzőként zárt, és a monzai versenyen a 6. helyen ért célba.

Természetesen már javában zajlanak a tárgyalások a 2013-as szezonnal kapcsolatban, és Alen idei teljesítményének köszönhetően igencsak megnőtt az érdeklődés a magyar versenyző iránt.

„Noha még minden képlékeny, az már biztos, hogy márkát váltok, és jövőre mindenképpen szeretnék a közvetlen élmezőnyhöz felzárkózni, és egyszer-egyszer a dobogóért is harcolni” – fogalmazta meg elvárásait önmagával szemben Győrfi Alen.



Nemzetközi bajnoki cím

Győrfi Alen a versenyzés mellett már tudatosan készül a pályafutása lezárása utáni időszakra, és a MetalCom-Adrenalin H-Moto Team másik három motorosa mellett – Gyutai Adrián (125 GP), Nagy Győző (Superstock 600) és Kis Viktória (Superbike) – a csapatfőnöki teendőket is ellátja az Alpok-Adria Bajnokság futamain. Első csapatfőnöki évében rögtön hatalmas siker mellett bábáskodhatott, ugyanis szeptember elején a Slovakia Ringen Gyutai Adrián – Talmácsi Gábor világbajnoki és Győrfi Alen Európa-bajnoki címét követően – újra nemzetközi összetett bajnoki címet szerzett Magyarországnak. Hogy megérdemelte, az biztos, hiszen az idei hat versenyen egyszer a második lett, emellett – megszerezve a pole-pozíciót és a legjobb köridőt is - ötször győzött. „Egyszerűen szavakat sem találok arra az érzésre, ami a hatalmába kerített a dobogón, amikor eljátszották a tiszteletemre a magyar Himnuszt. Kell számomra még pár nap, amíg felfogom, mit is értem el. De egyáltalán nem dőlhetek hátra, ugyanis ettől kezdve elkezdem a felkészülést az októberi Európa-bajnokságra, ahol szeretnék megint kellemes meglepetést szerezni a magyar motorsport és a szurkolók számára” – fogalmazott a bajnok.





Számíthatnak egymásra

TR Sportiroda: Zöld utat kaptak a szponzoroktól

Gyuricza Péterrel, a TR Sportiroda tulajdonosával beszélgettünk 2012-ről, az elégedett szponzorokról, az ifjú tehetségekről, a motoros lányokról és a jövő évről, amelyre már a nyár végén készülnie kell a körültekintő sportvezetőknek...

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: TR SPORTIRODA

Feltehetően nem csak mi vettük észre, hogy az utóbbi években-hónapokban több szakágban is érdekeltséget szereztl. Mi motivál legjobban 2012-ben?

Sok projekt fut össze nálam a sportirodában. Néhányat pénzühiány miatt nem tudunk támogatni, de minden évben egy kicsit tovább nyújthatunk. A Duna Autó Zrt. jóvoltából több éve az autós gyorsasági bajnokság névadói vagyunk. Mi készítjük az összefoglaló tévéműsorokat a szériákról. Támogatunk túraautós tehetséget, és jelen vagyunk a Suzuki Bio Kupában is. Továbbra is nagy hangsúlyt fektetünk az utánpótlás-nevelésre, így a gokartsportban is megjelenünk a reklámjainkkal. A gyorsasági motorsportban új csapatokkal egy lányokból álló formációt hoztunk össze. Mindig az motivál, hogy a szponzoroknak a lehető legjobb megjelenéseket biztosítsuk. Ez a legfontosabb.

A Duna Autóval szinte összeforrtak a projektjeid. Minek köszönhető ez a fúzió?

A legnagyobb támogatónk az autóeladásokból és a szervezeteiből él. A lakossági piacon

reklám nélkül nem lehet létezni. Én nagyon örülök, hogy kimutatható eredményt hoz számukra az autósportban való megjelenésük. A gyorsasági motor kivételével minden projektünkben jelen van a Duna Autó, még hozzá teljes vállszélességgel.

Egy régebbi cikkünkben nyilatkoztad, hogy a másik nagy támogatótok, az ACIS vállalat kettévált. Milyen hatást hozott ez az idei évre?

Az ACIS Benzinküntechnika az autósportban, az utánpótlás-programunkban és a gokartsportban vállal nagy szerepet. A jelenleg is tartó Mátra Gokartkupa névadó szponzorai lettek. Szerencsére ide is csatlakozott még néhány támogatónk, így a bajnokság magas színvonalon zajlik. De kiemelt érdeme az ACIS vállalatnak, hogy a legnehezebb időkben is mellettünk álltak, és a vállalat kettéválása után is megtartották a reklámjainkat. Az ACIS Complex felvállalta a motorsportunkat. Az ACIS Motorsport nagy nevet vívott ki magának az évek alatt, akár a szakmai, akár a rajongói körökben. Egyre nagyobb értéket képvisel. Idén lányversenyzők gyűjtik be az elismeréseket számunkra. Nem elhanyagolható reklám az sem, hogy az ACIS Complex mint névadó, továbbviszi az ACIS-Svéd Race gyorsasági motoros bajnokságot.



Hogyan teljesít a VISION ASSIST utánpótlás-program?

Ez az egyik legösszetettebb feladat számomra. Két gokartbajnokság fut. Az ACIS Mátra Kupa és a Magyar Gokart Bajnokság. Mindkettőben jelen vagyunk, utóbbiban különdíjakat adunk a fiatal tehetségeknek. De ennél is nagyobb projekt, hogy a gokartsportból kinőtt tehetségeknek segítsünk valamilyen autós kategóriába jutni. Második éve állunk Nagy Norbert túraautós bajnok mellett, és idén a VISION ASSIST segítségével egy hosszabb távú projektbe is belekezdhetett végre. A cél, hogy az ETCC Seat Leon Kupában, saját autóval, saját csapattal indulhasson. Mivel fiatal és tehetséges versenyző, úgy látjuk, hogy megéri a befektetés.

De hogyan kerültetek Kijevbe, a Lada Kupa közelébe?

Nyitray Béla már évek óta segíti a munkámat. Még együtt is versenyeztünk régebben. Az ő lehetősége volt, hogy induljon



A fiatal Nagy Norbert (a felső képen barátnőjével) saját autóval és csapattal tervezi a jövőt



A motoros lányok különlegességnek számítanak, de a gokartosokra és a Lada Kupa küzdelmeire is támogatást biztosít a sportiroda

a Lada Kupában. A jó kapcsolatunk és szemfülességünk vezetett oda, hogy a Lada Sport képviselőjével tárgyalásokba kezdhettünk. Ezen a versenyen való megjelenésünk bemelegítés volt hosszabb távú kapcsolat kiépítése előtt.

Az a hír járja, hogy a FÖRCH Motorsport is kapcsolatban állsz. A Hungaroringen láthattuk a Porschéből álló csapatukat. Igaz az információ?

A Förch egy európai nagyvállalat, amely több országban képviselteti magát. Én a magyarországi központtal állok kapcsolatban. A Förch Motorsport nem magyar érdekeltségű. De nem rossz a felvetés, hiszen éppen ezen dolgozom, nevezetesen hogy a Förch magyarországi reklámkampányait segísem. Idén már támogatói a motoros lányoknak, a logójuk megjelent Nagy Norbi Seatján, és támogatói a gokartsportnak is. Óriási dolognak tartom, hogy kilenc hónap alatt mindez összejött.

Térjünk át egy kicsit a lányokra. Az ACIS Ladies Team beváltotta a hozzá fűzött reményeket?

Mindenképpen. Komoly rajongótáboruk lett. Tele van velük az internet. Én örülök, hogy a fiúk is egyenrangúként kezelik a lánymotorosokat. A fórumokon is azt olvasom, hogy szívesen fogadják őket, és elismerik azokat a szponzorokat, akik ilyen ügyek mellé állnak. Valljuk be őszintén, világsztárokat csak pénz-kérdés támogatni. A befutott sportolók már nem a pénztől jók. Az út, ami őket a csúcsra viszi, az a kihívás mindenkinek.

Ha már itt tartunk: milyen eredménnyel szerepeltek eddig a fiúk között?

A bajnokság, amelyben indultunk, a Szlovák Kupa és a K2 Motorsport Egyesület közös

szervezésében zajlott. Két csoportra osztották a mezőnyt minden kategóriában, gyorsakra és haladókra. Ez nekünk nagyon kedvezett, mert Koncsek Hajni a rutinjával a gyors csoportban indult a hatszázások között, míg Lökös Klaudia és Jakab Zsófi a haladóban kaptak helyett. Hajni sokat gyorsult idén, és igencsak megszorogatta a riválisokat. Többnyire a mezőny közepe és eleje között küzdött a pontokért. Nagyon szép versenyeket futott, bár egy esés is becúsított az egyik futam időmérőjén, ami kézszerűlést okozott. Sajnos a versenyen nem állhatott rajthoz, de ezt leszámítva egész évben csúcsra járatta magát, amit ezúton is köszönök neki. Klaudia és Zsófi a haladó csoport dobogós helyeiért küzdöttek. Ez igencsak jó

„Megható pillanatok év elején, amikor megállapodunk egy versenyzővel.”

teljesítmény tőlük, hiszen eddigi pályafutásuk nem tette lehetővé a folyamatos felkészülést. Most végre új gumikon, tökéletes motorokkal vághattak neki a szezonnak.

Hálásak a versenyzők neked vagy a szponzoroknak, vagy ez egy kölcsönös üzlet?

Minden versenyző hálás azért a munkáért, amit végzek. És tudják, hogy a pénz



a szponzoroktól kapják. Az üzleti rész az nem a versenyzők előtt zajlik, de látni kéne, hogy mennyire tisztelettel és szeretettel beszélnek a szponzorokról. Megható pillanatok év elején, amikor megállapodunk egy versenyzővel. A lányok különösképpen érzékenyek.

Mikor kezdted a következő évet szervezni?

Amiket itt felsoroltam, abból talán érezhető, hogy folyamatosan sok a dolgom. De már most tudom, hogy mi az, amin jövőre változtatni fogok. Ez persze még nem publikus. Most a legfontosabb, hogy a támogatók elégedettek legyenek. Még nincs vége a bajnokságoknak, így még várhat a protokoll...



Cairoli mindent vitt

Matterley Basin Motocross Fesztivál

Augusztus közepén minden kategória képviseltette magát Angliában a Winchester melletti legendás motokrossz pályán, ahol szerencsés kollégáink is jelen lehettek.

SZÖVEG, FOTÓ: VARGÁNÉ M. ÉVA, VARGA ZOLTÁN (MXFOTO.HU)



MX2-ben a hazai szurkolók igazán kényeztetve érezhették magukat. Tommy Searle mindkét futamban nagyot hajtva, GP-győzelemmel hálálta meg a lelkes biztatást. Herlings mindkét futamban hibázott, de a második hely így is meglett. A harmadik helyen az amerikai Zach Osborne végzett.

Az MX1 legstabilabb embere még mindig Antonio Cairoli. Kettős futamgyőzelmével tovább növelte bajnoki esélyét. Lassan már csak matematikai esélye maradt ellenfeleinek, hogy legyőzzék. Második helyen Maximilian Nagl, harmadik helyen (egy kis szerencséivel) Gautier Paulin végzett.

Az EMX2 volt a legnépesebb mezőny. A telt házas rajt gép mögött Hugycsz Erik személyében magyar versenyzőnek is szurkolhattunk. Talán a legkeményebb csaták

is ebben a kategóriában zajlottak, végig harc folyt majdnem minden pozícióért. Kivéve az első helyért; Maxime Desprey ugyanis fölényesen nyerte mindkét futamot. Második helyen Damon Graulus, harmadikként Stefan Kjer Olsen végzett. Erik az első futamban a 17., a másodikban hibátlan motorozással 10. helyen ért célba.

Az EMX65 magyar szempontból kevésbé volt sikeres. A hazánk színeit képviselő Bertotto Tommaso igazán mindent próbált megtenni a jó eredmény érdekében, de sajnos a technika közbeszólt. Mindkét futamban technikai gondokkal küszködött. Így az



összetett 27. hellyel kellett beérnie. A kategória első három helyezettje: Xylian Ramella, Brian Strubhart Moreau és Rene Hofer.

Husqvarna-siker

Juha Salminen, a skandinávok tizenháromszoros enduró-világbajnoka magabiztos előnnyel húzta be a győzelmet a Svédországban rendezett vb-futamon. Az Enduro 2 osztályban (175-250 cm³ 2T/290-450 cm³ 4T) szereplő harminchat éves finn a CH Racing színeiben indult a megmérettetésen. A korábbi esős időjárás ellenére a kijelölt nyomvonal szinte teljesen felszáradt, de ettől még komoly erőpróba volt a pénteki speciál szakasszal kiegészített kétnapos küzdelem.

Az első nap végére közel negyven másodperc előnyt szerzett Salminen, így vasárnap a második helyet érő „biztonsági motorozás” is elegendő volt, hogy megszerezze az összetett győzelmet. A csapat is jól szerepelt ezen az etapon, hiszen Salmini csapattársa, Alex Salvini, mindössze fél perc hátránnyal lett harmadik.



Évi és a Husqvarna



Lány

Név: Hegedűs Évi

Kor: 23 év

Lakhely: Dunaföldvár

Foglalkozás: egyetemista

Motor

Név: Husqvarna CR125

Gyártási év: 2011

Teljesítmény: 44 LE

Versenyző: Pataki Martin



Fotó: Ember Ferenc (MAN)





Látványos a quadosok küzdelme, kár, hogy már augusztus végén befejeződött a bajnokságuk



A bajnokság végeredménye

Prestige-kategória	
1. Kazár Miklós	280
2. Jarjabka József	277
3. Régi István	241
4. Varga Norbert	172
5. Benes László	60
Open-kategória	
1. Porkoláb Gergő	211
2. Kunkli Tivadar	159
3. Porkoláb Ákos	118
4. Ludas Zoltán	65
5. Herner Péter	60



hivatalos forgalmazója



Zárófutam

Kakucson értek véget a ST Quad idei küzdelmei

A záróforduló előtt matematikailag még három bajnokese is volt a 2012-es évnek a Prestige-kategóriában, igaz, az aranyérmeset illetően közülük csak a tavalyelőtti legjobb, Kazár Miklós és ifjú kihívója, Jarjabka József táplálhattak komolyabb reményeket.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KOLLÁR

Miután a szeptember eleji nyirádi autókrossz–ralikrossz versenyt a rendező lemondta, az idén velük együtt versenyző quadosok számára nyilvánvalóvá vált, hogy az augusztus végi kakucsi futam lesz a bajnokságuk záróhétvégéje, itt dől majd el a bajnoki cím sorsa. Az elsősegélyre a tavalyi technikai gondok miatt csak 4. (!) Kazár Miklós és a sikerre éhes Jarjabka József pályázhatott, de egy kevés esély Régi István számára is kínálkozott, bár ehhez az ellenfeleinek nagyokat kellett volna hibáznuk.

A vasárnap reggeli startok előtt a Maximum SE motorosa mellett szólt a 8 pont előnye, elene pedig talán az, hogy nem sokkal előtte komoly problémákkal kellett szembenéznie a magyar raliban, ez pedig nem feltétlenül tett jót a mentális ráhangolódásnak...

Hogy az előzetes esélylatolgatás nem sokat ér, az persze már az első futamon kiderült. A kemény küzdelem közben ugyanis a két leggyorsabb bajnoki aspiráns egy kanyarban összeért (később az ütközést versenybalesetnek

minősítették), és Kazár csak nagy nehézségek árán tudott nyeregben maradni. Jarjabka elhúzott és nyert, Régi ért be másodiknak, és miután a ralipilóta csak harmadik lett, öt pont már el is veszett az előnyéből.

A második futamon azonban mindent beledott, és Jarjabka előtt meg is nyerte az erőpróbát, így a harmadik fordulóra már csak arra kellett koncentrálnia, hogy biztosan tudja hozni a második helyet. Így a zárásban hiába lett első a Langer Motorsport tehetséges fiatalja, összességében három pont előnnyel Kazár nyerte a bajnokságot, a bronzérem a Vega MSC színeiben induló és idén a Suzukit év közben KTM-re cserélő Régi István nyakába került.

Az Open-kategóriában papír szerint Kunkli Tivadarnak kellett volna megszorognatnia 2012 bajnoki esélyesét, de a küzdősportokból is ismert pilóta az első futamon csak második tudott lenni, másodszorra pedig technikai hiba miatt kiesett, így a zárófordulóban már hiába nyert, az év végi elsőség – abszolút megérdemelten, két kakucsi győzelem és egy ezüst után – a Freeriders csapathoz került.

Bajnokként búcsúzott

„Az utolsó futamon már valamelyest lehetett taktikázni. Az volt a lényeg, hogy közvetlenül a riválisom mögött haladjak. Néhány körön keresztül figyeltem, hátha hibázik, de végül megelégedtem a második hellyel. Ez ugyanis azt jelentette, hogy a Prestige-kategóriában idén én lettem a magyar bajnok, nyilatkozta Kazár Miklós, aki számára ezzel egy fejezet lezárult az életében.

„A Short Track Quadot befejezem” – mondta a futam után. „Több mint egy évtized után új impulzusokra, új kihívásokra vágyom. Nagyon sokat kaptam ettől a szakágtól, rengeteg embert és barátot ismertem meg a quadosok között. Hihetetlenül sok, többnyire pozitív élményben volt részem, amit szeretnék mindenkinek megköszönni. Sokan azt mondták, hogy örültek vagyunk a verseny pályán, ezért örömmel nyugtázom, hogy pályafutásom ezen szakaszát sikerült túlélnem. Köszönetet szeretnék mondani az éveken át nyújtott segítségért Nagy Attilának és Tóth Józsinak, Demének pedig a rengeteg tanácsot, amivel ellátott. Köszönöm valamennyi versenyzőtársamnak, hogy minden hétfőgén ott voltak, így valóban izgalmas sorozatot éltünk végig. Nagyon remélem, hogy sokakkal a jövőben is megmarad a jó kapcsolat, és talán még a sportpályákon is találkozunk egymással.”

„Ami a jövőt illeti, vonzónak találok a terepkategoriát, szívesen kipróbálnám magam ebben a világban. Akár itthon, akár nemzetközi szinten is. Ugyanakkor a többiekkel már beszélgettünk arról is, hogy elindíthatnánk egy sorozatot, ami salakmotor pályákon zajlik. Ilyen még sehol nincs a világon, a tervek szerint ezért még idén egy kísérleti versenyt fogunk tartani. Az biztos, hogy a KTM-hez hű maradok, a motorokat átépítjük, hogy felkészítsük a következő időszak feladataihoz. Nagyon sok ötlet forog a fejemben...”

Bemutatóterem:
Bp. XI. Kondorosi út 2/a.

Tel: 06-20/21-22-900

www.srteam.eu



Loeb és Loeb

Finn és Német Rali: A világbajnok csúcsformában pörög

Sebastien Loeb a Finn Ralin begyűjtötte zsinórban idei negyedik győzelmét, majd augusztus végén Németországban az ötödiket is, így saját csapattársa előtt is 54 pontos előnnyel várja a folytatást.

SZÖVEG, FOTÓ: AMBER PR

„Nem azért jöttem, hogy nyerjek, csak pontokat akartam, mivel nagyon nehéz legyőzni a helyi pilótákat. Végül nagyszerű harcot vívtunk Mikkóval, a kettős győzelem a Citroennek nagyszerű a világbajnokság szempontjából” – nyilatkozta Loeb a finn versenyt követően.

A Ford csalódottan hagyta el a klasszikus helyszínt, hiszen sokan azt jósolták, hogy győzelemre esélyesek lesznek, de Jari-Matti Latvala csak harmadik, míg Petter Solberg csak negyedik lett. Skandináv pilótaként csúnyán kikaptak egy francia versenyzőtől. Be kellett látniuk, hogy nem rossz a kocsijuk, de nem elég gyors ahhoz, hogy citroenes riválisaikat megelőzzék vele.

Az is kiderült, hogy Mads Östberg szép karrier előtt áll, hiszen ismét remek helyezést szerzett, ezúttal ötödik lett Ott Tänak előtt. Az észt pilótát két helyi hős, Matti Ranta-

nen és Jari Ketomaa követte a hetedik és nyolcadik helyen. Miközben Martin Prokop kilencedik lett, Sebastien Ogier egy pontot gyűjtött a Volkswagen Motorsportnak Sko-



da Fabia volánja mögött. A francia pilótának tulajdonképpen szerencséje volt, hiszen az előtte haladó Ken Block kiállt az autójának többszörös meghibásodása miatt, így az ölben landolt az utolsó pontszerző hely.

Augusztus végén Németországba is ellátogatott a mezőny, ahol Latvala és Hirvonen elé kerülve Loebnek idén sikerült, ami tavaly nem: megszerezte kilencedik Német Rali-győzelmét. A változékony időjárás sem fogott ki a Citroen francia ászán, s rajt-cél győzelemmel bevette a szőlőbirtokok közötti pályákat.

„Kemény volt ez a rali, ahol a körülmények különösen mostohák voltak. Ez néhány

nagyon nehéz abrónsválasztást eredményezett” – szögezte le a 38 éves pilóta, aki összeségében kilenc gyorsasági szakaszgyőzelmet mondhatott magának a futamon. A Circus Maximus Power Stage-győzelmet is Loeb szerezte meg, ezzel három pluszponttal növelte az elsőségért járó pontjait.

A rali utolsó napja persze majdnem kifogott mindhárom dobogós helyezetten. Loebnek azon fáj a feje, hogy a Dhrontal másodszori teljesítésekor autójában a turbó reakcióidejének csökkenése miatt talán nem fog tudni harcba szállni a Power Stage-győzelemért. Latvala autójának motorháztetejével gyűlt meg a baja, amely elkezdett fel-felemelkedni

a 13. gyorsasági szakaszon. Hirvonen lassúsága miatt csikorogtathatta fogait, és emellett egy csomó beállításbeli feladattal küzdött a nap során.

Ugyanakkor Mads Östberg ismét letette a névjegyt és újfent a negyedik helyre kormányozta célba az Adapta WRT Fordját. A Volkswagen Motorsport vezetői is dörzsölhették tenyerüket a Német Rali zárónapján. Sebastien Ogier, a tavalyi Német Rali győztese és Andreas Mikkelsen a ragyogó hatodik és hetedik helyezést gyűjtötte be.

A finn és német verseny után ismét hosszabban pihenhetnek a ralisok, hiszen legközelebb is csak három hét múlva kell csa-



Hazai versenye előtt ugyan vidám volt Latvala (balra fent) a különleges festésű Ford mellett, ám ez sem hozott szerencsét a pilótának. Nála mégis lényegesen szomorúbb volt Prokop, akinek leégett az autója.

tasorba állniuk. 2012. szeptember 14-16. között rendezik meg ugyanis majd a Wales Ralit, amely eddig tradicionálisan télen zárta a Rali Világbajnokságot. Érdekes lesz megnézni, hogy a kora őszi körülmények mennyiben fogják befolyásolni a mezőny teljesítményét...

A Finn Rali végeredménye

1. Sebastien Loeb	Citroen DS3	2:28:11,4
2. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	2:28:17,5
3. Jari-Matti Latvala	Ford Fiesta RS	2:28:46,4
4. Petter Solberg	Ford Fiesta RS	2:29:07,5
5. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	2:30:43,5

A Német Rali végeredménye

1. Sebastien Loeb	Citroen DS3	3:41:52,4
2. Jari-Matti Latvala	Ford Fiesta RS	3:43:52,5
3. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	3:44:23,8
4. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	3:45:16,8
5. Chris Atkinson	Mini Cooper WRC	3:51:02,8

A világbajnokság állása

1. Sebastien Loeb	Citroen WRT	199 pont
2. Mikko Hirvonen	Citroen WRT	145 pont
3. Petter Solberg	Ford WRT	104 pont
4. Mads Östberg	Adapta WRT	102 pont
5. Jarri-Matti Latvala	Ford WRT	87 pont

Gyártók

1. Citroen WRT	323 pont
2. Ford WRT	198 pont
3. M-Sport Ford WRT	127 pont
4. Citroen Junior WRT	54 pont
5. Qatar WRT	51 pont

IRC



A Barum Raliban most sem csalódott a helyi és a helyszínré utazó szép számú magyar közönség: a futamon izgalmas körülmények között Hanninen begyűjtötte idei harmadik győzelmét. (A finn eddig négy versenyen indult, egyszer másodikk lett.) A verseny második helyén a cseh Kresta, mögötte honfitársa, Kostka végzett, de a közönség nem lehetett felhőtlenül boldog, hiszen balesetben egy 42 éves néző életét veszítette. A bajnokságot vezető Mikkelsen csak 4 pontot gyűjtött, de így sincs oka aggodalomra, ahogyan a Skoda is messze a legjobb gyártó a szériában.

Óvások viharában

Aradon Kazár nyert, de hivatalosan Bútor a győztes

Augusztus közepén rendezték meg a negyedik Arad Ralit, mely egyben magyar és román bajnoki futam is volt. A város környéki pályák a tavalyi évhez hasonlóan idén is már a verseny legelején megtizedelték az indulókat. A futam hetedik gyorsasági szakasza szinte a teljes magyar élmezőnyt foglyul ejtette, de a legnagyobb meglepetés Kazárékat érte.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA KÁROLY



Kazár Miklós a legjobb időt autózta, de a versenybírók a helyszínen elvette az eredményét, így Bútor Róbert lett a legnagyobb aradi trófea



Nagyon kevés magyar nevező, még kevesebb induló érkezett Aradra, ám akadt ennél rosszabb hír is, amely a verseny kezdete előtt érkezett: a szerdai pályabejárás alatt rosszul lett, elájult, így kórházba kellett szállítani Spitzmüller Csabát. A magyar pilóta állapotáról akkor még vészjósló információk érkeztek, azóta szerencsére kijelenthető, hogy jól van, mindössze a kimerültség és egy középfülgyulladás okozta az ijesztő tüneteket produkáló rosszulletet. Az Arad Ralin azonban a román bajnokság aktuális harmadik helyezettje nem tudott rajthoz állni.

A pályabejárások, a shakedown, az adminisztratív és a technikai átvételek után péntek este élesben is bemutatkoztak a mezőny résztvevői, ahol a magyar párosok domináltak. Az aradi gokartpályán megrendezett nyitószakaszon Herczig Norbert volt a leggyorsabb, megelőzve Turán Frigyes és Botka Dávidot. A magyar és a román élmenők tizedekre menő csatát vívtak egymással, kiváló alaphangot adva ezzel a másnapi folytatáshoz.

Szombaton aztán kezdetét vette az igazi küzdelem. Kazár Miklós és Elek István után egy harmadik pilóta is büszkélkedhetett rész-

síkkal, mégpedig Botka Dávid, amivel meg is erősítette vezető helyét az összetett értékelésben. Kazárék jöttek be másodikként, Elekék pedig a harmadik pozícióban zártak. A magyar párosokkal Francois Delecour tartotta a lépést, a román mezőny tagjai közül rendre neki sikerült befurakodni az első hatba, sőt az ötödik, majd a hetedik gyorsaságit meg is nyerte a francia, így az élre állt az Arad Ralin, akit Kazár Miki követett a második helyen.

Eközben az ötödik és a hatodik szakaszon szinte a teljes magyar élmezőny befejezte a 4. Arad Ralit. Technikai hiba miatt kénytelen

volt földelni a csatát Herczig Norbert, Turán Frigyes és Elek István is. Az abszolútban addig élen álló Botka Dávidnak a felfüggesztése, Hadik Andrásnak pedig az első tengelye adta meg magát. Amíg a csapatok arra vártak, hogy a sérült autókát és a versenyzőket lehozzák a pályáról, addig komoly vita alakult ki a szervizparkban. Történt ugyanis, hogy Botka Dávidék megálltak a gyorsaságin, a mögöttük érkező Kazár–Ferencz kettős pedig ugyancsak nullára lassított. A korábbi vb-menő Francois Delecour következett Kazárék után, aki azt sérelmezte, hogy őket és





Ha nem változik az értékelés, Balogh Jani élete egyik legjobbját hozta



Balra a már sokat látott és az abszolút első Delecour, középen Botka, de a magyar értékelés végeredményének csak Matics örülhetett

a további versenyautókat akadályozták a továbbhaladásban. Kazárék azzal védekeztek, hogy nem fértek el Botkák mellett, ráadásul Mihalik Péter navigátor segítséget kért tőlük. Delecour egy kérelmet juttatott el a verseny rendezőihez, amiben leírta, hogy ő pontosan mit látott. Ezután néhány perc erejéig Kazá-

rékat kizárták a versenyből, majd mégis megengedték, hogy továbbmenjenek. Az esetet azonban a nap folyamán tovább tárgyalták.

Delecour és Kazár Miklós a továbbiakban ádáz küzdelmét vívott egymással. A francia és a magyar pilóta között csupán 0,1 másodperc volt a különbség a kilencedik szakaszon. Sza-

bó Gergő és Bútor Róbert ismét hozta a kötelezőt, így abszolútban nem történt változás az élbolyban. Az ORB mezőnyéből még versenyben lévő pilóták közül Matics, Osváth és Pethő továbbra is nagy harcban volt egymással. Végül a lényegesen rutinosabb francia versenyző jött ki győztesen a párharcból, a célban

több mint fél perccel előzte meg a második helyen záró Kazár Miklóst.

Az eredmény azonban még volt véglegesnek tekinthető, mivel Kazár esetét tárgyalta a versenybíró és mint később kiderült, ki is zárták a párost, és megfosztották őket a második helyüktől. A célba érkezés után tehát meg-

változott a verseny végeredménye. A hivatalos indoklás szerint Kazárék kizárásának oka az volt, hogy a Maximun Racing Team kettőse akadályozta a verseny lebonyolítását. Fellebbezésnek azonban helye volt, amit a páros ki is használt, így az ügy az MNASZ felügyelete alatt folytatódik tovább.

Az Osváth–Farnadi kettőst akadályozták, ezért 20 másodperc jóváírást kaptak, így egy helyet előreléptek az abszolút értékelésben. A 4. Arad Rali győztese ennek értelmében a Bútor Róbert/Tóth Imre páros lett, megelőzve a Balogh/Holczer és a Matics/Viczena egységet. Később Pethő Tyutyuék is óvást nyújtottak be, amiért visszasorolták őket a negyedik helyre.

„A verseny eredményét illetően mi inkább a saját kategóriánkra összpontosítottunk, hogy ott az első helyért tudjunk csatázni. Az abszolút értékelésben ez a harmadik hely nem csak rajtunk múlt, hanem a többiek hibáján is. Nem az döntötte el a végeredményt, hogy ki a leggyorsabb, hanem az, hogy ki tudja befejezni, és nekünk most ez sikerült” – nyilatkozta az abszolút harmadik helyen végző, majd Kazár kizárása után a másodikra rangsorolt Balogh Jani.

És mi történt a bajnokság élvonalával? „Egy hídról leérkezve túl gyors



A győztes nyilatkozata

„Összességében egy jó versenyen vagyunk túl. A pályák szinte ugyanazok voltak, mint 2011-ben, egyetlen szakasz volt, amely ezúttal ellenkező irányban szerepelt a programban. Sokat segített, hogy már volt némi helyismeretünk, nem kellett újra felírunk az elejétől a végéig mindent, elegendő volt a tavalyi itinerünket javíthatni... amiben azért volt hiba rendszeresen. Így most biztonságosabban és gyorsabban tudtunk versenyezni. Ahogyan vártuk is, az 5-6. gyorsan nagyon sokan kiestek, így a hatodik gyorsasági végére mi egyik pillanatról a másikra az abszolút értékelés második helyén találtuk magunkat. Nem azért, mert annyira gyorsan mentünk, hanem mert a többiek

hibáztak előttünk. Jó helyezésként értékeltük ezt a második helyet, már csak azért is, mert az előttünk kieső párosok nem technikai probléma miatt álltak ki, hanem hibáztak, így mi versenykörülmények között kerültünk előre.

Kazárék kizárását nem kívánjuk kommentálni, hiszen egy autóverseny arról szól, hogy a versenyzők a Felügyelő Testület alá vannak rendelve, és ha valaki szabálytalan és ezt a bizonyítékok alapján a szakemberek így gondolják, akkor azt kizárhatják. Ránk nem tartozik, hogy milyen döntést hoztak, ez nem a mi dolgunk. Természetesen tudjuk, hogy az időeredményeink alapján 2. helyen végeztünk...” **Bútor Róbert**



Szabó Gergő mesterien kezelte a Skodát, Turán és Hadik idő előtt búcsúzott



volt a tempónk, így nem a megfelelő irányba értünk földet, az autónk jobb irányba sodródott, és a jobb hátsó kerekünket megütöttük egy út szélén álló farönkben. A mi versenyünk itt ért véget! A futam eredménye azonban minket is meglepett, ugyanis a kiállításunkat követően 8 órát voltunk kénytelenek a kiesésünk helyén eltölteni, mindenféle emberi kapcsolat nélkül, így csak este 8 óra körül értesültünk róla, hogy a riválisaink is hibáztak, aminek az lett az eredménye, hogy az abszolút értékelésben mindenki megtartotta a Veszprém utáni pozícióját. A csapat most újra előre tekint,



Az Arad Rali ORB futam végeredménye*

1. Bútor-Tóth	Mitsubishi Lancer Evo X	1:20.13.4
2. Balogh-Holczer	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:22.44.5
3. Matics-Viczana	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:23.17.2
4. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:23.24.5
5. Pethő-Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:23.34.6
6. Kovács-Istovics	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:25.53.3

Az Arad központjában felsorakozott indulók látványa impozáns volt

A bajnokság állása*	
1. Herczig-Bacigal	66
2. Botka-Mihalik	53
3. Kazár-Ferencz	46
4. Matics-Viczana	35
5. Bútor-Tóth	34
6. Turán-Zsíros	28
7. Pethő-Rubóczky	25
8. Osváth-Farnadi	24
9. Balogh-Holczer	16
10. Hadik-Kertész	13

*nem hivatalos

és újult erővel a soron következő Kassa Rali felkészülésére koncentrálni" – fogalmazott Herczig Norbert.

„Előbb Kazár kizárása miatt egy hellyel előrébb léptünk, majd egy helyet visszacsúsztunk, miután Osváth Petiéknak 20 másodpercet jóváírtak az idejéből. Jelen állás szerint így most az abszolút 5., kategória 4. hely a miénk, de ebbe mi nem szándékozunk beletörődni, óvást nyújtunk be Osváth időjováírása miatt, mivel elképzelhetetlennek tartjuk, hogy ennyivel jobb időt ment volna, ha nem tartja őt fel a Subaru az utolsó gyorsón. Sajnáljuk, hogy egy verseny végén ilyen dolgokkal kell foglalkozni, de úgy érezzük, komoly erőfeszítéseket tettünk a pályán, hogy feljövünk a dobogós helyek egyikére, és nem érdemtelenül végeztünk ott, ahol..." – foglalta össze véleményét Pethő Tyutyu.

A Max-Immun Kft., a Vanilin Kft. és a Szemerey Transport Zrt. a Maximun Racing Team kiemelt partnerei



GIGI

QUADRO GÉP

GIGI kozmetika az ország minden pontján

Arcfiatalítás műtét nélkül!



GIGI TIME
QUADRO **MACHINE™**

Már az első kezelés megállítja az időt...

GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
 ■ 1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963
 ■ E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu



Igazán extrém kalandra vágysz?



**Jelentkezz most:
FaMenMagyarország**

Dobogón

A Matics–Viczena páros abszolút harmadik Aradon

Ismeretlen pályákon zajlott a bajnokság soron következő versenye, az Arad Rali Maticsék számára, mivel a tavalyi évben nem vettek részt a román-magyar közös rendezésű bajnoki futamon. Idén azonban úgy döntöttek, hogy szerencsét próbálnak, hiszen a 3. géposztályban vezették a bajnokságot, és nem akartak pontokat hullajtani.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA



Élete első Arad Raliján az abszolút harmadik pozíciót szerezte meg a Matics–Viczena kettős

„A tavalyi beszámolók alapján igen kemény versenyre számítottunk, és ez be is igazolódott. Nagyon nehéz talajon, az autók és a versenyzők számára elég megterhelő gyorsaságik vártak ránk. Pénteken este, Aradon ugyan az első szakaszt egy gokartpályán tartották, de ez még messze nem okozott akkora fejtörést, mint a szombati szakaszok.

A versenybe persze már ez is beleszámított, így nem lehetett „bealudni”. Végül kategóriánk második helyén teljesítettük a nyitányt” – mesélte Viczena Gábor.

„A szombati nap nagyon hosszú volt, közel 130 km mértávval. Öt különböző fajta gyorsaságit kellett teljesíteni, remek vezetésekkkel, viszont a két utolsó szakasz ta-

laja... nehéz megfogalmazni milyen is volt, inkább látni kellett volna. Sok helyen még terepjáróval sem lehetett volna közlekedni, maradjunk ennyiben” – vélekedett a mitfárer, akinek elmondása szerint a célba érést tartották legfontosabbnak, és azt, hogy Pethő Tyutyúékat maguk mögött tartásák. Kockázatot nem akartak vállalni, hiszen egy esetleges kiesés sokba került volna a bajnokság végelszámolásában.

„Ebben a szellemben szálltunk versenybe, de később láttuk, hogy itt is és ott is kiesett valaki, volt olyan szakasz, hogy hárman is a pálya szélén álltak, mert nem tudták folytatni a futamot. A mezőny erősen megfogyatkozott, bár egyébként sem volt túl népes. Elekék kiesésével a kategória második helyén voltunk, Baloghék mögött. Értelmetlen lett volna belemenni egy csatába, hiszen akik veszélyesek lehetnek volna ránk a bajnokság szempontjából, mögöttünk haladtak vagy már kiestek. A verseny végéig megőriztük ezt a pozíciót, és az összetett harmadik, a kategória második helyén zártunk” – értékelt Viczena, aki az eredménnyel elégedett volt, tulajdonképpen a páros megszerezte azt, amiért Aradra utazott.

„Gratulálunk Janiéknak, kemény verseny volt, és szép győzelmet arattak. Az autónk sértetlenül megúsza, de csak a szerencsén és a helyenként pályabejáró tempónak köszönhetően. Véleményünk az, hogy a pályák minősége miatt ezt a versenyt nem kell erőltetni a jövőben. Még két verseny van a bajnokságból, készülünk mindkettőre, de előtte még ellátogatunk Csehországba is, az IRC Barum Ralira. Úgy gondoljuk, ez jó felkészülés lesz a kassai aszfaltversenyre. Bízunk benne, hogy minimum a tavalyi eredményünket megismételjük, vagy talán előrébb is végezhetünk” – zárta mondandóját a navigátor, aki nem felejtette el megköszönni partnereik támogatását és a szervizcsapat munkáját sem.





Csak jót akartak

A Kazár–Ferencz kettős nyert, kizárták őket, de fellebbeztek

A különféle internetes oldalakon megjelent vélemények, illetve Kazár Miki nyílt levele sokakat elgondolkodtatott a 4. Arad Rali hatos gyorsaságiján történekről. Az eseményeket követően a csapat egy videofelvétellel együtt eljuttatta az MNASZ-be a fellebbezését. Néhány nappal az esemény után Kazár Miklós így vélekedett a kialakult helyzetről.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: DUEN, KUMMER, KBK

„Jó tempóban autóztunk a gyorsan, amit a belső kamera is egyértelműen bizonyít. Az, hogy megállított minket Mihalik Péter, természetesen az ő döntése. Azzal az információval látott el minket, hogy nem lehet elmenni mellettük, mert keresztben áll az autójuk. Ezután elhagyta a helyszínt. Én egyből elküldtem Ramónt 150 méterre a kanyarba, hogy jelezzem a mögöttünk lévőeknek, és ne történjen baleset. A szabály szerint a pilóta nem hagyhatja el az autóját, mert bármi történik, csak ő mozdíthatja meg. Gondoljunk csak bele: ha a hat perccel mögöttünk érkező Francois Delecour a navigátorom jelzésére lassított volna mellettünk, majd nagy gázzal elhalad, akkor vélhetően két kanyarral később óriási baleset történt volna. Az információim szerint ugyanis Botkáké keresztben álló autójába csapódott volna bele. Ebben a pillanatban komoly anyagi kár és személyi sérülés keletkezett volna. Ez a két dolog pedig számomra – de gondolom másnak is – mindennél fontosabb. A saját és versenytársaink bukósága a világ összes versenyét felülírja.

Még egyszer szeretném hangsúlyozni: úgy értesültünk a Botka–Mihalik párostól, hogy nincs lehetőségem a továbbhaladásra. A belső kamera azt is jól mutatja, hogy amikor viszcammogott Mihalik Péter, a kezében egy bukósík volt. A szabály szerint OK táblával

lehet a megállított párost újraindítani, de ezt nem kaptuk meg tőle. Azért nem mentünk tovább, mert a birtokunkban lévő információ szerint nem tudtunk, és szeretnénk volna mindenkit megóvni a balesettől.

A román rendezők végül azért zártak ki engem, mert amikor Mihalik Péter visszajött, én nem bíztam rá az autómra, és nem mentem föl személyesen meggyőződni arról, hogy Botkáké igazat mondanak vagy sem. Mivel a versenyző a gyorsasági szakaszon nem adhatja át az autója irányítását másnak, így természetesen én is a Mitsubishi-nél maradtam” – mesélte a versenyző.

„Én nem akartam rosszat tenni Delecournak, és a többieknek sem” – folytatta Kazár Miklós, kitérve a francia pilótával támadt vitájára is. „Nekem abban a helyzetben az volt a feladatom, hogy a baleset megelőzése érdekében senkit ne engedjek tovább, hiszen minket is leállítottak. Számomra megtisztelő volt, hogy egy ilyen neves pilótával csatázhattam az első helyért. Fent a gyorsan azt meg tudtam vele érteni, hogy nem miattunk áll a verseny, hanem az előttünk lévő autó torlaszolja el az utat. A részleteket azonban közös beszélt nyelv híján nem tudtam neki levezetni. Utána pedig már nem is volt rá lehetőségem, mert elsősorban a navigátora még ott, az erdőben jó öt percig szidott. Sportszerűtlennek tartott, és olyanokat beszélt,

hogy direkt állítottam meg a szakaszt. Ezt még tetézték a szervizparkban, amikor egy újabb tízperces intermezzo következett. Ekkor azért már nálam is elszakadt a cérna, szerintem más sem bírta volna a folyamatos pocskondiázást, főleg úgy, hogy nem is éreztem magam hibásnak. A kommunikációs problémának sajnos az lett az eredménye, hogy az írásban benyújtott panasz után rögtön kizártak minket, amit nyilván megfélembbeztünk. Csak a véletlennek köszönhetően, hogy visszakaptuk a menetlevélünket, és továbbmehettünk. Ezután azonban már olyan idegállapotba kerültem, hogy úgy kellett még öt gyorsaságit megtenni, hogy nem tudtam: ki vagyunk-e zárva vagy sem. A kizárás tényét egyébként hivatalosan még most sem közölte velünk senki. A felügyelő testületi ülésen ezt mondták, de írásban, hivatalos pecséttekkel és aláírásokkal ellátva nem kaptunk ilyen dokumentumot. Ahogy mondtam, fellebbeztünk az MNASZ-ban, de azt nem tudjuk, hogy mire.”

„Egyértelmű, hogy igazságtalanul zártak ki minket, de nagyon bízom benne, hogy az RSB itthon meghozza a szükséges döntést. Ezzel azonban nem elégszem meg, szeretném visszakapni az aradi abszolút második helyet is. Már csak azért is, mert úgy akartak kizárni, hogy az ártatlanság védelme sem állt fönt, ráadásul rajtunk kívül az eset többi szereplőit meg sem hallgatták. Az elmúlt napokban sokan hívtak, de ezzel szeretném ezt az ügyet lezárni. Jóhiszeműen, a magunk és a többiek védelmében jártunk el, mi nem hibáztunk a hatos gyorsaságin.”

Kazár Miklós hozzátette: nagyon bízik benne, hogy az RSB és a Román Autósövetség a fellebbezés elbírálásakor józanul, a tényekre alapozva hozza meg a döntését, és mindenki megérti, hogy a Maximun Racing Team egysége ennél az esetnél a legjobb szándékkal járt el.

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, Hajo U. 11. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

Forróságban száguldottak

Young & Partners Rali-Túra Bajnokság, Szendrő



Augusztus első forró hétvégéjén a túrások Szendrő felé vették az irányt, hiszen itt rendezték a Young & Partners Rali-Túra Bajnokság IV. futamát.

SZÖVEG: JUHÁSZ VERONIKA
FOTÓ: RTE, BENCZE ANDRÁS

Összesen 81 kocsi állt a rajthoz a VII. Vectra-Line Szendrő Rallye-n, de közülük csak 57 ralizta végig három körben az Edélny-Abod és az Abod-Galvács gyorsokat. A versenyzők szerint ezek az igazi ralipályák, hiszen kellően lobogós, tempós, dobálás, csiki-csukis utak jellemzik.



Ismét népes mezőnyt és változatos futamot láthatott a közönség az RTE szendrői fordulóján

Már az első körben akadt olyan, aki nem sokkal a kezdés után összetörte az autóját, mert az árokba borult. A második körben két Ladának is kitört a kereke, egy Honda Civic pedig túl gyorsan közelítette meg az egyik lassítót, amelyet egy kissé össze is romboltak. Végül még azt is meg kell jegyezni – s erre eddig még nem sokszor volt példa –, hogy a verseny pontosan követte az időtervet, és csúszás sem történt a menetrendben.

Nagyon szoros küzdelmet láhattunk a Mitsubishi-k között, folyamatos adok-kapok zajlott az első öt helyezett között. Végül abszolút időket tekintve ismét a bajnokságot vezető Vincze-Szedő páros volt a leggyorsabb. 16 másodperccel lemaradva Velencei Ádám és új navigátora, Csiki Attila állhattak fel a dobogó második fokára. Az ifj. Kiss-Varga duó annyira sietett a harmadik helyért, hogy az utolsó gyorson a cél előtt majdnem lerepültek az útról, de végül szerencsésen sikerült épségben a célba gurulniuk, és még a H4-es kategória legjobbainak járó kupát is megnyerniük. A H4-es ezüstérmes Domonkos-Horváth párosnak sem volt könnyű dolga, hiszen rögtön az első gyorsaságin kilyukadt a turbójuk csöve, így némi hátrányt szedtek össze, de végül sikerült jó idővel zárniuk a versenyt.

A legnagyobb kupát H3-ban a kalandok és hibázás nélkül teljesítő Tajmél-Csendes páros vehette át, akik ezzel a győzelemmel

a bajnokságban a kategória vezető pozícióját is megszerezhették. A második helyet Schweizerék érdemelték ki, őket kisebb műszaki gondok is hátráltatták. A H2-es mezőny volt a legnépesebb, de több mint a résztvevők fele nem tudta befejezni a versenyzést. A Papp testvérpár ismét magára talált, így 34,2 másodperces előnnyel elsőként végeztek, maguk mögé utasítva ezzel a Madarai-Haracska formációt. A H1-es kategóriában közel 1 perces fölényrel szerezte meg a legjobbnak járó kupát a Ruszó-Jobbágy duó, akik továbbra is bajnokként vezetnek a kategóriában. A dobogó második fokára a Szabó-Ignác kettős állhatott fel.

N3-as géposztályban az első körben Kondellák remekeltek, de a második fordulóra



feljött a Hidegkúti-Kőhegyi páros, akik végül a szendrői verseny legnagyobb kupáját szerezték meg. Az N2-ben a legelőkelőbb helyen a Bartha-Pannuska páros végzett,



A GARMIN-Mitsubishi volánja mögött Domonkos László H4-es ezüstöt szerzett

akik egy éve nem ültek a raliautójukban. 33 másodperces hátránnyal másodikként ért a célba a Szepesi-Gondos formáció. Az N1-ben sem volt óriási a versenyzői létszám, ennek ellenére fölényrel tudott nyerni a bajnokságot is vezető Aczél-Major páros, maga mögé utasítva a Romanovits-Ferenczi duót.

A szendrői futamon ünnepelhette idei első A3-as kategóriagyőzelmét a Kolencsik-Gro-

holy páros, hibátlanul teljesítve a pályákat, illetve véleményük szerint még gyorsabbak is lehetnek volna, ha kevesebbet vannak a levegőben és többet az utakon. Az ifj. Antalffy-Vas kettős csak másodikként ért most a célba, de a bajnokság vezetését ezzel is át tudták venni. Az első helyért az A2-es kategóriában kellőképpen megdolgozott az Antal-Böröczi páros. Első körben körülbelül 15 másodperc előnyt szereztek, a harmadik gyorsan azonban annyira siettek, hogy egy kanyart levágva defektet kaptak. A kategóriában mindössze 4,7 másodperces lemaradással a Tajti-Halmosi duó szerezte meg az ezüstérmes helyet.

Egyenletes teljesítmény

Gönczöl Ferenc idén kiegyensúlyozott formát mutat

Az idei éve nem tökéletes, de panaszkodni sincs oka Gönczöl Ferencnek. A versenyzést nagyon élvezi, és minden igényét kielégíti a ralitúra. Hogy mit hoz a jövő, egyelőre nem tudja, inkább szeret a jelenre koncentrálni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS

Július elején rendezték az Esztergom Ralit. Hogyan sikerült számodra az a verseny?

A kategóriánk harmadik helyén végeztünk, ami nagyon jellemző ránk az elmúlt időszakban. Úgy néz ki, a szezon is ebben a pozícióban zárjuk majd. A pálya nagyszerű volt, nagyon tetszett nekünk, az egyedüli, ami hátráltatott minket kicsit, az a meleg volt, de ez mindenkire egyforma mértékben hatott. Az autó azonban szerencsére jól bírta, műszakilag rendben volt. Összetettben a 13. helyen zártunk, ami ilyen erős mezőnyben kifejezetten jónak mondható.

Esztergom után Szendrő felé vettétek az irányt. Milyen tapasztalatokkal és eredményekkel gazdagodtál?

Majdnem minden úgy alakult, mint Esztergomban, talán annyival másképpen, hogy kicsit kevésbé voltam összedetett. Ugyanúgy a harmadik helyen végeztem kategórián belül, mint az előző versenyen. A szervezés itt is na-

gyon rendben volt, semmi okunk nem lehetett a panaszkodásra.

Legutóbb Miskolcon rendeztek ralitúra fordulót. Ott is harmadik helyen zártatok. Tetszett a helyszín?

Háromszorosan harmadik: Esztergomban, Szendrőn és Miskolcon is a dobogó legalsó foka lett Gönczöléké

Imádtunk visszatérni Miskolcra, szeretjük a várost. A pályákat nézve elmondható, hogy nem volt rossz a szervezés, de a végére talán egy egészen kicsit vontatott lett. Az első pálya, valamint a második viszont nagyon tetszett. Élvezük a versenyzést a nagyon erős mezőnyben, jó pilóták és remek autók ellen. Összetettben sajnos csak a 16. helyen zártunk, de a kategória harmadik helyét sikerült ismét beháznunk.

A következő fordulóra Vácott kerül sor. Mire számíthatok?

Majdnem hazai verseny számunkra a váci. Szeretjük, de egy kicsit mindig zsákbamaczka. Ettől függetlenül viszont nagyon várjuk.



Harmadik fokozat nélkül

Szendrőn harmadikként végzett a Bakó Rally Team

A Nagyszeben Ralit követően a Bakó Team szervizcsapata ledobta a Citroenről a murvaszettet, és a Szendrő Rali erejéig visszaépítették aszfaltos pályára az autót. Versenyt futottak az idővel, éjtnappallá téve dolgoztak a kis méregzsákon, hogy immár a Rali-Túra Bajnokság 4. futamára versenyképes legyen. Az alakulat beszámolója.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS

„Megérte a munkát, hiszen ismét sok induló volt a RTE-versenyen, és a legutóbbi küzdelem folytatódhatott. A Bakó László-Tóth Szabolcs páros az M1 kategóriában indult, ahol nyolc ellenféllel kellett felvennünk a küzdelmet. A legnagyobb riválisnak a Német László-Répás Zoltán duó bizonyult, és azt is tudtuk, hogy nem adják majd könnyen a dobogós helyeket. Az első gyorsan egyre nagyobb lett a versenyszellem a két csapat között, de a küzdelemből mi jöttünk ki jobban, mert meg tudtuk nyerni ezt a szakaszt.

A második gyors kicsit tempósabbra sikerült, aminek köszönhetően lecsúsztunk az útról, és ezzel elég sok időt veszítettünk. Igaz, hogy az autó nem sérült, de így is csak

nézői segítséggel tudtunk visszajutni az útra. Kicsit elkeseredve álltunk be a szervizparkba, bár tudtuk, hogy ledolgozható a hátrányunk. Tovább hajtott minket a dobogó közelsége, ezért versenyt futottunk az idővel, és küzdöttünk a nagy meleggel.

A harmadik és a negyedik szakaszon ismét mi voltunk a leggyorsabbak, ezzel sokat sikerült ledolgozni a második gyorson szerzett hátrányunkból. A nagy sietség eredményeképpen a negyedik gyors után a szervizpark felé tartva vettük észre, hogy hangosabb lett az autó váltója. A szervizesek az olaj leengedését követően mondták, hogy letört egy fog a harmadik fokozatból. Azt gondoltuk, hogy itt van vége a versenynek, de nem szívesen ad-



tuk volna fel a harcot. A csapat arra az elhatározásra jutott, hogy folytathatjuk a versenyt, csak ne használjuk a harmadik fokozatot. Az utolsó két szakaszon ezzel a hibával kellett autózniuk, és ennek ellenére szerencsére sikerült befejeznünk a versenyt.

A kategória harmadik helye Szendrő után a Rali-Túra Bajnokság M1 csoportjának vezető helyére repítette a csapatunkat. Örülünk, hogy ismét eredményesen fejeztünk be egy versenyt. Ezúton is köszönjük a támogatóinknak, hogy mellettünk állnak, valamint köszönetet a szervizcsapatnak a sokszor éjszakába nyúló munkájukért.

További információk: bakoteam@gmail.com és www.bakoteam.hu



Szerencsés futam



Kondella-Fülep: Nagy lépés a bajnoki cím felé

Ha az élethez szerencse kell, akkor ez még inkább igaz az autósportra. A Kondella-Fülep kettős ezúttal jóban volt Fortunával, így győzelemmel távozhattak a borsodi megyeszékhelyről. A pilóta beszámolója a miskolci futamról.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HAJÓKA

„Mindig úgy készülünk egy versenyre, hogy megnyerjük, másképp nem is érdemes rajthoz állni. Mégis: idén két pici hiba is elég volt ahhoz, hogy az első helyről visszaessünk a másodikra, ezért Miskolc előtt a szokásosnál is nagyobb gondossággal dolgoztuk fel a pályákat. Az előkészületek ellenére mégis be kell vallanunk: ez az első hely nem csak rajtunk múlt.

Sajnos, a nézői „elvárások” nagyon magasak, ezért még rátettünk egy lapáttal – szó szerint –, így a szombati pályabejáráson ta-

pasztalt útminőség nem egyezett meg a vasárnapival, ennek köszönhetően csak tapogatóztunk a mexikóvölgyi gyorsaságban. Tudtuk, hogy nem szabad nagyon levágni a kanyarokat a defektvesztély miatt, de ezen a gyorsan csak két választás volt. Vagy a nyomban megyünk – már ahol volt –, vagy levágjuk. Nekünk az utóbbi szerencsésebb volt, mint a többieknek, így a kategóriánkban csak mi nem kaptunk defektet...” – mesélte a pilóta.

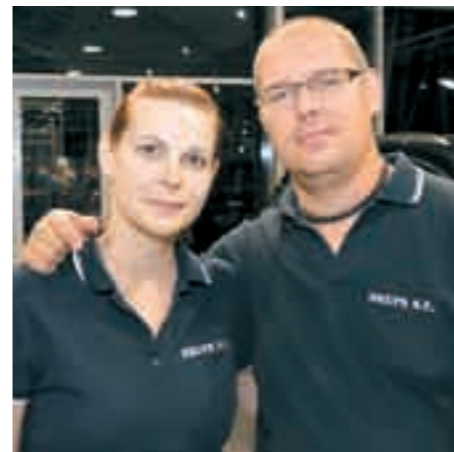
„Sajnos vagy szerencsére csak egyszer mentünk a murvásodó pályán, ezért nem nagyon befolyásolt az út minősége, itt a tempó is kisebb volt. A lyukobányai gyors jobban zavart, mert ott, ahol sok volt a kihordás, nagyobb volt a tempó, és a pályabejáráson nem volt jele annak, hogy ilyen lesz egy-két kanyar, ezért az első körben nagyon megráfált bennünket a dolog.”

„A következő versenyünk a Vác Rali lesz. Tavaly ezen a versenyen debütáltunk a kate-



goriánkban, ott sajnos – többekkel együtt – egy olajcsíkon sikerült elcsúsznunk, így hamar befejeződött számunkra a verseny. A pályák nagyon tetszettek, remélem idén is ezek lesznek. Természetesen a biztos célba érkezés a fontos, de megyünk a saját tempónkban.”

„Jelenleg öt ponttal vezetjük az N csoportot és nyolc ponttal az N3 kategóriát. Ez az előny pont arra elég, hogy ne bízzuk és ne hanyagoljuk el magunkat. A váci versenyen dobogós helyen kell célba érni a kategóriánkban és a csoportban is” – válaszolta a következő futamra vonatkozó terveket Kondella Péter.



Támogatóink: Royal Defend Kft., Dokutech Center Kft., EB-EZ Business Kft., Ecoffice Technology Kft., EGROKORR Festékipari Zrt., Evolution Consulting Kft., ExcellT Informatikai Szolgáltató és Tanácsadó Kft., FPO Hungary Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Gündert Zoltán vezető tanácsadó, gyerekekkel.hu, Innovitas Közhatalmi Nonprofit Kft., M.B.S. Plus Kft., MICRO-TOP Távközlési Kivitelező és Tervező Kft., Neon Lux Kft., Next Generation Group, Olasz és Társai Kft., Pannon Tobacco Kft., Rowa Chemicals Kft., Sikeres Projekt Kft., Starter Electronic Kft., V4 Transport Szállítványozási Kft.

Örökmozgók

László István az elmúlt időszakban történekről

Sűrű programja volt augusztusban László Istvánnak és a László Racing Team-nek: három versenyen is feltűntek, de ezzel még nem ért véget a sorozat, hiszen szeptemberre is bőven akad kihívás.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: PASIFOTO.TRY.HU



Hogy telt el az augusztus a László Racing Team háza táján?

Három versenyen vagyunk túl. Az első az RTE-s Szendrő Rali volt, a második egy éjszakai kaland, a Csanda Szer Kupa Ralisprint, a harmadik a Miskolc Rali.

Kik indultak ezeken a versenyeken?

A Szendrőn ismét az Opel-vel versenyző Tarr Zsolt-Szabó Gábor páros indult. Sajnos technikai problémáik voltak, így nem az élen, de

sikeresen célba értek. Az éjszakai megméretésen szintén Zsolti és Bódi Sanyi szponzoratóztatást tartott, hogy a támogatók is átélhessék a versenyzés élményeit. Végül Miskolcon Kurtos Robi jobb oldalán ülve én navigáltam.

Hogyan sikerült a borsodi megyeszékhely környékére szervezett futam, milyen eredménnyel zártatok?

Nagyon szeretjük a miskolci pályákat, és elég jól ismerjük minden kanyarját, Bükk-szentkeresz-

Targo Trans Kft. HAJÓKA

MISAWA SRO

KZ Invest Kft.



CORWOOL Kft.

Classic Truck & Bus Kft.

Animax 2006 Bt. Vissz-Wall Kft.



Öröm az örömben

Sajtós-Diósi: Egy gyorsaságit bírtak

Nem sikerült túl jól a Sajtós-Diósi páros H2-es bemutatkozása. Az első gyorsasági szakasz vége előtt a féltengelycsuklóban a csillagrész széttekerődött, ezért a verseny feladására kényszerültek. Igaz a bükk-szentkereszti pályáról még le tudtak jönni, azonban a folytatás, szerviz hiányában nem valósulhatott meg.

SZÖVEG: SÁRI PÉTER • FOTÓ: HAJÓKA

„A verseny előtt teszteltünk Bánkúton 15 kilométert, ahol kijött egy kisebb probléma, generátorszíjat kellett cserélnünk. Sajnos, idő hiányában a további tesztkilométerekre nem volt már lehetőségünk. Az autó nagyon tetszett a srácoknak, erős volt, és minden úgy működött, ahogyan vártuk, így nagy várakozással tekintettünk a verseny elé.

A versenyrendezés azonban itt sem lesz az emberek szíve csücske. Az én meglátásom szerint a sprinteseket és a túrásokat nem kellett volna összeengedni, mert 200 autót nem lehet időben lebonyolítani. Továbbá, a rajtceremóniának sem sok értelmét láttam. A versenyzőknek szerintem sokkal

jobb lett volna, ha pihenni tudnak, és maximum a verseny végén felállnak a célceremóniára.

Az első gyorsaságin több ismerős kint volt a pályán, és kézi módszerrel mérte az időket. Nagyjából a pálya felénél Dénesék a kategória első helyezettel teljesen azonos időt futottak, majd picivel később egy kanyarban eltört a féltengely, és a verseny feladására kényszerültek. Az autót aztán még a verseny után megnéztük, és kiderült, hogy a féltengelycsuklóban a csillagrész tekerődött szét.

Ettől eltekintve: mióta a bükk-szentkereszti pályát újraaszfaltozták, azóta Dénes nem szeret, de a szakasz után azt mondta, hogy na-

gyon nagy élmény volt rajta menni – nyilatkozta Szilágyi Tamás csapatvezető.

„Olyan volt, mint anno, dobálás és levágós” – tette hozzá a versenyző.

„A verseny után megnéztük a belső felvételt, és ténylegesen az látszódik rajta, hogy nagyon élvezték a srácok. Mondhatnám, hogy csalódtok vagyunk, de nem teszem, hiszen sikerült egy nagyszerű autót építeni, és ennek tudatában csak előre tekintünk. Dénes is azt mondta, hogy soha életében nem ment még ilyen jó erős autóval” – értékelt Tamás.

„Igazi kit-car feeling volt az autóval menni” – egészítette ki a pilóta.

„Az idei évet az autó fejlesztésére és tesztelésére szánjuk, és próbálunk maximálisan felkészülni a 2013-as évadra. A folytatásban ott leszünk a III. Vác Ralin – addig újabb fejlesztéseket vezetünk be, gyártatunk az autóra két féltengely rudat, továbbá a második sebességi fokozatot is lecseréljük egy rövidebbre –, továbbá, ha lesz rozsnói futam, akkor ott is szeretnénk elindulni, ha pedig elmarad, akkor majd Komlón vizsgálódunk” – vázolta fel a jövőt Szilágyi Tamás.



Ismét Ladával

Német László–Répás Zoltán: Szendrő és Miskolc

A Car-tools Kft. versenyzőpárosa a Bükfürdő Rali óta nem versenyzett, de a lehetőségek mérlegelése után úgy döntött, hogy az RTE versenysorozat szendrői futamán újra Zsiguliba ül, hogy megmérette magát. Így látta a pilóta.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: PASIFOTO.TRY.HU

„Mivel a tavalyi évben összetört VFTS még nem készült el, így autónk felkészítőjének, Bodnár Attilának a karosszériáját vettük igénybe, amibe a véberes motorunkat tettük át.

A verseny jól sikerült számunkra, hiszen a kategóriánkat kis szerencsével sikerült megnyernünk, azonban nem voltunk teljesen elégedettek. A futam előtti napon közbejött – mint utólag kiderült – elektronikus prob-



A Német–Répás kettős a VFTS helyett egy vendégautóval szállt harcba, és a körülményekhez képest elvárhatóan teljesítettek

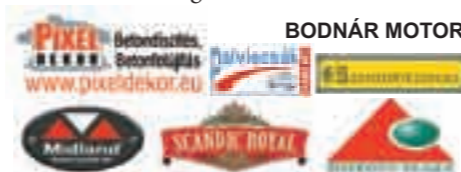


lémából adódó motorikus gyengélkedést nem tudtuk kiküszöbölni, ami a tempónkon meg is látszott. Ezenkívül rá kellett jönnünk, hogy a áttételünk túl hosszú a túraversenyekre, hiszen itt általában kisebb átlagsebességű szakaszok vannak, mint az ORB-ben, így az autónk viszont nem olyan dinamikus, mint a H1-kategóriában versenyző ladás versenytársaké. Összességében a Ladák között szeretnénk volna előrébb végezni, azonban erre ezen a versenyen az időeredmények ismeretében nem volt reális esélyünk.

A miskolci hétvégére az előző problémákat kiküszöböltük, és a fékek átmeneti gyengélkedésén kívül már semmi nem hátráltatott minket. Az autó végig jól működött, és mi sem követtünk el nagyobb hibát a verseny során. Bereczki Norbiék mögött – akiknek ezúton is gratulálunk – az M1 kategória második helyét sikerült megszereznünk. Úgy érezzük, hogy a Ladás brigádban sem vallottunk szégyent, és egészen jó időket is tudtunk autózni.

Ennek az eredménynek köszönhetően a kategóriánk összesítésében a második helyre jöttünk fel. Bár ez előre nem volt betervezve, Vácon is szeretnénk rajthoz állni, és egy szép eredménnyel zárni az évet.”

Köszönet támogatóinknak:



Győzelem és helytállás

Rongits nyert a Harrachon, és a Barumon is hozta az elvárhatót



Kimagaslóan jóra sikeredett a nyárutó Rongits Attila és navigátora, Hannus László számára. A páros idén címvédőként utazott a Harrach Ralira, és ezúttal sem találtak legyőzőre. A sikert követően Ausztriából Csehországba mentek, ahol a Barum Ralin extrém körülmények között is jól teljesítettek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: PASIFOTO.TRY.HU, HARALD ILLMER

Mesélnél nekünk kicsit a Harrach Raliról és az ott elért eredményekről?

Ez Ausztriában egy neves versenynek számít, ráadásul része a Magyar Murva Kupának is. Sorozatban negyedik alkalommal sikerült megnyernünk, tehát ismét megvédtük a címünket. A színvonal ismét nagyon magas volt, a rendezők kitettek magukért, ahogyan minden évben. Ez már csak azon is látszik, hogy idén talán rekordszámú nevező indult, összesen 70-en álltak rajthoz a Harrach gróf saját birtokán kialakított murvás pályán. Figyelemre méltó, hogy tíz magyar páros is leadta a nevezését, és érkeztek Csehországból, Olaszországból is.

Maga a verseny rejtett izgalmakat?

Persze, bár inkább élvezeteket. Jól ment a vezetés, a csapat hibamentesen dolgozott, és az autó is tökéletesen működött. Néhány helyen gyorsabban is mehettünk volna, de tudtuk, hogy előnyben vagyunk, ezért inkább a beállítások tesztelésére fektettük a hangsúlyt. Végül így is 1 perc 15 másodperces előnnyel végeztünk, és növeltük pontszámunkat a Murva Kupán.



Ezután következett a Barum Rali Csehországban, mely IRC- és Eb-futam is volt egyben. Hogyan alakult a verseny?

Fontos elmondani, hogy ez a régió egyik legszínvonalasabb futama, és egyben irtózatosan kemény verseny. Reméltük, hogy a tavalyi tapasztalatainkat kamatoztathatjuk, de a gyorsaságik nagy része a tavalyiak fordítottja volt. Ami azonban valóban meglepetést okozott, az az időjárás lett. Már péntek este elkezdett esni az eső az első, 9 km-es gyorsasági szakaszon, amelyet Zlin belvárosában rendeztek. Másnap is zuhogott, és ez sok mindent megváltoztatott. Nagy kihívás volt, de ez is a ralizás része. Kategóriánk éllovasaival azért így is felvettük a versenyt, jó időket mentünk.

Ha jól tudom, volt egy különlegesen izgalmas gyorsasági. Miért volt más, mint a többi?

Azért, mert felvitt minket teljesen a hegyekre, ahol a magasság és az időjárás miatt konkrétan a felhők között kellett vezetnünk. Volt, hogy egy méterre nem láttunk el, a motorháztetőt is alig vettük ki. Előfordult az is, hogy egyes sebességi fokozatban haladtunk, annyira nem tudtuk, merre van a pálya. Természetesen a helyi pilóták ott nagyon megverték minket. Volt, akitől egy percet kaptunk ott, de olyan is akadt, aki fának csapódott, és kigyulladt az autója. Neki például mi álltunk meg segíteni, és oltottuk el a lángoló versenygépét. A magyar nevezők között viszont még így is a legjobb helyről várhattuk a vasárnapi folytatást.

Mi történt a zárónapon?

Azt vártuk, hogy elálljon az eső. Ez részben bejött, és szinte mindenki slick gumikkal kezdett. A rajt pillanatában aztán megint megeredt, így sokat mondtuk a magunkét, többek között Matics barátom és jómagam. Extrém volt. A legjobban a vasárnapi második gyors tetszett, ahol a kategória negyedik és az abszolút 21. legjobb időt autóztuk. Végül kategóriánk tizedik és az abszolút 25. helyen végeztünk.

Milyen verseny következik ezután?

A Kassa Ralin is indulunk, most kicsit zsúfolta a programunk, de mi ennek csak örülünk, ahogyan annak is, hogy ott lehetünk egy IRC-futamon. A nehézségek ellenére is nagyon sokat tanultunk.

Aktív augusztus



Gyulai Várfürdő Kupa és Hungarian Baja

A nyár utolsó hónapjában nem sokat pihenhettek a tereprali legjobbjai: a hónap elején országos bajnoki fordulót rendeztek Gyulán, majd három héttel később nemzetközi mezőny érkezett a Hungarian Bajára.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI, TEREPRALI.HU • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA, KUMMER, TENK

Augusztus első hétvégéjén Gyulát szállták meg a terepralisok. Immár második alkalommal került sor a Gyulai Várfürdő Kupára, ezúttal is igen neves mezőny jött össze magyarokkal, csehekkel, szlovákokkal, valamint egy lengyel és egy olasz versenyzővel.

A fürdőváros környéki pályákon a legjobb a Fazekas–Horn kettős kezdett, mind-

két szakaszt megnyerték, így az első napot követően ők vezették a versenyt. Szombaton öt szelektív szakaszra kerül sor, abból kettőt Kőtegyánon, három pedig Újkígyóson rendeztek. Az autósok közül a Horváth–Nagy kettős Dodge-ában csapágyas lett a motor, így a páros befejezte a versenyt, sajnos mindössze 12 kilométert tudtak menni.

Hasonló módon a Varga–Szegedi kettős sem tudott a következő napon rajthoz állni, mivel tönkrement a kuplungjuk. A motorosoknál Horváth Lallert egy árok olyan hirtelen állította meg, hogy a versenyző lerepült a KTM-jéről. A szervizbe még beért, de olyan nagy fájdalmai voltak, hogy mentőt kellett hívni hozzá.

A második napon hatalmas csatát vívott Zapletal és Fazekas. Az öt szelektív közül három a cseh nyert meg, de nem gyűjtött össze anynyi előnyt, hogy átvegye a vezetést. Az utolsó szakasz előtt négy másodperces különbséggel fordultak, a vége kilenc lett. Az élen maradt az első helyről induló Fazekas–Horn kettős. A quadosoknál Hangodi Zoli átvette

a vezetést, de Hodola Ricsi is nagyon szépen tartotta magát a második helyen.

Négy szakasz maradt a futam utolsó napjára, melyek közül az elsőt Zapletal azonnal az élre ugrott, és nem is engedett Fazekasnak, így a BMW-s a második helyen fejezte be a versenyt, Szalay Balázs pedig maradt a harmadik helyen. Korda Eriknek nem sikerült gond nélkül befejeznie a versenyt, a harmadik szakaszon a rajt után eltört a hajtás a Nissanban, és kénytelen volt idő előtt beállni a nap végi parcférmébe. A két cseh hummeres, Porizék és Pelc így egymás mögött, a negyedik és ötödik helyen végzett. A motoros/quados mezőnyben Hangodi Zoli állt az élen a reggeli rajtnál, de aztán kapott egy defektet, és ezzel



A Hungarian Baja indulóinak száma ugyan negatív rekordot döntött, így is fantasztikus járműveket láthatott a közönség Győr környékén

perceket veszített az előnyéből, végül a harmadik helyen fejezte be a versenyt. Az első helyre óriási hajrában Somfai Matyi futott be, 48 másodperccel előzte meg Hodola Ricsit, aki így a második lett.

★★★

Három héttel később a Győri Ipari Parkban megrendezett szuperspeciállal és az ETO Parkban megtartott ünnepélyes rajtceremóniával vette kezdetét a Hungarian Baja. Az autósok között az idei Selyemút Rali győztese, Gadaszsin is rajthoz állt, de rajta kívül is számtalan nagy név indult a versenyen.

A szuperspeciál az autósok között az orosz nyerte meg, a motorosoknál a 2010-es világbajnok, David Casteu lett az első, míg

a quadosok között a magyar Somfai Mátyás volt a leggyorsabb. Szombaton aztán sorra estek ki a nagymenők, a verseny folyamatosan szedte áldozatait. Schlessler, Vasziljev és Porizék is feladta a futamot, miközben Gadaszsin magabiztosan állt az élen, és egyre közelebb került a duplázáshoz. Persze a legnagyobb esélyest üldöző Fazekas Károly sem a tájban gyönyörködött, hiszen a bajnoki címvédő mindenképpen szeretne volna megelőzni legnagyobb vetélytársát. „A délutáni két szelektív már bátrabban nyomtam a gázt, és nagyon boldog vagyok, hogy egy ilyen rangos világbajnok futamon jelenleg holtversenyben a második helyen állok. Természetesen számomra a címvédés a legfontosabb, ➔



a leküzdendő 120 kilométer alatt. Az autók között végül Borisz Gadaszin a magyar versenyen sem talált legyőzőre, így a kilencéves történelemre visszatekintő viadal első duplázója lett. A világbajnok francia David Casteu, míg a quadosok között a holland Alex Bruselers nyert.

és ennek tudatában indulok majd a vasárnapi rajtához” – vélekedett a BMW-s pilóta.

Vasárnap aztán befejeződött a 2012-es Hungarian Baja. A két zárószakaszon sem panaszkodhatott a mezőny, hogy unatkozna

A Gyulai Várfürdő Kupa végeredménye		
Autó		
1. Zapletal–Marton	3:00:34	
2. Fazekas–Horn	+1:13	
3. Szalay–Bunkoczi	+5:23	
4. Porizék–Ulehlá	+10:12	
5. Pelc–Pelcova	+11:20	
Motor/quad		
1. Somfai Máttyás	3:40:10	
2. Hodola Richárd	+0:48	
3. Hangodi Zoltán	+2:15	
4. Fekete László	+10:41	
5. Heiszer Károly	+14:00	

A Hungarian Baja végeredménye*		
Autó		
1. Fazekas–Horn	4:05:02	
2. Korda–Fábián	+12:00	
3. Lónyai–Gyulai Eszter	+35:26	
4. Sebestyén–Bognár	+1:20:54	
5. Varga–Szege	+4:06:00	
Motor/quad		
1. Heiszer Károly	5:03:17	
2. Nyeste Róbert	+59:41	
3. Somfai Máttyás	+1:00:25	
4. Hodola Richárd	+5:16:49	
5. Marczinek Zsolt	+6:12:09	

*magyar értékelés

Az autósok magyar bajnoki összetettjében a címvédő és a világbajnok futamon a 2. helyen záró Fazekas Károly állt az élre – begyűjtve a győztesnek járó 60 pontot –, miután legnagyobb riválisai közül Miroslav Zapletal az ötödik szelektíven rengeteg időt veszített technikai gondok miatt, Korda Eriket pedig még szombaton büntették meg késésért. A motorosok Európa-bajnokságának pontversenyében a szemsérülése ellenére végig küzdő Hodola Richárd megőrizte első helyét, míg a quadosoknál Heiszer és Nyeste mögött ugyan csak harmadik lett, és Somfai Máttyás megszerezte élete első bajnoki címét.

Biztos jövő

Garamvölgyi Zoltán, a Hungarian Baja főszervezője így értékelte a versenyt: „Annak ellenére rekordokat döntött az idei futam, hogy a gazdasági válság a tereprali szakágat sem kímélte. Noha egyelőre csak a költségeket növelte, hogy a Hungarian Baja bekapcsolódott a FIM Világbajnokság sorozatába, ám már most biztos, hogy jövőre, a jubileumi, tizedik viadalon is szerepet kapnak a négykerékűk mellett a motorosok és a quadosok is. A nemzetközi szervezetek megfigyelői egyaránt dicsérelően szóltak a magyar versenyről, ám az is kiderült, hogy bizonyos okok miatt a verseny nem tér vissza az eredeti helyszínére, Veszprémbe és a Balaton mellé. A nehézségek ellenére azonban optimista vagyok, és a Győr környéki települések szinte kivétel nélkül már most a támogatásukról biztosítottak a 2013-as futamot illetően.”

Dobogó lett a vége

Bioextra GarZone Racing: Hatodik és harmadik hely

A tereprali ob gyulai futamán Lónyai Pál előbb Garamvölgyi Zoltán oldalán szerzett abszolút hatodik helyet szerzett, majd a győri világbajnokság versenyen Gyulai Eszter navigálásával a magyar bajnokság pódiumára is odaért.

SZÖVEG, FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES



Amilyen nehezen indult, olyan jól végződött a Lónyai–Garamvölgyi kettős gyulai tereprali versenye. A páros versenyautója éppen csak a verseny rajtjára készült el, amiről tudni lehetett hogy az idén használt motornál gyengébb erőforrás került bele. Paliéknak így bátorsággal kellett pótolni a hiányzó lóerőket, ami végül egy abszolút hatodik helyet eredményezett. „Eddig is nagyon szerettem a gyulai versenyt, csak még sosem sikerült igazán jól” – felelte Lónyai mosolyogva arra a kérdésre, hogy mennyire értékelte át Gyulával kapcsolatos véleményét. „Kalandok most is voltak, kaptunk néhány ajándékot a sorstól, de nagyon jóízűt autóztunk, és erről a versenyről ez fog megmaradni.”

„Volt ma egy igazi terepralis mellénézésünk” – elevenítette fel Garamvölgyi Zoltán a záró-

nap egyik legnagyobb ajándékát, amikor egy ugrató után nem egészen oda érkeztek, ahova várták. „Szeretünk jó nagyokat ugrani, és előre megbeszéltük, hogy az ominózus gáton hogyan fogunk átkelni. Az volt a terv, hogy az úthoz képest kicsit balra átdobjuk az autót, de jóval arrébb, pont egy csatorna szélére értünk meg, centiken múlt, hogy nem estünk be a vízbe. Egy kicsit megijedtünk, de szerencsére nem tört meg a lendületünk. Palkóbból ma végérvényesen autóversenyző vált, nagyon jól össze volt rakva fejben is és fizikálisan is, lehetett hajtani vagy éppen visszafogni, hallgatott rám. Voltak olyan részeredményeink, amilyenek még soha, ez a hétvége mindenképpen nagy lökést ad a csapatnak a jövőre nézve.”

A csapat másik augusztusi megmérettetése a team „hazai” versenye, a Hungarian Baja



volt, melyen Lónyai Pál új navigátorral, Gyulai Eszterrel mutatkozott be, hiszen Garamvölgyi Zoltán a világbajnokság futam rendezőjeként volt jelen a győri központú versenyen – ennek ellenére nagyon szép sikert könyvelhetett el a páros. A világ legjobbjait felvonultató mezőnyben Paliék két helyet javítva a szombat esti helyezésekön az abszolút kilencedik, a magyar bajnokság abszolút harmadik helyén, kategóriájuk győzteseként értek célba.

„Nagyon kellemes meglepetés volt ez a hétvége” – mondta Lónyai Pál a verseny végén. „Egy tapasztalatlan navigátorral ültem bele az autóba, és úgy terveztük, hogy először megtanuljuk a dolgokat, aztán majd megyünk gyorsan. Arra azonban nem számítottam, hogy Eszti ilyen gyorsan bejön a munkájába. Apróbb hibák még a végén is becsúsztak, ami teljesen normális, de nagyon odatette magát, végig koncentrált, és csak nagyon ritkán esett ki a ritmusból, de akkor is igen gyorsan feltalálta magát. Azt kell mondanom, iszonyú tehetséges navigátorra válhat, már amennyiben ezzel akar foglalkozni. Most már tudom, kihez kell fordulnom, amikor Garamvölgyi Zoli világbajnokság futamot rendez.”

„Mindenekelőtt szeretném megköszönni Palinak, hogy egyáltalán bízott bennem, köszönöm, hogy bevállalt egy tapasztalatlan, de nagyon lelkes társat erre a versenyre” – mondta Gyulai Eszter a célban. „Kívülállóként is nagyon tetszett nekem ez a sport, de most, hogy belülről is kipróbálhattam, teljesen rabul ejtett. Biztos vagyok benne, hogy Nagykállón nagyon fog hiányozni, hogy nem ülhetek be az autóba, de nekem már ez az egy lehetőség is sokkal több volt annál, mint amit remélhettem. Ha a jövőben úgy adódna, hogy be kellene ugrani Palkó mellé, gondolkodás nélkül mondanék igent. A verseny végén elvette a licencemet, azzal, hogy nem mehetek mással, ami a serlegeknél is sokkal nagyobb elismerés számomra. Ha csak feleannyira élvezte ezt a hétvéget mint én, akkor már elégedett lehetek, mert én nem tudom leírni szavakkal, mennyire élveztem Palival a száguldást.”

A GarZone Racing partnerei:

Bioextra Zrt., MetalCom Zrt., Negarent Kft., GarZone R.O.P., Hungarian Baja, garzonercing.com



Fortuna máshol jár

Varga Imrét augusztusban az ág is húzta

Az egy hónapig tartó nyári szünetet követően augusztus elején mozgósították újra a terepralisok mezőnyét, mégpedig a Gyulai Várfürdő Kupa alkalmával, majd újabb három hét szünet következett a Hungarian Bajáig. A Varga Racing Team sajnos ezeken az erőpróbákon hadilábon állt a szerencsével.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA

Mi történt veletek Gyulán?

Sajnos, nagyon rövidre sikeredett számunkra az első augusztusi bajnoki forduló. Pénteken két 15 kilométeres szelektív szakaszt tudtunk le, nem is sikerült rosszul. Éppen a parc fermében gurultunk be, amikor egyszerűen szétment a kuplungunk. Feladni kényszerültünk a versenyt, pedig szinte még el sem kezdődött. Mondanom sem kell, mennyire örültünk, hogy így alakultak az események...

Pár hét múlva viszont egy nemzetközi mezőnyben próbálhattatok ki magatokat, a Hungarian Baján. Hogy tetszett a verseny? Alapjába véve a szervezés tetszett. A prologot új pályán tartották, ami izgalmasnak látszott. Sajnos azonban annyira poros volt, hogy kétszer is nullára kellett lelassítanunk. Ez meglátszott az időeredményünkön is, de elkésérésnek még nem volt helye, úgy döntöttünk, hogy szombaton támadni fogunk.

Az első szelektívünk nem sikerült túl fényesen, ezért onnantól kezdve egyensúlyt kellett találnunk. Rizikómentesen, de gyorsan haladtunk. Az utolsó szelektívén aztán a szerviz felé menet valami fura hangot hallottunk a motorból. Nem tudtuk, hogy mi az, de kísérletezgetni már nem akartunk, így ezzel véget ért számunkra a futam.

Gyulán és Győrben egyaránt cserben hagyta a technika a Nissan pilótáját



Összességében elég szerencsétlen hónap volt az augusztusi. Kiderült, hogy mi okozta a gondot a Baján?

Sajnos Fortuna most nem velünk van elfoglalva. Hazaérkezéskor tüzetesen átvizsgáltuk az autót, és kiderült, hogy a fura kopogást a motortérben a dugattyú csapszege okozta. A félreérthető és nem megfelelő kommunikációnak tudható be az egész. 35-ös helyett 33-as méretű szűkítővel mentünk a versenyen, amihez át kellett programozni az erőforrást is.

Ezt nem sikerült a lehető legjobban megoldani. Azóta viszont orvosoltuk a hibát, és nagy erővel készülünk a következő, Csehországban esedékes bajnoki fordulóra.



Kupagyűjtés

Fazekas-Horn: Nagyszerű nyárutó

Kiemelkedően jól sikerült az augusztusi hónap Fazekas Károlyéknak. A Gyulai Várfürdő Kupán csak a nemzetközi szinten is élmenőnek számító Zapletal tudta őket legyőzni, míg a Hungarian Baja világcupa futamon Gadaszin mögött az összetett második helyen zártak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KUMMER, KKB, TENK



csére még így is sikerült a szombati napot az élen zárunk, bár csak kilenc másodperces előnnyel, így még bizakodóak voltunk a vasárnapkal kapcsolatban. Zapletal azonban a zárónapra megtámaszkodott. Féltávig jól mentünk, utána viszont egy göröngyös, hullámos szakaszon a cseh olyat ment,

Jól kezdődött a II. Gyulai Várfürdő Kupa a Fazekas-Horn párosnak. A prolog megnyerését követően rögtön az első gyorsaságit is behúzták, ami azért is számított nagyszerű eredménynek, mert a nagy ellenfél, Miroslav Zapletal eddig szinte mindig gyorsabbnak bizonyult náluk. A győzelem feldobta őket, és a jókedv a második, szombati napon is kitartott, hiszen ismét sikerült megnyerniük az első szakaszt. Ezt követően viszont sajnos egyre több apró hibát vétettek, ami egy ilyen volumenű ellenféllel szemben nem megengedhető.

„A jó kezdés után talán kicsit elbízta magunkat. Kis hibákat vétettünk, volt úgy, hogy túlsúsztunk, ez pedig elfogadhatatlan. Szeren-

amire nem tudtunk érdemben válaszolni, így visszaestünk a második helyre. Amire viszont nagyon büszkék vagyunk az az, hogy a magyar mezőnyben így is a legjobb eredményt tudtuk elérni, magabiztosan hoztuk a második helyet” – fogalmazott Fazekas, aki azért felhőtlenül nem lehetett boldog, hiszen legnagyobb ellenfele tovább tudta növelni előnyét a bajnokságban. Augusztus végén aztán következett a Hungarian Baja, mely világcupa forduló és magyar bajnoki is volt egyben. A prolog nem sikerült jól a BMW-s párosnak, ami talán annak tudható be, hogy gyalog végezték el a pályabejárást, és néhány akadályt túl veszélyesnek ítélték meg, ezért lassabban vették őket éles kö-

rülmények között, mint kellett volna. Sikerült azonban a hatodik helyen célba érniük, így lemaradásuk elhanyagolható volt.

„Szombaton belecsaptunk a közepébe. Rögtön az első gyorsan a második legjobb időt autóztuk, holtversenyben Zapletallal. Vasziljev überidőt autózott, de ez a következőkben meg is bosszulta magát, mert szétverte az autót. Estére ugyanúgy holtversenyben álltunk Zapletallal a második helyen, mint az első gyors után, azzal a különbséggel, hogy az élen ekkor már Gadaszin várhatta a folytatást. Vasárnap aztán kicsit lehűlt a levegő, ami nagy változást eredményezett az orosznál, aki köztudottan nem bírja a meleget. Nagyon elhúzott, esélyünk sem volt beérni. Innentől már csak az volt a célunk, hogy a cseh pilótát megverjük, és begyűjtjük a magyar bajnoki győzelemért járó 60 pontot. Az utolsó előtti szakaszon aztán megláttuk Zapletalt az út mellett szerelni, de a tempóból még nem vetünk vissza. Azt csak az utolsó gyorsaságin tettük meg, amikor már biztosak voltunk benne, hogy Gadaszin nem verhetjük meg, Zapletal pedig hátrányban van hozzánk képest” – zárta mondandóját Fazekas Károly, aki így egy világcupa második és egy magyar bajnoki első hellyel zárhatta a Hungarian Baja küzdelmeit. Az eredménnyel élre állt a magyar bajnokságban, 46 pontos előnnyel vezet cseh ellenfele és 51 ponttal Korda Erik előtt, aki legutóbb már az új Toyotával vágott neki a küzdelmeknek.

„Erik úgy mutatta be azt az autót, ami világvérő lesz. Lehet, hogy a sivatagban valóban az, de kemény talajon felvesszük vele a harcot, ahogyan azt az eredmények is mutatják. A hónap nagyszerűen sikerült, csak ez számít, amiért nagy köszönettel tartozunk a szerezőlgárdának is” – értékelte a pilóta.



Két abszolút második helyet gyűjtött a két utolsó versenyen Fazekas Károly és Horn Albert, az így szerzett pontokkal pedig a bajnoki tabella élére ugrottak



Két verseny két országban

Kakucsring és Greinbach: Itthon és a szomszédban

Egy nagyobb nyári szünet után hét napon belül két versenyt is futottak a ralikrossz bajnokság versenyzői: előbb Kakucson, majd az ausztriai Greinbachban mérték össze a tudásukat.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS • FOTÓ: TDK

Kakucson a 38 fős nevezői lista jó versenyt ígért és hozott is vasárnap délutánra a népes nézőközönségnek. A SuperCars 6 fős mezőnyében Kárai Tamás távollétében Harsányi Zolinak és autójának nem volt ellenfele. Az előfutamokban a technikai gondokkal küzdő Vass Zoltán kivételével minden versenyző első két futamán azonos helyezést ért el. A döntőben is maradt a sorrend. Bár Mózser, aki egyre jobban megy a Skodával és a Skoda is egyre jobban megy alatta, nem tudott előrelépni. Az első helyen Harsányi, mögötte Mózser Attila, harmadikként „Luigi” végzett.

A Super1600-ban 4 fő állt rajtához. Ország Zsolt a bivalyerős Ignisszel simán hozta az előfutamokat, majd a döntőben sem hibázott. Mögötte Bánkuti Gabi óriásit ment, de a Peugeot képességeiből csak a második helyre futotta. A 3-4. helyért harcoló Ujházi Béla–Petrilla Krisztián párosból Ujházi simán hozta az előfutamokat, de a döntőben hibázott, és Petrilla élt a lehetőséggel. A végeredmény így Ország, Bánkuti, Petrilla lett.

A Super National előfutamai után, az A-döntőben Ujházi Ádám és Luigi műszaki okok miatt feladták a versenyt, így R. Castoral senkitől sem zavartatva győzött, Papp Viktor futott be másodiknak, a dobogóra pedig még Ujházi László is felfért.

A Magyar Kupa versenyében a 11 versenyző eredményeit két döntőben véglegesítették, a B-ből Varga Viktor lépett feljebb. A fináléban aztán az előfutamokat nyerő Peitler Zsolt autója megállt, így a szenzációs rajtot fogó Csendes Zsolt győzedelmeskedett, megelőzve a fiatal Csirmaz Brúnót és Horváth Györgyöt.

A juniorok kilencfős csapatának versenyén a B-döntő első helyéről jókora bukással kiszálló Ujházi Tamás helyére Gerencsér Dávid lépett. Az A-döntőben aztán a hátsó traktusban összeakadó csapat előtt a kiváló rajtot fogó Góth Viktor előretört, és meg sem állt a kockás zászlóig, második Klausz Kristóf, harmadik Kádár Patrik lett.

★★★

Egy héttel később osztrák rendező fogadta be a közös cseh és osztrák bajnoki futamra

a Nyirádról kiszorult magyarokat. Az együttműködés mindenkinek jó húzásnak bizonyult, mert az így 81-re duzzadt mezőny – 35 magyar nevezővel – nagy versenyt vívott és igencsak népszerű volt a helyi közönség soraiban.

A SuperCars nyolcfős mezőnyét ötlet erősítette a magyar csapat. A döntő egyes rajthelyét Harsányi Zoltán szerezte meg, aki itt is nyert. Második Weiss (A), harmadik Höller (A) lett. A magyar értékelésben Mózser Attila–Vass Zoltán volt a sorrend.

A Super 1600-ban nyomasztó erőfölény ellenében versenyeztünk. Petrakovics (A), Freudenthaler (A), Susta (Cz) és Veverka (Cz) mind Eb-szintű autókban álltak rajtához. A magyar versenyzők személyes csatáikat a hátsó traktusban vívták. Ezúttal az ob-értékelésben nyerni tudott Bánkuti,



Bánkuti Gábor Kakucson alulmaradt, Greinbachban győzedelmeskedett Ország Zsolttal szemben



A bajnokság állása	
SuperCars	
1. Harsányi Zoltán	107 pont
2. Mózser Attila	82 pont
2. Kárai Tamás	69 pont
Super 1600	
1. Ország Zsolt	87 pont
2. Bánkuti Gábor	73 pont
3. Ujházi Béla	60 pont
Super National	
1. Roman Castoral	80 pont
2. „Luigi”	62 pont
3. Ujházi László	46 pont
Magyar Kupa	
1. Csendes Zsolt	100 pont
3. Csirmaz Brúnó	93 pont
4. Kovács Marcell	89 pont

A juniorok a bajnokság végére értek, az első évet Góth Viktor nyerte

hiszen megelőzte Országot, harmadiknak Ujházi Ádám ért célba.

A Super National-ben sem a magyarok voltak a legerősebbek. A legeredményesebb versenyzőnk a 17. helyen végző Papp Viktor volt, aki a 18. helyről, a D-döntőből verekedte be magát a C-döntőbe. A versenyt itt is az Európa-bajnok Castoral (CZ) nyerte, mögötte Wolrich (A) és Bittmann (CZ) haladt át a célvonalon.

A Magyar Kupa versenyén Csendes Zsolt az előfutamok alapján ismét a győzelemért indult a döntőben. A fiatalok azonban ezúttal taroltak, hiszen Csirmaz Brúnó nyert Kovács Marcell előtt, csak utánuk következett az esélyes.

A legfiatalabbak mezőnyében Góth Viktor gyenge kezdés után csak a 6. helyen jutott a döntőbe, de ott hozta a minimumot: két helyett előrelépve a 4. helyen zárt. Eredménye a Greinbachban véget érő Junior



bajnokságban így is a bajnoki címet jelentette a gokartból érkezett versenyző számára. A versenyt Marton Gergely nyerte, megszerelve ezzel az év végi ezüstérmét, az osztrák pályán második Klausz Kristófnak pedig a bajnoki bronz jutott. Az esztendő utolsó versenyének harmadik helyezette meglepetésre Gerencsér Kincső lett, aki most állhatott először dobogóra.

„Kárai Tamás távollétében Harsányi Zolinak és autójának nem volt ellenfele.”



SPEND A MOMENT HERE



TO EXPERIENCE MORE HERE

eTrex - Legendás sorozat, új bőrben

újratervezett ergonómia * könnyebben kezelhető felhasználói felület * papír nélküli geocaching * kiterjesztett térképi képességek * egyidejű GPS és GLONASS műhold követés * 20%-kal gyorsabb helymeghatározás * MicroSD memória bővítés

www.garmin.hu

where next

GARMIN®



Nyári szünet után

Kakucs: Vnoucek László visszatért a versenypályára

A ralikrosszosok mezőnye a Kakucson megrendezett országos bajnoki fordulót megelőzően utoljára június közepén, Máriapócsra szállt harcba a pontokért és a helyezésekért. Vnoucek László szerint túl hosszúra sikeredett ez a nyári szünet.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Hosszú kihagyás várt Máriapócsot követően a mezőnyre. Hogyan sikerült felvenni ismét a ritmust Kakucson?

Nem túl jól. Felemás érzéseim vannak a hétvégével kapcsolatban. Azt hiszem, mondhatom, hogy nem éreztem jól magam az autóban. Néha ment a vezetés, néha nem. Biztos vagyok benne, hogy ez a két hónapos kiesésnek köszönhető, ami kizökkentett az eddigi ritmusomból. Az idei szezon amúgy is új még nekem a váltást követően, még a Mitsubishivel is ismerkedem, a szünet pedig csak ártott ennek a folyamatnak is. Persze végül az ötödik helyen zártam, ami azért nem annyira rossz eredmény.

A Mitsubishi ezúttal ugyan nem veszélyeztette a dobogós helyeket, de a közönség így is elégedett volt Vnoucek László teljesítményével

A következő fordulóra már nem kell annyit várni, mindössze egy hét van a kakucsi és a Greinbachban, Ausztriában megrendezésre kerülő versenyhétvégék között. Mit vársz tehát a soron következő fordulótól?

Egy nagy visszatérést saját magamtól. Azt, hogy úgy fog menni a versenyzés, ahogy a szezon elején ment, mert én Kakucson csak szenvedtem. Egyedül a forduló vége felé éreztem egy kis javulást, ami okot adhat a bizakodásra a következő bajnoki futam előtt. Kíváncsi leszek, sikerül-e visszalendülnöm a korábbi formámba.

Milyen célokat tűztél ki magad elé az idei évre?

Valójában nem tűztem ki célokat, talán csak egyet. Azt, hogy sikerüljön megtalálnom a ritmust, és összekovacsolódjak az autóval. Kényszerek nélkül szerettem volna idén versenyezni, és ez sikerült is. Hatodik helyen állok az összetettben, ami nem rossz, ráadásul az előttem állók névsora igen illusztris. Első évek jó lesz ez, a továbbiakat pedig meglátjuk később.

A továbbiakra gondolva, mik a tervek a következő szezonra?

Ez attól is függ, hogy év végén milyen állapotban lesz az autó. Amikor belevágtam ebbe a kalandba, két évet adtam magamnak. Az első – az idej – a tanulóév, a másodikban már kicsit eredményorientáltabbnak kell lennem. Az ideinél rosszabb helyen semmiképpen nem szeretnék végezni, de egyértelműen haladni szeretnék, fejlődni, és még előrébb végezni. Jövőre már többet kockáztathatok úgy, hogy jobban ismerem a körülményeket és a technikát. Ehhez persze időre van szükség.



Győzelemmel felérő második hely

Kakucs: A Bánkúti MotorSport jól vizsgázott

Az év sorozatos technikai problémái után az egyik legnagyobb kérdés az volt a Bánkúti MotorSport pilótája, Bánkúti Gábor számára, hogy a 206-os miként bírja a kakucsi pálya megpróbáltatásait. A vizsga jól sikerült, Gábor az év egyik legnagyszerűbb döntőjét produkálta.

SZÖVEG: BORBÁS, BANYÓ • FOTÓ: KOLLÁ, HAJÓKA

A csapatot ezúttal három versenyző képviselte a 2012-es országos bajnokság ötödik, kakucsringi futamán. A nyolcszoros magyar bajnok Bánkúti Gábor a Super 1600-ban, Horváth György és Varga Viktor pedig a Magyar Kupában hajtott a minél előkelőbb helyezésekért, és nem is okoztak csalódást, hiszen saját géposztályukban mindhárman a dobogóra állhattak.

A Magyar Kupában Gyuri és Viktor egész nap a középmezőny elejében küzdöttek a fináléba jutásért, előbbi pilóta végül az 5. helyen, egyenes ágon kvalifikálta magát az A-döntőbe, míg utóbbinak a B-döntő harmadik helyéről kellett kivívnia a folytatás jogát.

Viktor kemény és taktikus versenyzésének köszönhetően biztosan nyerte a B-döntőt, így az A-döntő 6. rajthelyére sorakozhatott fel. A végső fináléban aztán mindkét pilóta

nagyszerűen helytállt, hiszen rajtpozíciójukon javítva Gyuri saját géposztályában a második, míg Viktor a harmadik helyén végzett. Gyuri abszolútban is felért a dobogóra, míg Viktor itt az ötödik helyet szerezte meg. Ezzel az eredménnyel mindketten jó eséllyel pályáznak géposztályuk év végi dobogós helyezésére.

Super 1600-ban Bánkúti a rajt után a nap egyik legszebb előzését bemutatva vezette a döntőt, ahol végül is meg kellett hajolnia az ugyan „nem mai csirke”, de mégiscsak gyári építésű, vb-ken is induló Suzuki előtt, amit Ország Zsolt terelgetett. Gábor így mesélte el a nap történéseit:

„A rajtlistát böngészve, sajnálattal vettük tudomásul, hogy Majerszky Gabi nem indul. Nagyon hiányzik a Super 1600 mezőnyéből, az elmúlt két évben nagyon jókat küzdöttünk vele. A versenyt a „túlélés” jegyében kezdtük.



Az időmérőn és az előfutamon is „spórolósan” mentem, hogy biztosan eljussak a döntőig. A gumik sem az AVON-ok voltak, és a légnyomást is magasabbra állítottuk, mert a pálya talaja több autónak is gondot okozott, például Zsoltnak is két defektje volt. Semmilyen kockázatot nem akartam vállalni, mert ha bármely oknál fogva itt kiesek, az év végi dobogós hely elűzni látszott volna. Így jutottam el a döntő kettős rajtkockájába, ahová viszont már a „felélesztett” Peugeot-val álltam ki. A rajt után Zsoltival szinte együtt értük el az első kanyart, de miután ő volt az ideális íven, el kellett engednem, mint ahogy Ujházi Béla is ezt tette velem. De az azt követő balos murván túl nagy volt Zsolt tempója, hagyott egy kis helyet belül, beszúrtam, és sikerült megelőzőm. Én a harmadik körben mentem ki a Jokerre, és sajnos ott, a dobálós pályán a szűk jobbosban elment a hajtásom. Egy pillanatra azt hit-

tem, hogy most már sokadszorra a féltengely tört el, de „szerencsére” csak a sebességet dobta ki a váltó, Lecsúsztam az ívről a lazára, s ez a kb. 1,5 mp-es veszteség elég volt Zsoltnak, hogy visszalőzzön. Hiába mentem már utána, nem volt esélyem az első helyre. Bár örülök a második helynek, de nem felhőtlenül. Csak egy hajsza választott el attól, hogy idén másodszor is legyőzzem KakucsRingen Zsoltot, akinek ezúton is gratulálok, végig élveztem a vele való csatát. Az, hogy saját építésű Peugeot-val most már fel tudjuk venni a versenyt a Suzukival, bizakodással tölti el a csapatot. Már csak a motorerőn kell javítanunk, és akkor jövőre lehetőségünk lesz némileg átírni a ponttáblázatot.”

„Csak egy hajsza választott el attól, hogy idén másodszor is legyőzzem a KakucsRingen Zsoltot.”

Betegen is harcolt

A BM Sportiroda által menedzselte Vaskó Dominik akaraterőből és kitartásból is jelesre vizsgázott a kakucsi hétvégén. A még mindig csupán tízéves nyíregyházi tehetség betegen, legyengülve érkezett a versenyre, és a mentősöknél kezdte a hétvégét. Ám vasárnap mégis emelt fővel távozhatott KakucsRingről, hiszen minden nehézsége ellenére is végigharcolta a távot. Fejlődésben sem volt hiány, ugyanis a szabadedzéshez képest az időmérő edzésre négy másodpercet javult, de betegsége miatt a futamok már nem alakultak úgy a számára, ahogy azt előre eltervezte. A B-döntőben ugyan mindent elkövetett az A-döntőbe való feljutásért, de alaposan kijutott neki az akciókból – az első rajtnál előtte borult fel az egyik riválisa, az újraindítás után megelőkték és két kerékre állt, majd később a túlzott tempó miatt kisodródott a bukótérre –, de ezen a napon senki és semmi nem akadályozhatta meg abban, hogy eljusson a célig, ami ilyen körülmények között már önmagában is egy győzelemmel ért fel.



Varga ismét a dobogón



„A nyári szünet után ismét beindultak a versenyek. Alig bírtam kivárni, hogy újra autóba üljek, ezért örültem, hogy eljött a kakucsi futam napja. A versenyen takarékoskodva, kemény gumival kezdtem, de ez nem volt túl sikeres választás. Emiatt ugyan kicsit dőcögösen indult a nap, de annál jobban zárult, úgyhogy összességében nincs okom a panaszra. A B-döntőt – csapattársam, Gábor tanácsait megfogadva – a harmadik rajtkockából indulva, sikerült szinte hibátlan autózással megnyernem, aminek köszönhetően feljutottam az A-döntőbe. Ott aztán még egy pozíciót előrelépve géposztályomban harmadik lettem. Így elmondhatom, hogy ezt a versenyt várakozásomon felül teljesítettem. Köszönöm mindenkinek, aki ebben segített és támogatt” – értékelte Viktor a versenyét.



Családi Pánzárkban szállás 40 főtől!

Börköstölő + Halmivethi Filozófia
Tajfellegítő helyi borok-sálat szőlőből

Házi készítésű étel

Fakultatív programok: túrák, konyhaszt, lovagoltatás, látás



Pánzárk-Kriszta Kft.
E-330 Szentgyörgyi Albert utca 11.
(Email): panzarkriszta@panzarkriszta.hu
Tel: 06-37-550-320; 06-20-9333-243


LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROËN
ALKATRÉSZKERESKEDEÉS ÉS SZERVIZ

06-27-390-228
06-20-430-1099 H.-Cs.: 09.00-17.00
06-70-966-0229 P.: 09.00-15.00
06-70-411-9035 Sz.-V. Zárva

2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.

- Bocolt, új és utángyártott alkatrészek francia típusokhoz
- Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
- Gumjavítás, szerelés akár 21" méretben is, téli és nyári gumik raktarról
- Hatoshid felújítás

15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!



SÁS

MINDEN EGY HELYEN!
MÁRMELY TÍPUSŰ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

- TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
- KLIMATOLTÁS
- MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
- SZERVIZ
- ÁTVIZSGÁLÁS
- DLAJCSERE
- GUMISZERELÉS

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA

PEUGEOT CITROËN

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cím: 1037 Budapest, Pomázi ut 7-15.

tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195

e-mail: sasauto@t-online.hu

A biztos partner a változó világban!

FERVILL

Autóvillamoság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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



KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI
KARASZY.HU

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

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók
- sport és verseny célú
- Egyszerűsített megoldások sport futpályák környezetében és gyártásvezérlés alkatrészeivel
- Alkalmazható magassági sport futpályák, változtatható csillapítók karakterisztikáival
- Egyszerű, nagyprémium lengéscsillapítók alkatrészei
- Átvizsgálás, szerelés
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók
- Csurgóvezeték lengéscsillapító csere és új beszerelés állapotban
- Profesionális technika, gyorsított minőség / ISO 9001:2000


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



VIP CONTROL SYSTEM

- Könyvelési szolgáltatás
- Adó- és gazdasági tanácsadás
- Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet

1062 Budapest, Bajza u. 45. Mobil: +36-70-9400-771
Tel./fax: 06 1 301 0883 Email: vipcontrolsystem@gmail.com
301 0884 Web: vipcontrolsystem.hu



BM sportiroda

MINDEN, AMI RALLYCROSS

info@bankutimotorsport.hu www.bankutimotorsport.hu

- rallycross tehetségek felkutatása, menedzselése
- élményutaztatás
- autós sportrendezvények és kiállítások szervezése
- versenyautók felkészítése, szervizelése
- autók és versenyautók kerékcserén történő
- valódi teljesítménymérés és programozása
- három utas KONI-Karaszy speciális rallycross lengéscsillapító kereskedelme
- Peugeot rallycross versenyautók, motorok, váltók beáradása versenyre, tesztelésre, használt és új alkatrészek, gumik eladása
- rallycross versenyautók, alkatrészek börzeje

DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.

PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva

PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS

REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu



HORVÁTH

WWW.HORVATHBORHAZ.HU

Horváth Borház • Zánka, Tagyon-hegy



DYNO


A VALÓDI TELJESÍTMÉNYMÉRÉS

Formula, rali, pálya, ralikrossz, tereprali, drift és más autósportban, illetve utcán használt autók mérése

A VILÁG LEGPONTOSABB HORDOZHATÓ PADJÁN!

Magyarországon egyedülállóan magas színvonalú teljesítménymérést és teljesítménynövelést tesz lehetővé ez a közvetlenül kerékpárra szerelhető berendezés.

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



A MOTOROKAT AZ **AFR** BIZTOSÍTJA – info@afr.sk

Finisben

Dupla Túrkeve után a második Kakucs

Idén már második alkalommal rendezett a Túrkevei VSE kétnapos, két futamot magába foglaló versenyt, de ugyanebben a hónapban a kakucsi pályára is ellátogatott az autókrosszosok mezőnye.

SZÖVEG: GERLET SÁNDOR • FOTÓ: TDK

A rendező Túrkevén első osztályúan előkészített pályával várta a versenyzőket. Szombaton Buggy 1600-ban Illés Tamás, Klenáncz Szabolcs és édesapja, Klenáncz József állhattak a döntő első sorába. A rajtot követően Illés, Klenáncz Szabolcs, Brezovszki volt a sorrend. A harmadik körben Szabolcs hibázott, Brezovszki feljött a második helyre, míg a harmadikon Klenáncz apuka haladt. Szabolcs a nagy akarásban újabb hibát vétett, amelynek a célegyenesre fordító kanyarban a korlát lett a vége. A befutó sorrendje ennek megfelelően Illés Tamás, Brezovszki Sándor és Klenáncz József lett.

A Super Buggy kategóriában ifj. Szabó Kálmán futotta a legjobb edzésidőt, de öröme nem volt kitörő, mert a váltója megadta magát. Az első előfutamban nem is tudott rajthoz állni, de ennél rosszabbul végződött Oros Sándor hétvégéje, akinek az edzést követően leszakadt egy szelep a Porsche motorban, így az egész hétvégén csak mint néző vett részt. Az előfutamokat Ábrahám Károly teljesítette a legjobban, így az első sorból várhatta a döntő rajtjelét. Mellőle Tóth Richárd és az egyenletes teljesítményt nyújtó Lux János indulhatott, míg a második sorból Tóth Sándor és ifj. Szabó Kálmán rajtolhatott. Az indulást követően Karesz az élre állt, szorosan követte őt az utolsó helyről rajtoló ifj. Szabó. Egy kis hiba elég volt azonban ahhoz, hogy Kalmi az élre álljon, és ezt a helyét nem is adta át a leintésig. Harmadiknak a szintén túrkevei színekben versenyző Tóth Richárd ért be, míg Tóth Sándor és Lux János csatájából a tapasztaltabb Tóth Sándor került ki győztesen.

A Touring Autocross kategóriában két versenyző nevezett, a „LUIGI”-féle Mitsubishiit bérelő Kis Ádám és az autókrossz versenyzők korelnöke, az idén a 70. évét betöltő Emődi János. Csatájuk nem tartott sokáig, mert az első előfutamban első körének végén Kis erőszakosan akarta megelőzni az addig élen haladó Jani bácsit, ám ez a manővere nem sikerült, melynek jelentős anyagi kár lett a vége. A nap hátralevő futamaiban Emődi csak a kötelezően előírt távokat teljesítette, ezzel megszerezve az első helyért járó bajnoki pontokat.

Vasárnap nem csak az ob, hanem a CEZ pontjaiért is zajlott versengés, a nemzetközi-

séget három cseh és egy-egy szlovák, illetve osztrák versenyző képviselte.

A Buggy 1600-ban Brezovszki – akinek a szerelői egész éjjel javították az autót – várta az élről a döntő zöld lámpáját, mellőle Vlasaty és Klenáncz Szabolcs indulhattak. A rajtot követően Brezovszki, Szabi, Vlasaty volt a sorrend, mely a leintésig nem változott, mögöttük Klenáncz József, Bognár Balázs, valamint a döntőben két kört teljesítő Illés Tamás ért a célba.

A Super Buggy és a nap legjobb edzésidejét a cseh Pospisilik futotta BMW motoros géppel, megelőzve Ábrahám Károlyt és az osztrák



Thomas Markust. Az előfutamok után is ez volt a sorrend, majd ifj. Szabó Kálmán, Tóth Richárd, Tóth Sándor és Lux János következett. A döntőben Ábrahám állt az élre, mögötte ifj. Szabó és Pospisilik harcoltak. Ez a harc nem tartott sokáig, mert a második körben a váltó hibája miatt mindkét versenyző feladni kényszerült a versenyt. Ábrahám Károly szerencsésnek mondhatta magát, mert bár az ő váltója is tönkrement, de csak a leintés előtti métereken. Másodikként Tóth Richárd, míg harmadikként Tóth Sándor láthatta meg a kockás zászlót, a negyedik helyért járó pontokat Lux János kapta meg.

A Touring Autocross kategóriában Emődi János ellenfele Miroslav Neumann volt Csehországból, aki az előfutamokat megnyerte. A döntőben Jani bácsi haladt az élen, amikor

A bajnokság állása	
Touring Autocross	
1. Emődi János	103
2. Kis Ádám	66
3. Kotán Péter	40
Buggy 1600	
1. Brezovszki Sándor	106
2. Klenáncz Szabolcs	104
3. Illés Tamás	82
Super Buggy	
1. Ábrahám Károly	108
2. Tóth Richárd	98
3. ifj. Szabó Kálmán	79



A karosszériás autók versenyében Emődi Jánosnak (balra) Kakucson már nem kellett harcolnia, így is az övé lett a bajnoki cím

Neumann egy lehetőséget nem igazán tisztán használt ki, kiforgatva Jani bácsit, az élre állt, majd ezt az előnyt a leintésig meg is tartotta.

A következő versennyel, Kakuccsal a bajnokság lassan a finisbe ért, ennek ellenére a mezőny ezúttal is foghíjasan érkezett a Pest megyei pályára, hiszen a Buggy 1600 kategóriából többen is hiányoztak, feladva ezzel a lehetőséget, hogy az év végén a dobogóra állhassanak. Illés Tamás viszont ott volt, és autójának beállítása olyan jól sikerült, hogy már az előfutamokban sem akadt legyőzője. A döntőben aztán a pilóta rögtön az élre állt, nem bízza semmit a véletlenre. Mögötte Brezovszki-Klenáncz volt a sorrend, egészen addig, míg a harmadik körben Szabolcs megelőzte Brezót, és ezek a pozíciók már nem is változtak a leintésig.



A Super Buggy kategóriában Ábrahám Károly volt az esélyes, aki a gépet nem kímélve ütötte-vágta az autót, hogyha hibás, az mielőbb kiderüljön. Erre szerencsére nem került sor: hiba nélkül autózott, az előfutamok után a döntőben sem talált legyőzőre, így nagy lépést téve a bajnoki cím elnyerése felé. Mögötte az idén debütáló Tóth Richárd és Oros Sándor vívták csatájukat, amely a döntőben Oros sikerét hozta, aki mindössze 3 tizedes előnnyel szerezte meg a második helyet.

A mezőny második felében az autókrossz mások nagy „öregje”, Tóth Sándor és csapattársa, Lux János csatáztak egymással. Tóth az utolsó kanyarban kissé elmerte a sebességet, megpördült, így Lux előtte végzett.

A Touring Autocross kategóriában eldőlt a bajnokság sorsa, hiszen az idén a 70. évét betöltő Emődi Jánosnak „csak” az volt a feladata, hogy értékelhetően fejezze be a versenyt. Nos: az első futamban ráhozta szerezni a frászt, amikor az első kör végén

a betonfalhoz támasztotta a Mitsubishiit, amely komolyan megsínylette a találkozást. Nagy munkával kipofozták a kissé viharvert járgányt, mellyel Jani bácsi ezután már csak a biztonságra törekedett, megelégedve az előfutamok utolsó helyeivel, ezzel biztosítva a 2012. év bajnoki címét. A kategória esélyese „Luigi” volt, ám számításait kissé áthúzta Kotán Péter rajthoz állása, illetve a bérelt Mitsubishi előző versenyen elszenvedett sérülései. Az előfutamok során még nem volt különösebb probléma, ám a döntőben már elfáradt a Mitsubishi, így be kellett érnie Kotán mögött a második hellyel. A harmadik pozícióban Kis Ádámot intették le, aki visszatért eredeti autójához, a Nissanhoz, de annak gyerekbetegségeit még nem sikerült orvosolni.



Betelt a naptár

Ábrahám Károly az utóbbi hónapban öt versenyen indult

Senicán szimpla, Túrkevén dupla, Kakucson aztán megint egy szimpla bajnoki forduló: erre a dömpingre még egy nyirádi Eb-futamot is ráhúzott augusztusban Ábrahám Károly, a többszörös magyar bajnok autókrossz-pilóta.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: TDK



Nyirádon a régi, 1,6-os autóval indult Ábrahám, és nem is szerepelt rosszul

Szlovákiába augusztus elején utazott el a magyar országos bajnokság mezőnyébe, hogy a helyszínen kiegészüljön egy csehekből, szlovákokból és osztrákokból álló brigáddal. „Sajnos sok jó nem tudok mondani ezzel a versennyel kapcsolatban. A mezőny így is kevés indulóból állt, és a pálya sem érte el azt a minőségi szintet, aminek 2012-ben eleget kellene tennie. Elhanyagolt volt a helyszín, nem a legjobb körülmények fogadtak minket, ettől eltekintve azonban volt mit tanulni a pályán, hiszen rengeteg bukkanó és trükkös kanyar tarkította. Az eredménnyel elégedett vagyok, hiszen összetettben nem sikerült ugyan az élre állnom, de a magyar bajnoki győzelem így is az enyém lett” – fogalmazott Ábrahám Károly.

A versenyző egy héttel ezt követően már az otthoni, túrkevei pályán rótt a köröket, ahol dupla fordulót rendeztek. Az előfutamokat ő teljesítette a legjobban, így az első

sorból várhatta a döntő rajtjelét, amit aztán jól is kapott el, és sokáig vezette a versenyt. Egy kis hiba azonban elég volt ahhoz, hogy az utolsó helyről induló földi, ifjabb Szabó Kálmán az élre álljon, és megnyerje a futamot, így Karcsi végül a második helyen végzett. A második, vasárnapi futamon viszont már senki nem tudta elvenni a győzelmet a Túrkevei Városi SE bajnokságot is vezető pilótájától.

Egy újabb héttel később Nyirádon rendezték az FIA Autókrossz Európa-bajnokság soron következő futamát. Ábrahám kicsit talán meglepő módon a tavalyi versenygépével állt rajthoz, amely már Brezovszki Sándor tulajdonában van. „Nagy köszönettel tartozom Sanyinak, hogy biztosította számomra az 1,6-os buggyt az Eb-re, az én kocsim sajnos nem készült el a hétvégére, így a kisebb kategóriában álltam rajthoz. A futamok szerencsére így is jó hangulatban teltek, de én magam úgy döntöttem, hogy nem vállalom kockázatot, talán már kicsit az egy hét múlva esedékes hazai bajnoki fordulón járt az eszem. A legjobb magyar így is én lettem, aminek nagyon örülök, a hetedik helyen zártam a hétvégét.”



Kakucson aztán a hónap utolsó hétvégéjén gyűlt össze a mezőny, hogy rajthoz álljon a bajnokság utolsó előtti fordulóján. Az időmérő edzésen Ábrahám Károly majd fél másodperccel lemaradva végzett a második helyen, de a versenyen már nem lehetett őt tartani, és magabiztos versenyzéssel, megfutva a leggyorsabb kört, végül öt másodperces előnyt kialakítva nyerte a döntőt.

Forrt a katlan

Nyirádon egy ezüstöt és egy bronzot szereztek a magyarok

Bár az Európa-bajnoki címvédő Kárai Tamás technikai probléma miatt nem tudott kiállni az A-döntőre, azért így is bőven akadt okuk az öröme a magyar szurkolóknak a 2012-es nyirádi Autocross Európa-bajnokságon. A Touring Autocross kategóriában Luigi a 2., míg a Junior Buggy-ban Klenáncz Szabolcs a 3. helyen végzett, vagyis két magyar versenyző is dobogóra állhatott az ünnepélyes eredményhirdetésnél.

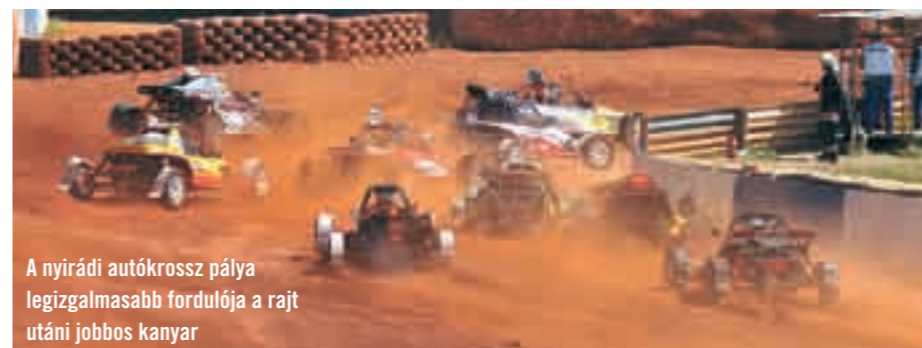
SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KUMMERT, TENK

A döntők sorát a Buggy 1600-as kategória C-döntője nyitotta, ahol két magyarért is szoríthattak a helyszínrre kilátogató szurkolók. Ábrahám Károly és Zábó Mihály is nagyot küzdöttek, de a B-döntőbe való feljutást végül egyiküknek sem sikerült kiharcolnia, és a 21., illetve a 23. pozícióban zárták a hétfévét.

Arról, hogy a Buggy 1600 mindegyik nyirádi döntőjének legyen magyar résztvevője, Szabó Krisztián gondoskodott. Kétszeres junior Európa-bajnokunk előbb a B-döntő 3. helyére kvalifikálta magát, majd ott tanári vezetéssel nyert, amivel kivívta magának az A-döntőben

való indulás jogát. A magyar tehetség a végző finálét a 9. helyről kezdhette meg, és a leintésig a 7. helyre tudott felkapaszkodni, így újabb értékes Európa-bajnoki pontokkal gazdagodott. A Buggy 1600 első négy helyén csupa olyan versenyző végzett, akik a Peters Autosport által épített buggyval versenyeznek. Az első Thomas Anacleto lett.

A Touring Autocross B-döntőjének is volt magyar főszereplője, hiszen az idén 70 éves Emődi János alaposan borsot tört fiatalabb riválisai orra alá, ihletett formában vezetve végig a futamot, és összesítésben a 12. helyen zárta a versenyt.



A nyirádi autókrossz pálya legizgalmasabb fordulója a rajt utáni jobbos kanyar



Végeredmények	
Junior Buggy	
1.	Jakub Kubicek
2.	Adam Roucka
3.	Klenáncz Szabolcs
Touring Autocross	
1.	Vaclav Fejfar
2.	Luigi
3.	Vladislav Demkin
...	
7.	Vass Zoltán
...	
9.	Kárai Tamás
Buggy 1600	
1.	Thomas Anacleto
2.	Florent Tafani
3.	Ondrej Musil
...	
7.	Szabó Krisztián
21.	Ábrahám Károly
...	
23.	Zábó Mihály
Super Buggy	
1.	Bernd Stubbe
2.	Ladislav Hanák
3.	Glenn van Rosmalen
...	
23.	Tóth Richárd

kárpótolta a magyar szurkolókat Kárai Tamás kieséséért. A versenyt Vaclav Fejfar nyerte, aki így az összesítésben is átvette a vezetést Káraitól. Vass Zoltán is az A-döntőben volt érdekelt, de sajnos a rajtrácson ragadt, így a 7. helyen zárta a versenyt.

A hétféve programját a Super Buggy A-döntője zárta, melyet Bernd Stubbe nyert, Ladislav Hanák és Glenn van Rosmalen előtt.

„Luigi élete első autókrossz Eb-futamán kárpótolta a magyar szurkolókat Kárai Tamás kieséséért.”



Fent az A döntős Szabó Krisztián, középen a harcos Emődi János, lent a kiesett Kárai Tamás, jobbra a boldog Bernd Stubbe



Fesztivál

Győrben extrém körülmények között tovább sűrűsödött a mezőny

Idén negyedik alkalommal rendezték meg a győri Extrém Motorsport Fesztivált, amely ismét az országos bajnokság szerves részét képezte, és a nézőkön kívül a versenyzők is nagyon szerették.

SZÖVEG: NÉMETHVÁRI • FOTÓ: TDK



„Hercsik Vince két második helyével tíz pontosra csökkentette hátrányát az év eleje óta vezető Mick Wischofer mögött.”

és Némethtel a háta mögött. A mezőnyből Hargitai Győző ezúttal hiányzott.

A Super World Formula mezőnye változatlanul áll a győri fordulót követően is. Az élen álló Baló András mindkét futamát hozta, mögötte mindkétszer Béres Csaba és Tuzson Attila végzett.

A Rotax MiniMax géposztály új győztest avatott a bajnokság 6. fordulójában. Kovács Zsombor ugyanis meggyőző teljesítményt nyújtva nyerte meg az elődöntőt, majd az élről rajtolva a döntőt is. Az első futamon még tartotta magát a bajnokságban vezető Nicolas Schöll, hiszen másodikként zárt, de a döntőben egy kör után ki kellett állnia. A második helyen Sövér László, a harmadikon ifj. Szalon-



Az ETO Park szomszédságában komoly munkával felépített utcai pálya a bevállalósabb pilóták kedvence, hiszen bukótér híján nagy adag bátorságra van szüksége annak, aki gokarttal a lehető legnagyobb sebességgel szeretné teljesíteni a köröket. Akadtak, akik a technikát és önmagukat féltve emiatt hiányoztak is a futamról – erre a szabályok szerint lehetőségük is kínálkozott –, de szerencsére számos külföldi indulóval azért egyetlen kategória rajtrácsa sem volt foghíjas, sőt a Formula Bambini és az Easy Kart osztály legkisebbjei is felsorakoztak a többiek mellé.

A MicroMax kategóriában nem született meglepetés. Az összetett élen álló Barkóczi Kevin magabiztos győzelmet aratott mind az elődöntőben, mind a döntőben. A második helyen előbb Surányi Márk, majd Válint Bence követte a Top Motorsport pilótáját, míg a harmadikon szintén ez a két versenyző zárt, természetesen fordított sorrendben.

A Rotax Max géposztály, amely talán a legnevesebb pilótákat vonzza a magyar versenypályákra, ismét sok izgalmat tartogatott, valamint egy trónfosztást is. Az eddig élen álló Ferencz Márk ugyanis mindkét versenyen

legyőzött, mégpedig a nemzetközi szinten is elismert Kancsár Ferenc által, akit az eddigi éllovas az elődöntőben és a döntőben sem tudott megszorítani. Jelenleg így holtversenyben áll az élen a két pilóta, de Kancsár több futamgyőzelemmel rendelkezik. A harmadik helyen mindkét versenyen Fodor Árpád végzett, akinek a bajnokság megnyerésére már nincs ugyan esélye, de a harmadik helyen álló Sáros Istvánt még beérheti, hiszen mindössze 17 pontos a lemaradása.

A DD2 kategóriát uraló Jan Wünschek az elődöntőben nem talált legyőzőre Győrben.

Balra a beugró versenyző, Tóth Péter, aki egész hétvégén gyönyörűen vezetett, mellette a rendezvény házigazdája, Fekete Balázs, akinek ezúttal nem jött minden össze



tai Attila végzett. A bajnokság itt is nagyon szoros, hiszen duplázásával Kovács Zsombor egyetlen pontra megközelítette csapattársát.

Hasonló a helyzet a Rotax Max Junior kategóriában is, ahol a címvédő Hercsik Vince versenyt ugyan nem tudott nyerni, de két második helyével tíz pontosra csökkentette hátrányát az év eleje óta vezető csapattársa, Mick Wischofer mögött. Az osztrák fiú mindkét futamon karambolba keveredett, és csak olyan pontokat tudott szerezni, melyeket a bajnokság végén egészen biztosan el fog majd dobni, hiszen ennél rosszabb hétvégét idén még nem produkált. A versenyt egyébiránt Peter Huber nyerte, a vasárnapi futamot az unokaöccse miatt a helyszínen végigszurkoló Habsburg György sajnos nem örülhetett, Ferdinandnak nem hozott pontokat a győri hétvége.

A Rotax Max Masters elődöntőjét a szezon eddig magabiztosan uraló Fekete Balázs nyerte, aki úgy néz ki, hogy már nem akarja kiengedni a bajnokságot a kezei közül, ehhez viszont a döntőben is hengerelnie kellett volna, ami viszont elmaradt. Az első futamon a második helyen záró Fodor Géza a második megmérettetésen is tartotta pozícióját. A győzelmet ezúttal Gyutai Péter szerezte meg. Fekete Balázs előnye így 13 pontosra apadt, az öt üldöző Fodor Géza előtt.

A DD2 N kategória első versenyét Miskolczi Zsolt, míg a másodikat Losonczy Csaba nyerte, az összetett élen azonban változás történt, hiszen Kovács Gábor Roland nem állt rajthoz a hétvégén, így Mókusz Szilveszternek elég volt egy kényelmes gokartozást bemutatnia ahhoz, hogy 54 pontos előnyre tegyen szert ellenfelével szemben.

A csapatverseny már eldőlt, hiszen a Kálmán Motorsport továbbra is őrzi előnyét a Hargitai Racinggel szemben. A harmadik helyért a Visual Motorsport SE és a CRG GSE vív majd ádáz küzdelmet a hátralévő két fordulóban és négy versenyen.

A bajnokság állása		
MicroMax	Super World Formula	
1. Barkóczi Kevin 526	1. Baló András 253	
2. Tuzson Bence 471	2. Tuzson Attila 220	
3. Válint Bence 460	3. Béres Csaba 204	
4. Kun Ruben 396	4. Attramini Mirko 168	
5. Sugár Dániel 383	5. Pénez József 79	
Rotax Max	Rotax MiniMax	
1. Kancsár Ferenc 498	1. Nicolas Schöll 495	
2. Ferencz Márk 498	2. Kovács Zsombor 494	
3. Sáros István 440	3. ifj. Szalontai Attila 472	
4. Fodor Árpád 433	4. Sövér László 454	
5. Mario Seban 417	5. Gellér Axel 432	
DD2	Rotax Max Junior	
1. Jan Wünschek 492	1. Mick Wischofer 486	
2. Madár Róbert 448	2. Hercsik Vince 476	
3. Gaál Pál 442	3. Bende Dániel 445	
4. Hargitai Győző 416	4. Kele Evelin 417	
5. Mókusz Szilveszter 393	5. Rónai Tamás 415	
Rotax Max Masters		
	1. Fekete Balázs 496	
	2. Fodor Géza 483	
	3. Gyutai Péter 462	
	4. Liesz Gábor 442	
	5. Tuzson Ádám 439	

Libasorban: Győrben a Bambini és az Easy Kart ifjú tehetségei is versenyezhettek



Ifjú titán

Kun Ruben a mezőny egyik legifjabb és legtehetségesebb tagja

A Rotax MicroMax mezőnye tele van feltörekvő ifjakkal, akiknek először a bajnokság legalacsonyabb kategóriájában kell bizonyítaniuk. Ruben az egyik legígéretesebb ilyen fiatal, pályafutásának eddigi alakulásáról pedig édesanyjával, Besenyei Brigittával és Pődör Balázssal, a CRG csapat főnökével beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: SZABÓ TÍMEA

Hogyan került kapcsolatba Ruben a motorsportok világával?

Egészen fiatalon feltűnt a rajongása az autók iránt. Mindenféle motoros járműre felült. Egy ismerősünk látta egyszer, hogy háromévesen driftelt egy kis elektromos autóval, és azt javasolta nekünk, hogy vigyük el gokartozni. Ötévesen aztán gokartba ült, és rögtön mindenki azt mondogatta, hogy mutassuk meg Pődör Balázsnak, a CRG csapat vezetőjének, mi azonban annyira nem rajongtunk ezért az ötletért. Ő azonban mégis megnézte Rubent, és bér gokartban pályára küldte. Később a Kartfarmon egy háziversenyen a második helyen ért célba, Pődör Balázs akkor döntött úgy, hogy nagypályára is kiviszi Kecskeméten.

Idén dobták őt először mélyvízbe. Hogyan alakul eddig a szezon?

Márciusban kapta meg az első saját versenygokartját, és a Mátra Kupán rögtön egy harmadik helyezést ért el. Onnantól kezdve folyamatosan dobogós helyeken zárt, Bruckban például mindkét futamon a második helyen

haladt, előzetesen tehát a legjobb háromba vártuk őt az év végén.

Utána történt meg a baj. Eltört Ruben keze. Hogyan reagált a balesetre?

Tudni kell, hogy Ruben a gokartozás mellett focizik, teniszozik, kerámiázik, zenél, és kitűnő tanuló, aki rendszeresen jár diákolimpiákra is. Ausztriában egy sibaajnokságot is megnyert. Nagyon aktív fiú tehát, és focizás közben érte a baj. Eltört a jobb keze, és csak műtéttel lehetett helyre rakni. Összesen öt hétig tartott a felgyógyulása, így a dunaszerdahelyi versenyhétvégét ki kellett hagynia. A Pannónia-Ringre öt nappal a gipsz levétele után utazott, mégis a negyedik helyen ért célba. Ez hatalmas akarásról tesz tanúbizonyságot.

Mi történt legutóbb, a Győri Motorsport Fesztiválon?

Szerencsétlenül alakult a győri hétvége, hiszen kétszer is karambolba keveredett. Az első futamon egy rajtbaleset fogott ki rajta. Megsérült a gokartja motorburkolata, és a sérült

kezét is megütötték, végül az ötödik helyre esett vissza. A második versenyen a harmadik helyről ütötték ki, és ezért feladni kényszerült a futamot. Nem úgy végződött a hétvége, ahogy vártuk...

Ezek után melyek az idei és a jövő évi célkitűzések?

Idén már nem egyszerű a helyzet, de reménykedünk benne, hogy az első háromban tud végezni. Egy ilyen sérülés után azonban ezt nem lesz könnyű teljesíteni. A jövő évben mindenképpen a bajnoki címet tűzzük ki célul, amiben Pődör Balázs, és az edzője, Babusa Zoltán is bízik. Mindketten „észmenőnek” hívják a fiút, azt mondják, ritka az ilyen intelligensen vezető fiatal, de egy kis agressziót még magára erőltethetne. A célok teljesülésében sokat segít az is, hogy a Pitypang Utcai Általános Iskola tanárai, Ruben osztályfőnöke, Molnárné Békési Ágnes, valamint az intézet vezetőnöje, Matolcsy Gabriella mindannyian figyelemmel kísérik és támogatják a szorgalmas, tehetséges és törekvő gyermekeket.



Meghatározóak

Hargitai Racing Team: Eredményes és fiatal versenyzők

Kovács István csapatvezető már több mint tíz éve a Hargitai Racing Team életének szerves része. Az együletet egy szűk baráti kör hozta létre, amely azóta már egy világbajnoki negyedik helyezést is fel tud mutatni, és a magyar illetve a nemzetközi sorozatok kiemelkedő szereplője.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Jelenleg hány pilótával rendelkezik az istálló?

A csapat jelenleg több versenyzőt is foglalkoztat. Közülük többen csak a Közép-Európa Zóna Trófea küzdelmei alatt indulnak az egy-let színeiben, ők szinte mind külföldiek, így akad köztük azerbajdzsáni és görög is. Állandó jelleggel hatan szerepelnek nálunk, ők azok, akik majdnem minden magyar bajnoki futamon harcolnak a pontokért, és Bruckban is ott lesznek, a bajnokság következő fordulóján.

Az egyület ért már el nagyszerű eredményeket. Melyekre a legbüszkébb?

Nem csak eredményekre vagyok büszke a csapattal kapcsolatban, de ha említeni kell

párat, akkor talán a világbajnoki negyedik helyezésünk a legemlékezetesebb, amelyet talval a DD2 Masters kategóriában értünk el, Hargitai Győző révén, de az ideai csapatbajnoki helyezésünket is ki tudnám említeni. Emellett természetesen számos futamgyőzelmet említhetnék, valamint a legutóbbi, győri bajnoki fordulón elért eredményeket, amelyeket MicroMax kategóriában szereztünk.

Kik azok a pilóták jelenleg, akik folyamatosan a csapattal utaznak, fordulóról fordulóra?

Hargitai Győző, Gaál Pál és Mókusz Szilveszter DD2-ben, Válint Bence és testvére,



Balra a csapat legeredményesebb pilótája, Hargitai Győző (3), fent az egyik ifjú tehetség, Válint Bence (508). Rajtuk kívül még négy állandó és számtalan alkalmi versenyzőt kiszolgál a HRT



Balázs MicroMax kategóriában, valamint Antalóczi István Rotax Max Masters géposztályban. Rajtuk kívül többször versenyzett nálunk az idény során Tóth Péter is, legutóbb éppen a Győri Motorsport Fesztiválon, de őt iskolai kötelezettségei visszatartják az állandó gokartozástól.

Milyen célokat tűzött ki maga elé a csapat a közeljövőre nézve?

Egyértelmű, hogy szeretnénk jól szerepelni. A világbajnokságon és a közelgő Európa-bajnokságon is jó eredményekre törekszünk, mind a DD2, mind a fiatalok kategóriájában. Fontos, hogy foglalkozunk az utánpótlással, amivel a gokartsport gondban van. Ennek érdekében szeretnénk a közeljövőben több családi napot is rendezni, ahová mindenkit szeretettel várunk, hogy barátságos körülmények között ismerkedhessenek meg a gyermekek ezzel a gyönyörű sporttal.



A csapatfőnök véleménye

„Ruben tehetséges és eszes versenyző, aki egy csepp agresszivitással és megfelelő versenytapasztalattal a háta mögött még kiváló, nagy dolgokra képes pilóta lehet. Az ideai tanulóévnek indult, de aztán sorra jöttek a dobogós helyezések, és a harmadik versenyhétvége után már az év végi második helyezést tűztém ki célul. Sajnálatos módon ezt a kéztörés most megnehezítette, de Rubent ismerve hamar túl leszünk ezen a mélyponton, és jövőre megvalósítjuk reális célunkat.”

Pődör Balázs



Pilótaiskola

BFR Driver Academy: A lehetőség mindenkinek adott

Már a családi kocsni óriási kormányza mögött hangosan brummogva is arról álmodozott, hogy egyszer autóversenyző lesz? Egy napig bárki kedvenc pilótája bőrébe bújhat, és testközelből élheti át a száguldás izgalmát, kockázatok és mellékhatások nélkül a BFR Driver Academy versenyzőiskola élménynapján.

SZÖVEG: BALOGH BENCE • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO



Magamra csukom az ajtót, az ülésbe szorít a négyponthoz, fejemen tűzálló maszk és bukósisak. Jelzek a rádión, néhány percig ez lesz az utolsó szavam. Mostantól minden idegszámmal az autóra, és a pályára koncentrálok. Megmarkolom a kormányt, egyesbe teszem a váltót és a gázba taposok. Eszemben sincs azonnal felváltani, fél szemmel az egyetlen fontos műszert, a fordulatszámérőt figyelem, hogy elkapjam a tökéletes váltási pontot. Versenyaútóm jóízűen üvölt, ott, ahol más

autó már az életéért küzdene, éppen csak kezdi jól érezni magát.

Minden egy szempillantás alatt történik. Máris itt az első kanyar, sikerül elcsípnem az ideális ívet, de örülni nincs idő, mert jön a következő, és ugyanazzal a lendülettel kell megtámadnom a harmadikat is. Mire a negyedikhez érek, már megszűnik minden, csak mi vagyunk ketten, az autó és én meg persze a Hungaroring. Az aszfaltcsík, ahol évente egyszer a világ legjobb pilótái küzdenek egymással.

De most enyém a pálya, csak éppen az ellenfél is én magam vagyok. Saját képességeimmel és korlátaimmal, félelmeimmel és gátlásaimmal veszem fel a versenyt. Miközben a legjobb idő-

mért megyek, olyan tempóval autózom, és olyan trükköket vetek be, amit egy nappal korábban még nem néztem volna ki magamból.

A BFR Driver Academy versenyzőiskolában töltött nap végén új emberként bújok ki az overallból. Mert elhiszem, hogy én is képes vagyok valami hasonlóra, mint azok a srácok, akik néhány óra alatt megpróbálták őrvezetéből pilótát faragni belőlem és a csapat többi tagjából. Az életre kelt szimulátor egy kis bevezetéssel indul, az eligazításon ízelítőt kapunk azokból az ismeretekből, amik nélkül hiába ülnénk be a tanuló-versenyaútkok egyikébe.

A többi tudást már szigorúan a kormány mögött, tapasztalatokkal kell megszerezni. A bőrünkön kell érezni a tapadás fizikáját, a kanyarodás logikáját, az egyeneshez legközelebb álló ideális ív vadászatát, mindezt szakértő és szemfüles irányítás mellett.

Nem kell sokat várni, hogy tűzálló öltözetet húzzunk, és már is autóbába ülünk. A széles választékból könnyű testhezálló kocsit találni. Kikönyvitett karosszériájával, versenyfutóművével és ordító hangjával mindenkinek okoz majd kellemes meglepetéseket a gyári

„A bőrünkön kell érezni a tapadás fizikáját, a kanyarodás logikáját, az egyeneshez legközelebb álló ideális ív vadászatát.”

1,3-as motorral is fenevadként viselkedő kupás Suzuki Swift. A haladók beülhetnek az 1,6-os, 136 lóerős, Ladies Cup-os Lotus Elise-be vagy a szériaállapotában is lehengerlő, 250 lóerős Renault Megane RS-be, melyet a világ legjobb hot hatch-eként tartanak számon. Még a francia csúcsmodellnél is tudnak azonban a szervezők durvábbat mutatni, az autókínálat csúcán a 420 lóerős, E92-es BMW M3-as áll.

A Hungaroringet szakaszokra bontva tanuljuk meg. Az egyszerre két-három kanyarból álló etapokat egymás után teljesítjük, oktatóink a pálya széléről figyelik minden mozdulatunkat, majd még melegében, személyre szólóan értékelik, így tanulhatunk belőle, és a következő menetben javíthatunk rajtuk. Persze nem vagyunk egyformák, nekem nagyon sokat segített a felvezető autóban előttem száguldó instruktor, aki a pályát hibátlanul teljesítve, tudat alatt meggyőzött róla, hogy lehet még lejjebb is nyomni azt a gázpedált.

Mert bármennyire is adrenalinpumpáló a közeg, néhány év közúti vezetés után nehéz elnyomni óvatos énünket, akár az elképesztő kanyarsebességre képes Suzukiban, akár az apró úrkapszulának is beváló Lotusban ülünk. Egy nap alatt senkiből sem lesz Michael Schumacher, itt mégis életre szóló vezetési tapasztalatokat lehet szerezni, mert ezt a napot lehetetlen elfelejteni.



Libasorban halad a Renault, a BMW és a Lotus. Van még a palettán Suzuki is, szintén a mérgezőbb fajtából

Nyárzárás

Slovakia Ring és Red Bull Ring:
Sűrű mezőny – kevés magyar induló

A kis- és nagytúraautók, a formaautók, a Lotus Cup Eastern Europe és a Lotus Ladies Cup mezőnye a Slovakia Ringen harcolt a pontokért a bajnokság VII-VIII. fordulójában. A Suzuki Kupa indulói erre még rátettek egy lapáttal, hiszen ők még Ausztriába, a Red Bull Ringre is elutaztak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: ÖRZSIK, TDK, KOLLÁR

A Slovakia Ringen augusztus 17-19-ig rendezték meg az országos bajnokság soron következő, VII-VIII. fordulóját, és nem is akármilyen körítéssel: a CEZ hétvégére ugyanis a GT1 vb mezőnye is „beugrott”. A formaautósok között Fekete Krisztián bizonyult a legjobbnak a pénteki időmérő edzésen, Christopher Höher és Franz Wössst megelőzve. A szombati első versenyen kitarított Fekete jó formája, hiszen senki nem tudta őt megelőzni, és mögötte sem változott az időmérőn kialakult sorrend. Az ezüstérmes helyen Höher, a harmadikon Wöss zárt, Matús Molnár és Balogh Zsolt előtt. A második versenyre vasárnap került sor, és Fekete Krisztiánt ezúttal sem lehetett megközelíteni, nyert, és így tökéletes hétvégét produkált a magyar versenyző. A dobogó második fokára Wöss állhatott fel, a harmadikra Petr Timka.

Az A-s kistúraautók első versenyét ifjabb Ficza Ferenc nyerte, Laczkó Levente és dr. Laczkó László előtt. A második futam végeredménye annyiban változott, hogy a második és harmadik helyen pozíciót cserélt apa és fia. Az F csoport 1,6-os osztályának küzdelmeiben is vitézkedett egy Laczkó, sőt Lehel mindkét versenyt meg is nyerte, előbb Mohácsi, majd Manolisz előtt. A kétliteres F-esek mezőnyében ugyan elindult Tim Gábor Peugeot-ja, de Gáspár Csaba Alfáját nem volt esélye utolérni...

A nagytúraautósok időmérőjét péntek délután rendezték – ezúttal is magyar autók nélkül. Az első helyen Michal Matejovszky zárt, Anton Kiaba és Miroslav Konopka előtt. A szlovák licenszes Barta Attila a negyedik helyről várhatta a vasárnapi első futamot. A Trevor Racing pilótája tartotta is ezt a pozíciót, előtte viszont megcserélődtek a helyezések. Kiaba megelőzte Matejovszkyt és nyert, Konopka pedig szintén nagy csatát vívott az pole-pozícióból induló pilótával, hogy a végén aztán másodikként intették le. Matejovszkynak meg kellett elégednie a dobogó harmadik fokával. A második futamra délután került sor. Kiaba duplázott, Matejovszky a második, míg Konopka a harmadik helyen ért célba, Barta Attila előtt.



A bajnokság állása			
A csoport – 2000 cm ³		E csoport 2000 cm ³ -ig – Formaautók	
1. dr. Laczkó László	54	1. Fekete Krisztián	68
2. ifj. Ficza Ferenc	50	2. Eszenyi László	59
3. Laczkó Levente	48	3. Galambos Szabolcs	42
F csoport – 1600 cm ³		Suzuki Swift Kupa	
1. Mohácsi Ákos	63	1. Bárkovics Zoltán	189
2. Laczkó Lehel	57	2. Tözsér Áron	146
3. Karajannisz Manolisz	43	3. Farkas Roland	136
F csoport – 2000 cm ³		Lotus Ladies Cup	
1. Gáspár Csaba	60	1. Bende Adrienn	147
2. Tim Gábor	28	2. Bús Edina	140
3. Major Benedek	16	3. Budaházi Nóra	109



Nem kezdődött jól Lőrincz Péter szlovák hétvégéje: a pilóta fékgondokkal küszködött. Miután megtalálták a probléma okát, és sikerült orvosolni, bizakodva vágott neki az első futamnak, ám ott a váltó megmakacsolta magát. A vasárnapi verseny szerencsére már jól sikerült a versenyző számára, a Formula Renault bajnokságban 3.-ként intette le a kockás zászló



Izgalmas és különleges verseny látványában volt részük azoknak is, akik a Lotus Cup Eastern Europe futamait figyelték. A cseh Jozef Zaruba az első helyről rajtolva végig megőrizte vezető pozícióját, és rajt-cél győzelmet aratott. A vasárnapi erőpróba az élről Major Benedek és Vizin Tamás indulhatott, a rajtot a fiatalabb pilóta kapta el jobban, és némi előnyre tudott szert tenni, de Peter Entenfellner gyorsan kapcsolott, és hamar üldözni kezdte a két magyar fiút. Az üldözésből ő került ki győztesen, és az élre ugrott. Már kezdett elszakadni a mezőnytől, amikor a technika közbeszólt. A motorja elkezdett túlmelegedni, és vissza kellett vennie a tempóból, később ki is állt a versenyből. Major Benedeknek sikerült visszaverni Vizin Tamás támadásait, és begyűjthette az első helyezettnek járó trófeát.

A fiúk mögött a Lotus Ladies Cup mezőnye is elrajtolt. A tavalyi bajnok Bús Edina pole-pozícióból indulhatott az első versenyen, és legfőbb célja volt, hogy a harmadik helyről induló Bende Adriennel visszazerezze a tabella vezetését. Bende Adrienn viszont jól kapta el a zöld lámpát, és gyorsan Bús Edina nyomába eredt. A célegyenes végén Edina túl nagy tempóban érkezett az első kanyarhoz kisorsodott, így vezető helyről a mezőny végére került. Míg Bús Edina küzdött, addig Bende Adrienn alaposan elszakadt a mezőnytől, és magabiztosan növelte előnyét. Edina hiába jött fel, a versenyt már nem nyerhette meg. A vasárnapi rajtot követően is furcsa helyzet alakult ki, hiszen általában a medical car zárja a rajtoló mezőnyt. A pályabírók úgy engedték be a lányokat, hogy a záróautó már elhaladt, így versenytempóban érték utol a záróautót, és azt is meg kellett előzniük. Közben az élről rajtoló Bús Edinát üldözi ➔



kezdte Bende Adrienn, és igyekezett lépést tartani velük Sas Szilvia is. Budaházi (akinek a második helyről kellett volna rajtolnia, de piros lámpát kapott Kőváry Anettel együtt a boksztucában) pár kör alatt utolérte az élmezőnyt, és sikerült Sas Szilvit megelőzve a harmadik helyre állnia. Két körrel a vége előtt végül Bende Adrienn megelőzte Bús Edinát, de ő az utolsó körben visszavette vezető helyét. Adrienn mindössze 0,899 ezreddel csúszott le a dobogó legfelső fokáról, Nóra pedig felállhatott a dobogó harmadik fokára.

A Suzuki Kupa VII-VIII. fordulójának időmérő edzését Bárkócs Zoltán nyerte meg Farkas Roland és Fácán Zsolt előtt. Takács Ákos zárt a negyedik, Tözsér Áron az ötödik helyen. A szombati verseny rajtját Tözsér kapta el a legjobban, az ötödikről rögtön a harmadik helyre lépett fel. Egy hibát kihasználva aztán már Bárkócs mögött haladt a második

helyen. Innentől kezdve egészen a leintésig hatalmas csatát vívott egymással a két pilóta, melyet végül az RCM színeiben induló Bárkócs nyert. A harmadik helyen Lévai Zoltán végzett, megelőzve Farkas Rolandot és Köller Istvánt. Vasárnap az előző nap két főszereplője gyorsan ledolgozta hátrányát, és az élre állt. Ott folytatták, ahol abbahagyták. Ezúttal a Proex AC2000 pilótája, Tözsér haladt az első helyen, mögötte Bárkócs. Úgy tűnt ez is marad a sorrend a végére, de az utolsó körre elfogyott Tözsér gumija és nem tudta tovább maga mögött tartani ellenfelét. Végül ismét Bárkócs nyert. Mögötte a sorrend: Tözsér, Mészáros Gábor, Köller István, Farkas Roland.



Egy héttel a szlovák kaland után Ausztriába utazott a Suzuki-tábor. A Red Bull Ringen az időmérőt a tavalyi bajnok, de idén először versenyző Tim Gábor nyerte Takács és Tözsér előtt. Vasárnap hatalmas égi áldás zúdult a pályára, így mindenki esős futamokkal számolt, mert egy nap alatt két versenyt rendeztek Zeltwegben. Az első erőpróba Tim vívott hatalmas csatát Tözsérrel, majd elkezdtek csúszkálni a versenyzők a pályán. Tözsér is megpördült, így végül Tim nyerte a futamot, Bárkócs és Takács Ákos előtt. A második, egyben X. fordulót délután rendezték meg, az eső pedig megvárta a rajtot. A legjobb teljesítményt ta-

lán Tözsér nyújtotta, aki a 15. helyről rajtolt, majd egyetlen kör alatt a harmadik pozícióig jutott. Az utolsó körig tartotta ezt a helyet, de Mészáros és Tim előtte történi csatájának végül ő is megitta a levét, és az ötödik helyre esett vissza. Eközben Bárkócs az élre állt és nyert, Takács, Mészáros, Tim és Tözsér előtt. A bajnokság eldőlni látszik, hiszen Bárkócs előnye már szinte behozhatatlan.



Centikre egymástól

Tözsér Áron két második helyet szerzett a Slovakia Ringen

A Suzuki Kupa VII-VIII. fordulóját nem indította jól Tözsér Áron, de a szlovák versenyeken aztán mégis a győzelemért vívhatott kiélezett küzdelmet. Nagy izgalmak közepette végül mindkétszer a dobogó második fokára állhatott.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: DOÓR ZOLTÁN

Az időmérő edzés nem sikerült túl fényesen Tözsérnek, hiszen csak az ötödik rajtkockát sikerült megszereznie. Saját elmondása szerint nem tudták optimálisan megszervezni a szélárnyékot, így végül forró gumin, csak a legutolsó mért körön sikerült egy gyors-tiszta kört összeraknia. „Az első futam rajtja jól sikerült, viszonylag hamar felértem az egyébként mindig ügyesen kezdő, ezúttal a második helyről induló Farkasra. Roland az egyes kanyarban hibázott egy kicsit, ezt kihasználva átvettem a második helyet, és Bárkócs Zoli után indultam. Eközben becsúszott egy leggyorsabb kör is, a hatodik fordulóban pedig utol is értem őt. Innentől

egy egészen a végéig tartó, folyamatos csata vette kezdetét Zolival, amely sokszor nagyon szoros, de sportszerű közdelem volt. Én jellemzően az egyes kanyar után, míg Zoli a célegyenes-ráfördítőt követően volt gyorsabb, így bőven volt alkalmam az előzésekhez” – fogalmazott a pilóta, aki ellenfelével számtalan alkalommal haladt fej-fej mellett a hármas kanyarba lerakott alkalmi gumifal felé. „Valahogy mindig megállapodtunk, ki menjen előre. Az utolsó kör táblát még épp én láttam meg elsőként, de Zoli jól hajrázott és a célegyenesben megelőzött. Onnan hiába támadtam, már nem fértem be tisztán seholy neki. A célvonalon végül Bárkó hajtott át

az első helyen, én három tizeddel mögötte, szinte a lökhárítóján” – összegezte a történeteket Tözsér, aki mögött szintén nagy harc folyt. A mezőnyből a következő négyes bolyhat másodperccel lemaradva, de szintén egy kupacban érkezett meg a kockás zászló alá. Vasárnap a hetedik helyről várhatta a rajtot a versenyző, ami ismét jól sikerült neki. Az ötödik kör végén már az élen haladt, de Bárkócs Zoltán szintén nagyon gyorsan hámozta át magát a mezőnyön, ezúttal ő ért fel Tözsér nyakára. „Míntha a szombati futamot folytattuk volna, ismét végigcsatáztuk a futamot, egészen a leintésig. Ezúttal próbáltam más ritmusban kihozni a végét, de ismét én húztam a rövidebbet. Összegezve: hatalmas élmény volt, Zoli remek, sportszerű ellenfél, aki megérdemelte a győzelmet. A Proex ismét fantasztikus munkát végzett a kocsin, újfent köszönök nekik mindent. Füge Józsi barátomnak pedig vidám perceket a boksztucában” – zárta mondandóját Tözsér, aki jelenleg a második helyen áll a bajnokságban, 15 pontos hátrányban Bárkócs mögött.



Kőváry Barna a Vöröskereszt Ifúsági Tagozatának nagyköveteként és az új ISUZU D-MAX a zánka 7Csoda élménytábor keretein belül élményt szerzett gyerekeknek, illetve a tanároknak. Az új ISUZU D-MAX hibátlanul tűrte a megpróbáltatásokat, és gőzerővel készül a jövő évi világrajó kalandjaira.



A fejlődés útján

Gender Racing Team: Biztató eredmények a Slovakia Ringen



Csapatfotó: Szlovákiában is sikeresen szerepelt az istálló, amelynek tagjai szívesen megosztanák a tapasztalataikat egy harmadik versenyzővel



Folyamatosan fejlődik a Gender Racing Team, és ennek a ténynek nem csak a szurkolók, hanem Tóth Tamás csapatvezető is örül. A folyamatról, az idei évről és a jövőről is őt kérdeztük.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KOLLÁR



Az idei év igen sűrűnek mondható. Hogyan alakul eddig a szezon?

A várakozásoknak megfelelően. Az eredmények általában jönnek, és emellett szintén nagyon fontos, hogy a csapatnál családi és bajtársi hangulat uralkodik. A kitűzött célok folyamatosan ott lebegnek a szemünk előtt. Két versenyzőnk szeretnénk a lehető legjobb helyezésekig juttatni. Eszenyi László nagyszerűen halad, éppen ezért tesziünk meg mindent annak érdekében, hogy az év végén kategória bajnoki címmel és abszolút második hellyel zárhassa az idényt. A másik pilótánk, Balogh Zsolt is nagyszerűen fejlődik, őt kategória második és összetett harmadik helyig szeretnénk eljuttatni.

Ehhez tényleg szükség van a jó eredményekre. Legutóbb a Slovakia Ringen rendeztek bajnoki fordulót. Hogy sikerült?

Jól indult a szombati napunk, de vegyes eredményekkel zártunk. Balogh kategória első és abszolút második helyet szerzett, Eszenyi viszont az utolsó körben, három kanyarral a vége előtt besokallt, így jó pozícióból esett vissza kategóriája negyedik és az abszolút ötödik helyre. Sajnáljuk, de ilyen előfordul a motorsport világában. Vasárnap aztán már minden jól alakult. Eszenyi megnyerte a géposztálya versenyét Balogh előtt, összetettben pedig szintén egymás mögött végeztek a második, harmadik helyen. Szombaton is ezt az

eredményt vártuk, de mindig a határon kell autózni, ha fejlődni akarunk.

Mik a tervek a jövőt illetően?

Fontos, hogy jól szerepeljünk hazai körülmények között, de szeretnénk kipróbálni magunkat nemzetközi szinten is. Ehhez nagy szükség van támogatóink további jelenlétére és az eredményekre is. Célkitűzésünk továbbá, hogy fiatal pilótákat fedezzünk fel és indítsunk el pályájukon, ehhez jelenleg is rendelkezésünkre áll egy harmadik, szabad autó.

Fent Eszenyi László, jobbra Balogh Zsolt: egyiküknek sem kell szégyenkeznie az eredményei miatt

Mely eredményekre a legbüszkébb a csapat létezése óta?

Nehéz erre válaszolni, nem szeretek külön kiemelni eseményeket. Eszenyi Pannónia-Ringen futott pályacsúcsa viszont egy ilyen ki-

emelendő dolog. Büszke vagyok a bajnoki címünkre és a legutóbbi, Slovakia Ringen elért eredményekre is, de ugyanolyan értékes számomra az is, ha a csapat egy krízishelyzetben kiemelkedő munkát végez.





Az 1963-ban alapított német csavarkereskedés mára egy nemzetközileg is elismert és ismert szereléstechikával foglalkozó nagyvállalattá nőtte ki magát.

Akár autószervezek, építőipar, fémmegmunkálás,

a FÖRCH mindenki számára professzionális megoldást nyújt a minőségi munka elvégzéséhez, lehet az

szerszám, vegyi anyag, kötőelem, vagy a mintegy 40 ezer cikket tartalmazó árukinálatunk bármely más terméke.

Területi képviselő kollégáink folyamatosan tartják üzletfeleinkkel a kapcsolatot és segítik munkájukat.



Értékesítési akció
2012.04.01-től

cikkszám: 6710 0849

Klíma fertőtlenítő 150 ml

24 db rendelése esetén az akciós ár:

28 560 Ft

(az akció vállalkozások számára érvényes)

Elérhetőségünk:

Förch Kereskedelmi Kft.
8000 Székesfehérvár, Bakony utca 4.
Tel.: 00 36 22 348348
E-mail: info@foerch.hu
internet: www.foerch.hu

Célfotó



Vizin Tamás egy orrhosszal nyert a Slovakia Ringen

Augusztus közepén a Slovakia Ringre érkezett a Lotus Cup Eastern Europe sorozat mezőnye, Vizin Tamás – házasságkötése után pár nappal – saját bevallása szerint mentálisan kipihenten és felkészülten ült autójába a versenyhétvége kezdetén.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: BÁLINT F. GYULA

„Már az időmérőn is minden jól ment, úgy éreztem, hogy egyben van az autó” – kezdte beszámolóját a Kaloplasztik Kft. támogattja. „Szombaton végig hatalmas csatákat vívtunk Benivel (Major Benedek – a szerk.) és rég élveztem már annyira a versenyzést, mint ezúttal. Minden tetszett, egyedül talán a pályába beépített mesterséges lassító nem, azt egyszerűen nem éreztem odaillőnek.

Itt is sikerült Beninek elmennie mellettem, mert én rosszul vettem a sikanót. Szerencsére azonban szorosán mögöttem tudtam maradni, és vártam az alkalmat az előzésre. A lekörözések alatt aztán el is jött az én időm, és megelőztem. Természetesen a verseny további része a védekezéstről szólt. Az utolsó kör utolsó kanyarjában aztán Beni nagyon rövidet fékezett, és befért mellém. Egymás

mellett haladtunk át a célvonalon, és pár századdal előztem csak meg őt. Fantasztikus verseny volt” – vélekedett Vizin, aki szerint, ha a második helyen ért is volna célba, azt sem sajnálta volna ilyen izgalmas körülmények között. Szombaton este következett az endurance-verseny, amire, bár nevezett a csapat, de sötét körülmények között nem vélték alkalmasnak az autót a versenyzésre.

Vasárnap folytatódhatott volna a harc a két pilóta között, de sajnos erre külső beavatkozás miatt nem kerülhetett sor. „Nagy csatára számítottunk, de egy nálunk gyorsabb autó valahogyan közénk került. Ez pont elég volt ahhoz, hogy Beni elszakadjon tőlem, és már ne tudjam beérni. Később a biztonsági autós fázisban ismét összetömörültünk, de amint elengedték a mezőnyt, megint közénk furakodtak. Ezt követően hiába is futottam én a leggyorsabb kört, ellenfelem már 5-6 másodperces előnyre tett szert, így esélyem sem volt befogni őt, és végül a második helyen zártam a vasárnapi futamot” – zárta mondanóját a Magtár Kft.-nek, a JameX Kft.-nek, a Bács Kft.-nek, és nem utolsósorban a 24h Service Kft.-nek is hálát adó pilóta, aki szerint támogatói nélkül nem arathatnak ilyen sikereket.





2

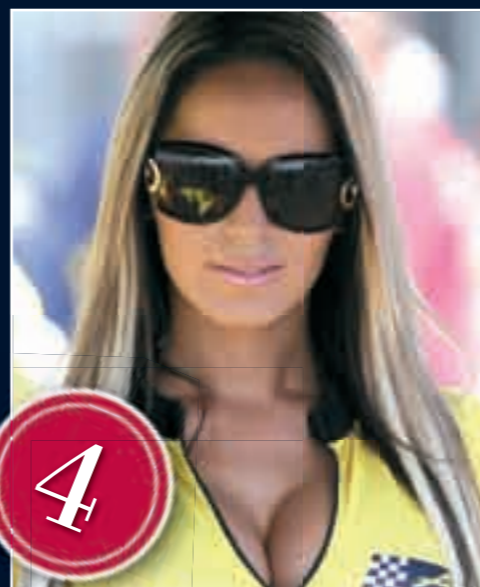
Rajtrácsfotók

Az elmúlt hónapban ők voltak a versenypályák legszebbjei



3

- 1. WTCC
Curitiba
- 2. MotoGP
USA
- 3. WRC
Finn Rali
- 4. GT1
Slovakia Ring



4



Well

©



✓ Reklám

✓ PR

✓ Online

www.well.hu



Harc a habokban

IPONE Kupa, Dunaharaszti

Az idei szezon igazán kegyes a víz szerelmeseihez, ugyanis igazi hőség és forró hangulat fogadta a versenyzőket és a nézőket a dunaharaszti versenyhétvégén. De nem csak a meleg miatt forrt a víz...

SZÖVEG: MJSZ

FOTÓ: TESÁNSZKI KRISZTINA



A Magyar Jet-Ski Szövetség a 2012. évi Országos Bajnokság harmadik versenyét, az IPONE KUPÁT a Vízisport Hungary Kft. szponzorálásával a Dunaharaszti Universum Vízisport centrum taván rendezte meg.

A szombat délelőtti versenyprogramban az újonc Runabout a szlalomverseny női kategóriájában a szlovák Sandra Lamyova győzedelmeskedett, az idén feltűnő Vásári Ildikó a második és a szlovák Silvia Predanoc a harmadik helyen végzett, míg a férfiak között Gacsal Balázs vihette el a győztesnek járó kupát, a 15 éves Gerencsér Dominik és Jantos Gábor előtt. Az újonc állós, Ski-versenyben

Tóth Ádám érte el a legjobb időeredményt, tizedmásodpercekkel megelőzve a Szlovákiából érkező Hovorka Viktort és a 17 éves Mízsér Gergőt.

Ezt követte a profik küzdelme, a hosszú távú Formula-versenyekkel, ahol új és nagy teljesítményű versenygépek szálltak vízre, a csúcsmo-dell 350 LE-s volt, 135 km/h végsebességgel. A Runabout Offshore Formula 2 kategória versenyében a Szlovákiából érkező magyar bajnok, Mario Lamy lenyűgözően tartotta magát az első helyen, így felállhatott a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve az öt 20 percen át úzó világ-bajnoki bronzérmest, Kasza Györgyöt és Zsidai

Attilát. A Ski Formula 1 kategória 21 perces offshore versenyét Szabó Gábor nyerte, a 16 éves ifjú titán, Sümegi Martin és a rutinos Stefán Péter előtt. A magyar bajnokság 30 perces Formula 1 „királykategóriájában” Kasza György volt a legjobb, a háromszoros Európa-bajnok Czeller Béla és az IPONE színeiben induló, magyar bajnok Heller Krisztián előtt.

A vasárnapi zártpályás futamokon az újoncok versenyén ülős kategóriában (Novice Runabout F1) Jantos Gábor első, Soós Roland második és Kenedli Gábor harmadik helyen végzett, míg állós kategóriában (Novice Ski F1) nagy létszámot tudott maga mögött a győri Mízsér Gergő,

megelőzve a Szlovákiából érkező versenyzőket, Hovorka Viktort és Szép Attilát.

Új kategóriaként kerültek bevezetésre idéntől a Ski Gentleman F1 és Runabout Gentleman F1 futamok. A 35 év feletti állós versenyzők Ski Gentleman F1 versenyén az örökös magyar bajnok, Pelei Sándor állt a dobogó legmagasabb fokára, Puskás Zoltán és a cseh Ivo Grman fölé emelkedve. A 45 év feletti ülős versenyzők Runabout Gentleman F1 futamán Gerencsér Csaba hazai vízen diadalmaskodott, Zsidai Tibor másodikként, Czeller Béla, a magyar jet-ski sport örökös versenyzője harmadikként ért célba.

Ski F2 (Stock) kategóriában a 16 éves kalocsai D'Ess Alex Bendegúz győzött, Puskás Zoltán magyar bajnok és a győri 16 éves Szabó Barnabás előtt. Ski F1 (Superstock) kategóriában magabiztos győzelemmel Sümegi Martin megszerezte az első helyet, míg Szabó Gábor másodikként és a szlovák Lukas Binar harmadikként ért célba.

Runabout F2 (Stock) kategóriában Kasza György szerezte meg az elsőséget, ezzel begyűjtötte a hétvége második aranyát, a szlovák Mario Lamy és a tógazda, Gerencsér Csaba előtt. Runabout F1 (Superstock) kategóriában ismét folytatódott a szombati nagy küzdelem az első helyért. A két futam végeredményeként a tavalyi bajnok, Kasza György lépett a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve Járányi Gergelyt és Mario Lamyt.

Az X2 kategóriát a tavalyi bajnok, Oroszi Gábor nyerte, Hoffer György és Szilvási Péter előtt. A Freestyle-kategóriában Pelei Sándor vihette el a győztesnek járó kupát, Stefán Péter és Tóth Dániel elől.

További információk:

www.jet-ski.hu



A dunaharaszti tavon látványos versenyt láthattak a nézők, emellett a körülmények is elsőrangúak voltak



Cseh kalandozás

Szabó Gábor már harmadik az Alpok-Adrián

A magyar bajnok jet-ski versenyző ideai céljai között nem csak a hazai versenyeken történő kiemelkedő szereplés, de a nemzetközi helytállás is szerepel. Ehhez tartja is magát, hiszen a Csehországban megrendezett Alpok-Adria forduló során a harmadik helyre jött fel az összetettben.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: TESÁNSZKI

Hűvös, esős idő fogadta a csehországi Jedovnicében a dombok között megbúvó méretes tó az AAC mezőnyét. A pilóták kissé elszoktak már az ilyen körülményektől, a hideg nem könnyítette meg a versenyhétvége lefolyását. „Nagyon nehéz, tajtékos víz a jedovnicei. A pálya hosszú egyenesekből, ívekből állt, egy-egy éles visszafordítóval megtörve. Egy biztos, hogy a gyors gépek itt mindenképpen előnyt élveztek. A magyar érdekltségű kategóriákban remek pontszerző helyezések születtek” – fogalmazott Szabó Gábor. „A Ski



Gentleman-ben két Aktiv80 versenyző is kiemelkedő teljesítményt nyújtott. Puskás Zoltán gyenge rajtot követően a negyedik helyig küzdötte fel magát, míg az egyenletesen versenyző Bohuslav Jozef a dobogó legalsó fokára állhatott fel.”

A Pro-Am Stock kategória is dobogós eredményt hozott, hiszen a győri Aktiv80-as pilóta, Szabó Barnabás az összetett harmadik helyet érte el, ami megsüvegezendő. Ezenkívül szerzett még egy Pro-Am Ski Limited negyedik és egy Pro Ski GP ötödik helyezést is. Maga Szabó Gábor, aki idén a Pro Ski GP-ben indul, egy negyedik pozíciót szedett össze a helyi Lukas Binar, a korábbi világbajnok Kevin Reiterer és a csapattárs Markus Erlach mögött. Ezzel egy helyet előrelépett az összesített tabellán, és már a harmadik helyen áll. Az ülősök versenyét Kasza György mondhatni kötelezően szállította, és továbbra is vezeti a bajnokságot.



Hidrogénnel megy



A világ legnagyobb gyártójának üzemanyagcellás családi autója hidrogénnel megy, károsanyag-kibocsátás nélkül

Toyota FCV-R: Károsanyag-kibocsátás nélkül

Ha hihetünk a Toyotának, a japánok lesznek az első autógyártó, amely piacra dobja az első üzemanyagcellás négykerékűjét. A 2015-re várható modellt egyelőre FCV-R-nek hívják.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: TOYOTA

Évtizedek óta hangoztatják az autógyártók, hogy a jövő üzemanyaga a hidrogén. Időről időre el is készítenek egy-két kísérleti autót, promózzák egy kicsit, autókáznak vele pár ezer kilométert, majd rájönnek, hogy nincs meg hozzá az infrastruktúra, ezért fölösleges erőltetni. Ezúttal a Toyota fut neki nagy lendülettel: 2015-re sorozatgyártást ígérnek.

A BMW már az 1970-es évek eleje óta szorgalmasan építgeti a hidrogénüzemre átalakított belső égésű motorjait, van is kész megoldásuk a polcon, de a finoman szólva is erősen korlátozott tankolási lehetőségek miatt csak néhány autót üzemeltetnek házi flottájukban. A Mercedes más utat választott, nekik egy tüzelőanyagcellás ki-rohanásuk volt bő tíz éve, amelynél a hidrogént elektromos árammá alakítja a cella, és villanymotorok hajtják az autót. Utóbbi megoldás mai interpretációján dolgozik

a Toyota, és bejelentésük alapján sikerült nekik a nagy áttörés.

Ha egy pillanatra elfelejtjük a hidrogén-tankolás nehézségeit, a mai hidrogénes járművek legnagyobb problémája a költség

technológia. Az üzemanyagcellákba rengeteg platina kell, amiről tudjuk, hogy milyen értékes. Emellett tárolni is kell az üzemanyagot, igen komoly nyomáson, bőséges szigeteléssel, amit szintén nagyon nehéz olcsón megoldani. Jim Lentz, az amerikai Toyota vezére viszont megerősítette, hogy 2015-re kész lesz a hidrogénhajtású szedánjuk, amelyet 50 ezer dollár, átszámítva mintegy 11 millió forint körüli áron tudnak majd adni.

Még ha veszteséges lesz is minden autó, ahogy a legenda szerint az első Priusoknál történt, akkor is a töredékéért elő tudják

állítani, mint amennyi az egyetlen konkurens, a Honda FCX becsült előállítás költsége. Ez rímél arra az állításra, amely szerint 90%-kal csökkenteni tudták a hidrogénes autózás árát. Minden valószínűség szerint a tavaly bemutatott FCV-R tanulmányautóból faragnak három éven belül sorozatgyártásra alkalmas járművet. A kocsi adattáblája szerint egy öt perc alatt feltölthető, 700 baros tartályban annyi hidrogént tud tárolni, amellyel közel 700 kilométert tud megtenni. Aztán már csak kell keresni egy hidrogénkutató...



 AQUAPROFIT



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig.”

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

Szakterületeink:

KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

Amiben segíteni tudunk:

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

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatás-csomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

További információ:

1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552

www.aquaprofit.com



A jót jobbra tenni

BMW 320d Modern Line

Nem könnyű fogást találni a legfrissebb BMW 320d-n, mert azon kívül, hogy folytatta a típus legjobb hagyományait, felvértezték a legújabb technikával is.

SZÖVEG, FOTÓ: DM

Az új hármás megjelenése az elődhöz képest egyedibb és dinamikusabb, sokat merített a most futó 5-ös sorozat formavilágából. Érdekes, hogy a vesék és a fényszórók arányai és az erős oldalon miatt az autó tömörebbnek mutatja magát a valóságban. Az elődjéhez képest nőtt: 9,3 cm-rel hosszabb a kifutott modellnél, és csak 12 cm-rel rövidebb, mint az 1980-as évek végén kapatható ötös széria...

Az utastérben a formák kicsit művészesek, a székek mélyen ülők, a középkonzol enyhén a vezető felé hajlik és magas a kártya. Az első ülések jól formázottak és hosszú távon is kényelmesek. A csomagtartó nagy, egy furcsaság van csak körülötte: a németes árképzés. A BMW-nél a hátsó sor dönthetőségéért és az USB-Bluetooth-csatlakozóért ugyanis felárat kérnek.

Tesztautónkat 184 lóerős, kétliteres dízelmotor hajtotta, amihez 8 fokozatú automata

Műszaki adatok	
Hossz, szél., mag.:	4624x1811x1429 mm
Motor:	1995 cm ³ , 184 lóerő/4000
Gyorsulás, (0-100 km/h):	7,5 mp
Alapár:	9 390 000 Ft
Tesztautó:	Leier Autó, Győr

váltó csatlakozott. A hidegen kissé hangos motor hihetetlenül nyomatékos, bármely fordulatszám-tartományban jól gyorsul. Az automata váltó kifinomult és gyorsan kapcsol.

Fogyasztásban szintén bajnok a motor, a gyári adatok 5,8 literes értéket ígérnek. Szerencsére a mért fogyasztás nincs messze mindentől, a tesztátlag 6,1 liter volt. A hajtáslánc egyébként támogatja a takarékoskosságot, 130 km/h sebességgel haladva mindössze 2000-es értéket mutat a fordulatszám-mérő.

Mindéz szép, de nem olcsó. A BMW 320d alapára 9,4 millió forint. Erre jön a tesztautóba pakolt sok extra, az automata váltótól a fényezéséig, amelyekkel együtt majdnem eléri 13 milliót a menetpróbára kapott kocsii ára.



Küldetés teljesítve: az új 3-as BMW kívánatos és nagyon jó

Egy csipetnyi Amerika

Chevy Captiva 2.2 LTZ

A Chevrolet a tengerentúlon széles szabadidő-autó választékkal rendelkezik, és igen erős a műfajban. A kérdés az, hogy a Captiva a modellfrissítést követően a jó öreg Európában miként veszi fel a harcot a konkurenciával?

SZÖVEG, FOTÓ: DM

A tesztautó a modellciklusának félidejét nemrég hagyta el, így már átesett a kötelező átalakuláson. A kocsii az eredeti formájában is vagányabb volt a testvérmodelljénél (Opel Antara), a ráncalanítást követően pedig még lazább lett. Hatalmas, osztott hűtőmaszk, az élesen metszett lámpatestek és kicsit szögletes külső jellemzi a Chevyt.

A karosszéria nem csak tetszetős, de terjedelmes is. Ez tágas utasteret eredményez, amibe a megszokott öt ülésen túl, belefért további kettő. (A harmadik ülés inkább szükségmegoldás, és csak rövid utakra ajánlható.) A kocsii utasterének formázása nem olyan egyéni, mint az Alfánál, inkább a használhatóságra fektették a hangsúlyt. A műszerek nagyok, a pakolóhelyek még nagyobbak, a középső könyöklő doboza



például óriási. Tesztautónkat a modellfrissítéssel érkezett 2,2 literes, 184 lóerős dízel hajtotta, amelynek a nyomatéka 400 Nm. A négyhengeres hosszú végáttételű és hosszú utakon járó, hatsebességes, kézi kapcsolású váltó csatlakozott. Az áttételezésnek köszönhetően száz fölötti tempónál kifejezetten csendes az utastér, a fogyasztás sok autópálya-használattal kilenc liter fölé ment. A Captiva futása nyugodt, rugózása komfortos, a fékek hatásfoka átlagos.

Az autó ára a legerősebb dízelmotorral és a csúcscsatlakozással nem olcsó, de ha szét-

nézünk a kategóriájában, akkor mosolyra fakad az arc, mert világossá válik, hogy igen jó a Chevrolet ár/érték aránya. Másfelől ekkora szabadidő-autót ilyen motorral és ezzel a felszereltséggel ennyi pénzért egyszerűen nem lehet kapni.

Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4673/1868/1756 mm
Motor:	2198 cm ³ , 184 lóerő/3800
Gyorsulás (0-100 km/h):	9,6 mp
Alapár:	8 190 000 Ft
Tesztautó:	Chevrolet Southeast Europe

Apród

Skoda Citigo 1.0

A cseh gyártó kínálatbővítésének legújabb üdvöskéje a Citigo, az új apróság szintjéig a városi közlekedésbe.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A kiskocsi a Volkswagen receptje alapján készült. Ez annyit jelent, hogy műszakilag az utolsó csavarig megegyezik az ikerestvéreivel, a Volkswagen Up-pal és Seat Mii-vel. A kon-

szern tökélyre fejlesztette a megegyező műszaki alapokra épülő, de más egyéniséggel rendelkező autók készítését. Itthon a Seat nem kapható, az Up ötletekkel teli, ügyesebb, fiatalosabb járgány, a cseh kivitel inkább konzervatív, a szó pozitív értelmében. A Citigo emellett szerencsére nem csajos autó, abszolút uniszex.

A gyártó célja, hogy minibe illyen a fiatal, zömmel városban mozgó vevő, aki olcsón akarja megúszni az autótárlást és a közlekedést. Ha alaposabban megnézzük, persze látszanak a spórolás jelei. A háromhengeres alaplapon nincs turbó, a burkolata is egyszerű fekete műanyag. Az utastérben is tetten érhető a gazdaságosság: az első üléseknél a fejtámla egybeépített az üléssel, a műanyagok minősége, tapintása nem a Superb másolata. Ezekon



lehet dűnyögni, a kidolgozás azonban szerencsére remek, és a valamivel kétmillió fölötti árérték máshol sem találni több finomságot.

Szerencsére a biztonságon nem spóroltak, a 929 kilós autó karosszériája merev, légszékkel jól ellátott, és teljesíti az előírásokat. Előnye a takarékoskodásnak, hogy a motor kicsi, keveset fogyaszt, és egyszerűsége miatt sokáig szupermegbízhatóan fog működni. Ami pozitívum, hogy városban kívül is élhető a Skoda minije, és ha a közlekedési szabályokat betartva közlekedünk, akkor a zaj, a menetkomfort, a kényelem elfogadható.

Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	3563/1641/1478 mm
Motor:	999 cm ³ , 60 LE/5000
Gyorsulás (0-100 km/h):	14,4 mp
Alapár:	2 280 000 Ft
Tesztautó:	Miskolc Autó



Bacskai Melitta

és a BMW M3

142-143



Lány

Név: Bacskai Melitta

Kor: 27 év

Lakhely: Nyíregyháza

Foglalkozás: szépségszalón-vezető

Autó

Név: BMW M3

Teljesítmény: 500 LE

Motor: 5000 cm³

Pilóta: Grózinger Zsolt

Csapat: Hell Racing Team



Fotó: Janics Attila





1971



70 éve a versenysportban

A Gulf olajtársaság a kimagasló minőségű kenőanyagok gyártásához szükséges tapasztalatait a - legnagyobb igénybevételt jelentő - hosszú távú, megbízhatósági pályaversenyeken szerezte. Ezek közül a legismertebb a 24 órás Le Mans-i futam, amelyen a Gulf több mint 40 éve rendszeresen részt vesz. **Váljon egy legenda részévé! Használja a Gulf prémium motorolajait!**



Gulf Competition verseny kenőanyagok

Az Aston Martin együttműködésével kialakított kenőanyagcsalád, melyet kifejezetten verseny körülmények között üzemelő járművekhez ajánlunk. A vegytiszta észter bázisú motorolajok, és hajtóműolajok, valamint az extrém magas forráspontú fékfolyadékok lehetővé teszik, hogy a technika megbízhatóan üzemeljen a teljes versenytáv alatt, még akkor is ha 24 óráról van szó!



Gulf Racing extrém teljesítményű személyautó kenőanyagok

Teljesen szintetikus alapolajokból és korszerű adalékokból előállított kenőanyag család, amely kiválóan teljesít verseny és hétköznapi használat esetén is. Ezek a motorolajok kifejezetten a nagyteljesítményű, modern benzinmotorokhoz lettek kifejlesztve, hogy helyt álljanak akkor is amikor Ön padlóg nyomja a gázpedált!



UNIFILTER Szűrőtechnika Kft.
H-3300 Eger, Mester u. 8. Tel: (36) 424 136 Fax: (36) 510 211
H-1239 Budapest, Grassalkovich út.255. Tel./Fax: (1) 267 0588

HI-TECH

CSÚCSKÜTYÜK: MODERNEK ÉS GYÖNYÖRŰEK

Nem csak a versenypályákon száguldó autók, motorok számítanak csúcstechnikának, hanem sok használati tárgy, elektronikai eszköz is. Az AFM rendszeresen szondázza a kínálatot, az utóbbi hetek terméséből munkatársaink a következőket találták a legjobbnak.

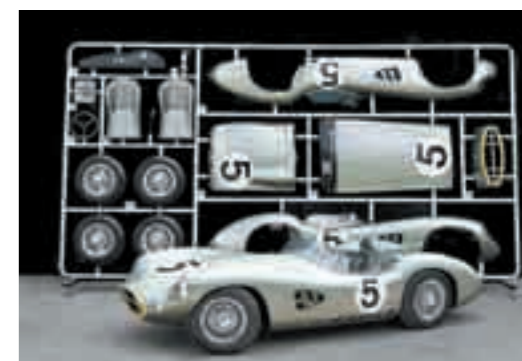
TENDENCE GULLIVER SPORT CHRONO TT560002

A márka, amely nem követi a trendeket, hanem diktálja őket – avagy a kreativitás mindenek felett: ez a hitvallás tükröződik minden Tendence-terméken. A gyártó számára a vevők egyénisége a legfontosabb, mindezt különleges anyagok, kifogástalan minőség, svájci precizitás és egy csipetnyi olasz hóbort egyvelegével érik el. Elérhető luxus, egy életérzés, mely mindennap elkísér!



Ár: 105 900 Ft (syamsilver.hu)

LAPRA SZERELT ASTON MARTIN



Az 1959-es esztendő különösen jól sikerült az Aston Martin versenycsapatának, többek között megnyerték a Le Mans-i 24 órás versenyt. A győzelmet aratott DBR1-es, az akkori pilóták Carroll Shelby és Roy Salvadori, valamint a szintén elhunyt főmérnök, Ted Cutting emlékére idén tiszteletkört is futhattak a legendás pályán, ám a gyártó egy ennél meglepőbb dologgal is ünnepel: elkészítették a korabeli versenyautó 1:1 életnagyságú modelljét. Az igazi különlegesség azonban az, hogy az eredetivel megegyező, kézzel készült alkatrészek egy olyan vázba, keretbe vannak foglalva, amelyekből régen a játékautók összerakása előtt ki kellett pattintani az egyes elemeket. Az életnagyságú kocsi darabjai síkban kiterítve egy hatalmas, 6,35 x 3,3 m méretű összetartó keretre fértek fel. A modellből egyetlen darab készült, melyet egy aukció keretében próbálnak majd eladni.

Ár: 10 000 000 Ft (astonmartin.com)

AUDI E-BIKE

Az Audi e-bike Wörthersee az elektromos hajtás és az izomérő harmonikus ötvözetét képviseli. A vázszerkezet könnyed konstrukciója egyszerre biztosít alacsony tömegközéppontot és csekély saját tömeget, így a sportos extrém szituációk során is különösen mozgékony. Lítiumion-akkumulátora a vázba integráltan kapott helyet, és két és fél óra alatt tölthető fel. A hosszabb triál-túrák során az akku néhány mozdulattal kiemelhető, és egy másik feltöltőre helyettesíthető. A vázszerkezet, a kerékpántok és a hátsó villa anyaga szénszál-erősítésű műanyag.



Ár: 5 000 000 Ft (electricbike.com)

FORZA HORIZON – VIP-TAGSÁGGAL

Az októberben bemutatandó Forza Horizon készítői nyilvánosságra hozták, milyen előnyökkel jár majd a játékhoz járó VIP-tagság. A kiemelt pozíció exkluzív belépőt jelent új tartalmakhoz, izgalmakhoz, és az ősz legjobban várt versenyjátékához. A különösen fontos személyek olyan autókba ülhetnek, mint az Audi R8 GT Spyder, a Koenigsegg Agera, a Lamborghini Sesto Elemento, a Pagani Huayra vagy a RUF Rt 12 R, de kapnak VIP-ikont a nevük mellé, exkluzív „Rivális Játékmódot”, és még számtalan más különleges élményt. Figyelem: a Forza Horizon Limited Edition megvásárlása azonnali VIP-tagságot jelent! Speciális ajánlat: Xbox 360 250GB konzol és Forza Horizon szoftver: 79 990 Ft.

Ár: 14 990 Ft (forzamotorsport.net)



OLVASÓINKTÓL

Hamilton beérte Sennát

Sokan, akik okoskodnak, nem tudnak semmit Ayrtonról. Senna nagyon sokszor vezetett idegbeteg módjára, pont a Hungaroringen például 1990-ben Nanninit egész egyszerűen kiütötte a pályáról. Ha ezt Hamilton tenné most, már sokan visítoznának volna. Senki nem emberileg vagy sporttörténelmi hatások alapján hasonlítja össze őket, hanem statisztikailag, és a számok makacs dolgok. Az adatok azt mutatják, hogy a hungaroringi győzelmeit tekintve beérte Sennát, amihez pedig óriási gratuláció jár. Lewis egy szenzációs versenyző.

Vass Tamás

Bemutatták a New Jersey-futam új logóját

Bizonyára nem két forintba került (tervezés, viták róla, kampány, esetleg rajzpályázat indítása), és röhej, hogy mégis úgy néz ki, mintha egy 5 éves gyerek rajzolta volna. Semmi extra nincs benne.

Pölöske Roland

Változatlan maradhat a Ferrari pilótafelállása

Ez miért is kérdés, hogy Massa marad-e? Naná, ő az a pilóta, aki tökéletesen megfelel Alonso lelkiatjának. Azt ugye láttuk már, hogy mi történik abban az esetben, ha esetleg valaki merészel egy szinten versenyezni a spanyollal, és egyforma bánásmódban is részesülnek...

Stadler Zsolt

Az öt bajnoki esélyes

Év végén kiderül minden, de nyugalom, a Ferrari se fog nyugodtan ülni a fenekén, folyamatosan fejlesztenek és dolgoznak ők is, csakúgy, mint a többiek, és majd kiderül, kinek az ötlete szól nagyobbat. Né felejtsük el, hogy azért Alonso elég nagy ütőkártya a maranellóiaknál, és ha továbbra is ezt a formát hozza (és miért ne tenné), plusz 1-2 jó ötlet a csapat részéről, akkor nehéz lesz tartani vele a lépést. Hozzáteszem, nem lehetetlen, mert azért a többi csapatnál sem kiscserkészek dolgoznak! Majd eldől, de addig is én izgalmas második „félidőt” remélek, és szeretnék is.

Gál Attila

SZÁMTAN

2 PARALIMPIAI ARANYAT szerzett Alex Zanardi Londonban a két korábbi CART-bajnoki és 4 WTCC futamgyőzelme mellé

44 %-KAL csökkenti a tipikus fejmozgást, 86-tal a fejre ható erőket és 68-cal a fejre ható gyorsulást a HANS biztonsági rendszer

150. RAJTELSŐSÉGÉT szerezte meg az idei Magyar Nagydíjon a McLaren csapatának Lewis Hamilton

300 FUTAMRÉSZVÉTEL szerepel az idei Belga GP után Michael Schumacher neve mellett az F1-es statisztikákban

500 KILOMÉTERES távot kellett megtennie a versenyzőknek az 1957-es, első Kubai Nagydíj versenyén

945 ELŐZÉS történt összesen 2011-ben az F1-ben, amelyből 126-ot Törökországban jegyeztek fel

1976 SORÁN legendás küzdelem zajlott a bajnoki címért Niki Lauda és James Hunt között. Az erről szóló filmet Ron Howard jelenleg is forgatja

4500 TONNA egy törésteszten használt bábu súlya, amikor 60 G lassulási erő hat rá

10 ÉVE ÍRTUK

– Eddie Jordan két dologgal is feltűnést keltett a hungaroringi futamon: péntek este V10 nevű együttesével ingyenes koncertet adott, valamint vasárnap délből lehetőséget nyújtott Baumgartner Zsolt számára, hogy kipróbálja Formula-1-es versenyautóját néhány kör erejéig. A csapattulajdonos ír most újabb meglepetéssel szolgál. Jövőre a Honda erőforrások helyét Ford motorok veszik át az autójukban. A hároméves szerződés részletei még kidolgozás alatt állnak, de az biztos, hogy Jordan-Ford néven szerepelnek majd a versenygépek, és Ford Cosworth RS elnevezéssel dolgoznak a tiz-hengeresek a motortérben. Ezzel a kék ovál embléma visszatér a Formula-1 világába, és a Focus RS bevezetésénél bemutatott „RS” embléma is megtalálható lesz az autón.

– Mika Hakkinen üzleti kapcsolatban marad a Mercedessel – jelentette be Norbert Haug, a német autógyár sportosztályának vezetője, egy nappal azután, hogy a kétszeres finn világbajnok bejelentette, visszavonul az aktív versenyzéstől. „Mika a család tagja – mondta Haug –, még keressük, hogy mi lesz a pontos feladata, de mindenképpen folytatja velünk a munkát.”

– A mogyoródi futamot követő csütörtökön jelentette be a Williams-istálló, hogy újabb két évre szerződést kötött a kolumbiai pilótával, Juan Pablo Montoyával. A csapatalapító és -vezető Sir Frank Williams a dél-amerikai képességeit méltatta: „Juan Pablo rendkívüli tehetség. Mind a vezetői képességei, mind a folytonosság lendületet adhat, hogy megfeleljünk a 2003-as világbajnoki kihívásnak.” JPM az együttműködés reményében beszélt: „Biztos vagyok benne, hogy a BMW és a Williams is a véletekig elhatározott, hogy megnyerjék a világbajnokságot. Ezért nagyszerű, hogy együtt maradhatok a csapattal.”

– Ross Brawn, a Ferrari technikai igazgatója nem tartja valószínűnek, hogy a McLaren azzal jönne rá a nagy titokra, ami a vörösök sikerei mögött áll, hogy csatlakozik hozzájuk az olasz gárda radikálisan új váltóját megálmodó John Sutton. „Biztos vagyok benne, hogy ebből nem sokat fog profitálni a McLaren. Egyrészt, John egy becsületes ember, nem valószínű, hogy elvitte volna a rajzait, bár az is igaz, hogy a gondolatait nem tudjuk megtartani magunknak. Másrészt, március óta nem vesz részt az érdemi munkában, és azóta mi előreléptünk. Biztosan fog tudni mondani pár érdekes dolgot Wokingban, amit vagy tudnak ott használni, vagy nem.”

– Dario Franchitti szeretne ismét Formula-1-es autót kipróbálni. A skót versenyző hónapokkal ezelőtt már beülhetett egy Jaguarba, a teszt után azonban nem nyerte el a csapat bizalmát. Az Amerikában eredményesnek számító pilóta legjobban annak örülne, ha Honda motorral a háta mögött versenyezhetne, ám erre még a töb-binél is kisebb az esélye.

HÁZUNK TÁJA



A stábunk nagysága ugyan még jócskán elmarad a Sky televíziós csatorna hetven feletti F1-es utazó kontingensétől, de így is legalább hat fehér inges, AFM-logót viselő kollégát számolhatott meg az éles szemű nézelődő az idei Magyar Nagydíj területén. A verseny után készült képen jobbról balra Surányi Géza, Jankó Szabolcs, Juhász-Léhi István, Mészáros Sándor, Buczkó Andor és Bethlen Tamás, rajtuk kívül Hegyi Annamária, Méhes Károly, Ember Ferenc és Csiki Gábor is eljutottak a futamra, de a fotózás idején nem lehettek jelen.

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthatat!

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.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajo u. 1 www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

G-SHOCK

ABSZOLÚT ELLENÁLLÓ



VALÓDI TELJESÍTMÉNY

Bemutatkozik az új GW-A1000 g-shock.eu

 : G-Shock Hungary

2 év garanciával csak a hivatalos importőr partnereinél:
www.casio-watch.hu