

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XIII/7. szám 2012. július

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu

- **30 éves energiával:**
A Red Bull idővonala
- **Egyszer az életben:**
**Ismétlés nélküli
F1-es győzelmek**
- **MotoGP:**
**Stoner
visszavonulása**
- **Rali-vb:**
**Loeb mindent
megnyer**

Exkluzív betekintés:
**Így érzi magát
a Lotusnál**

Kimi



**Miért
élvezetesebb
idén az F1?**

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



9 771785 948009

08007

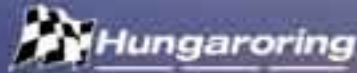


Az MNASZ kiemelt médiapartnere

F1 eni MAGYAR NAGYDÍJ 2012

Hungaroring
2012. július 27-29.

www.hungaroring.hu



Ticket hotline:

Ostermann gpticketshop.com

+36 1 266 20 40, +43 1 796 94 90
www.gpticketshop.com

Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fúzi 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 szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440.
További információk: 40/444-444

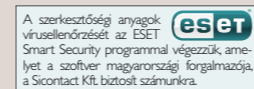
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft
ISSN: 1785-9484

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 lapzárta kori 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.

haymarket FI

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 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

Együttműködő partnereink:



Micsoda hét!

Jegyzet • Bethlen Tamás



Fotó: Rogosz Péter

Ha Valencia előtt, amikor ezeket a sorokat írom, megkérdezzük egy F1-es rajongót, mi jut eszébe a „hét” szóról, minden bizonnyal egy példátlan széria ugrik be a benzingőzők szerelmeseinek. Az idei Formula-1-es világbajnokság első hét versenyének győztesei jelennek meg lelki szemeink előtt szépen, csoportképbe szerveződve, és mosolyognak a szurkolókra.

Tény, hogy 2012-ben valaki valamit nagyon eltalált a száguldó cirkusz irányítói, fejlesztői, szabályalkotói és szállítói közül (hogy pontosan mit is, annak okáról vitatkozzunk máskor és másutt), mert valóban fordulatos, váratlan és élvezetes versenyeket hozott a mostani szezon első harmada. Jólásokba ugyan nem szabad bonyolódnia egy valamirevaló szaklap magára egy kicsit is adó főszerkesztőjének, de fogadni talán igen. Mégpedig arra, hogy ezzel nincs vége, lesz még eddig nyeretlen győztese az idei évadnak. Az esélyesek ott tolonganak a rajtrácson. A példa kedvéért például Schumacher, ő elvileg már rajtelsőséget is szerzett (gyakorlatilag nem), vagy Perez, akinek van egy második és egy harmadik helye, és ne feledjük a másodkarrierjét futó Grosjeant, aki szintén megtámaszkodott. A végére

hagytam Raikkönt, a nagy talányt, aki nemrégiben a tőle korábban már megszokott unott arccal arról panaszkodott a második helye után az interjúszobájában, hogy csalódott az eredménye miatt...

Mit mondhat erre az ember? Addig semmit, amíg el nem olvassa a Jégemberről szóló cikkünket, amelyből kiderül, mitől is támadt fel a Lotus, és hogyan inspirálja az alakulat két tehetséges versenyzőjét.

Akiket egyébként rövidesen, július végén saját szemünkkel is láthatunk a Hungaroringen, méghozzá nem is túl drágán, hiszen mint tudjuk, egy álló hétvégi klubbérlet mindössze 10 000 Ft-ba kerül a magyar felnőtteknek, a gyermekek pedig még ennél is kedvezőbb feltételekkel szurkolhatnak. Érdemes tehát egy picit spórolni, és felvélni a falinaptárra a programot, amelyet egyetlen Olvasónk sem hagyhat ki...

A főszerkesztő

Új kolléga

Na jó, még nem kolléga, csak amolyan gyakornokféle. Aki nem tudná, így hívják az újságíró szakmában azokat a fiatalokat, akik elszegődnek egy szerkesztőségbe, hogy ott kitanulják a mesterfogásokat, megismerjék a cikkírás, szerkesztés, fotózás rejtelmeit, és később ők is újságíróvá, fényképesszé, a lap alkotói közösségének teljes jogú tagjává váljanak. Szóval valaki beajánlotta hozzánk a mellékelt fotón is látható okostelefont, merthogy a Samsung Galaxy S III-ról van szó. Pár napja érkezett, minden jót elmondtak róla, amit csak egy modern mobilról el lehet mondani, és kifejezetten pozitívak is az első benyomásaink vele kapcsolatban.

De nem szeretnénk elhamarkodottan véleményt alkotni róla. Egyelőre csak izlelgetjük egymást, próbáljuk megérteni a másikat. Anynyit megígérhetünk, hogy a következő hónapokban megdolgoztatjuk, próbára tesszük, az összes versenypályára magunkkal visszük az új munkaeszközünket, és folyamatosan beszámolunk róla Olvasóinknak, hogyan teljesít a koreai csúcsmódel. Önök szerint megállja majd a helyét?



ITT AZ IDŐ: NYERJ 1 MILLIÓT a CASIO-val!

Mit kell tenned, hogy
az 1 millió Ft
vagy a számtalan
értékes ajándék egyike
a Tied lehessen?

Csak vásárolj egy **CASIO**
karórát hivatalos importőr part-
nerhálózatunkban 2012.05.15.
és 2012.09.30. között, élvezd
a minőséget, a 2 év garanciát,
és regisztrálj a kapott kóddal
a: www.nyerjegymilliot.hu
oldalon.

FŐDÍJ: 1 millió Ft értékű
bankkártya



2. DÍJ: 6 db 2 személyes
wellness hétvége
a La'Contessa
Kastélyhotelben



3. DÍJ: 36 db **SENCOR**
típusú MP3 lejátszó



A részletekért látogass el oldalunkra:

www.nyerjegymilliot.hu

FORMULA-1

KIMI ÉS A LOTUS.....	12
„Szeress egy finnt, hogy kerüld a kint”	
BETEKINTÉS.....	20
A McLaren wokingi irányítóközpontja	
HARMINC ÉVES ÖTLETBŐL.....	22
A Red Bull F1-es idővonala	
EDDIE JORDAN.....	24
Ti megkérdéztétek – ő őszintén válaszolt	
EGYSZER AZ ÉLETBEN.....	30
Győztes pilóták, akik nem tudtak ismételni	
EZ TÖRTÉNT.....	36
Spanyol, monacói és kanadai összefoglaló	
KÜLÖNVÉLEMÉNY.....	49
Dávid Sándor rovata	
PÓTOLHATATLAN VESZTESÉG.....	50
Frank Tamás utolsó interjúja	
VÉRBELI HAZAFI.....	58
De la Rosa nem riadt meg a kihívástól	

MOTORSPORT

MOTORSPORTHÍREK.....	60
GP2, GP3, INDYCAR, AUTO GP, F2, LE MANS...	
A NAGY BEJELENTÉS.....	66
MotoGP: Stoner kiszáll, Lorenzo szárnyal	
BIZTONSÁGI KÉRDÉS.....	68
Négykerekűek a MotoGP mezőnye előtt	
ÖRDÖGSZEKEREK.....	70
Oldalkocsis motorok vb-je a Hungaroringen	
HAZAI PÁLYA.....	71
Gyorsasági motor, motokrossz, quad és gokart	
MINDENT MEGNYER.....	84
Rali-vb: Loeb nyerő szériája	
MÉLTÓ ELŐDÖK.....	86
Volt egyszer egy 4-es csoport	
MAGYAR MÓDRA.....	88
Rali ob, RTE, tereprali, rali- és autókrossz	

LÁNYOK – AUTÓK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ.....	106
Nikolett és a BMW Z4	
RAJTRÁCSLÁNYOK.....	135
Az elmúlt hónap legszebbjei	
A KÖRNYEZET VÉDELMEBEN.....	138
Villanyoroszlán: Peugeot iOn	
MENETPRÓBÁK.....	140
Subaru SV, Hyundai i40, Suzuki Vitara	
EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ.....	142
Brigitta és az Audi A7 Sportback	



FITPASS



WWW.FORMULA.HU
Magyarország vezető autósport portálján a Forma-1 információi mindig a legfrissebbek, a neves szakértők jegyzeti mellett pedig az F1 Racing háttéranyagainak egy része is csak itt olvasható.



WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU
A legnagyobb hazai autósport-közösség találkozóhelye, weboldalunk és magazinunk rajongóinak Facebook-oldala. Villámgyors információk, különleges képek, lelkes kommentelők, folyamatos játékok. Csatlakozz Te is!



ANALÍZIS

Miért élvezetesebb idén az F1, mint eddig bármikor?

Az idei szezonkezdést a legizgalmasabb és leginkább lehengerlő a Formula-1 történetében. Az F1 Racing segítségével most megtudhatják, hogy miért

2011-ben az első hét nagydíjon Sebastian Vettel összesen 6 futamgyőzelmet és öt pole-pozíciót gyűjtött be. Elképzelhetetlennek tűnt, hogy bárki is megszoríthatja a németet, és veszélybe sodorhatja tervét, amely szerint megvédi a világbajnoki címét. Idén a dolgok nagyban megváltoztak. Hét verseny alatt összesen hét pilóta és öt konstruktőr tudott futamgyőzelmet aratni. Ilyenre még sohasem volt példa, az előző rekordot 1983-ban

jegyezték fel: akkor az első öt futamon Nelson Piquet, John Watson, Alain Prost, Patrick Tambay és Keke Rosberg futott át elsőként a célvonalon, a Brabham, a McLaren, a Renault, a Ferrari és a Williams volánjai mögött. Ki jósolta volna meg, hogy mindössze pár hónappal azt követően, hogy Sir Frank Williams egylete lezárta 33 éves legpocsecább szezonját, idén versenyt tud nyerni? A mezőny úgy indult el Monacóba, hogy

az élvonalas Sebastian Vetteltől összesen hat pilóta állt a ponttáblázaton 25 világbajnoki egységen belül, tehát egyetlen futamgyőzelemnyire. Tavaly öt futammal az idényrajtot követően Vettel mögött Lewis Hamilton állt, de már 41 pontos hátránnyal. Mi lehet tehát az oka annak, hogy idén ilyen szorosan követik egymást a csapatok és a pilóták?

Pat Symonds, az F1 Racing technikai szakértője, szerint ennek két oka van.

Az szakértők megpróbálják kiválasztani a lehetséges ideai bajnokot



„Csak a sötétben tapogatózom, de Sebastian Vettel mondanám. Szerintem a Red Bull autója, felszerelése és idei csomagja van a leginkább közel a tökéleteshez.”

Murray Walker



„Én úgy gondolom, hogy Jenson és Fernando lehet a két legnagyobb esélyes. Ők ketten hozzák ki a legtöbbet abból, amilyük jelenleg van.”

Jacques Villeneuve



„Lewist választanám. Tavaly igen gyenge szezont produkált, de van egy olyan érzésem, hogy idén törölni akarja azt a rossz emléket.”

Pat Symonds

„Tavaly egyértelműen két részre oszlott a mezőny. Az egyik részének 'volt', míg a másiknak 'nem volt'. Hogy mi? Természetesen a befűt diffúzorra gondolok. A szerencsések között, akiknek volt, néhány csapatnak megfelelően is működött, másoknak nem. Ez a szituáció igazi hierarchikus rendszert teremtett a versenypályán. A legtöbb fejlesztést, amit az évad során végeztek az autókon, azon a területen eszközölték. Ha egy csapat befűt diffúzora tökéletesen működött, az hihetetlen előnyökkel járt. Miután ezt elvették a csapatoktól, sokkal kiegyenlítettebb helyzet állt elő. Persze az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a diffúzorok betiltása mellett a 2012-es Pirelli versenyabroncsok is hozzájárultak a nagymértékű változáshoz. Rendkívül érdekes azt látni, hogy adott 500 ember Maranellóban, 500 Milton Keynes-ben és 500 Wokingban. Mindannyian más motorokat építenek az autókba, megkapják az ideai regulákat, és ennek ellenére is csak

0,5 százaléknyi eltérés tapasztalható a teljesítményük között” – fogalmaz Symonds. „A csapatok az autó minden részét saját belátásuk szerint alakíthatják, de egyetlen nagyon fontos összetevőbe nincs beleszólásuk, ez pedig az abroncskérdés, amely pedig kulcsfontosságú tényező. Azt is érdekes megfigyelni, hogy egy istálló kiemelkedően jól teljesít az egyik versenyhétvégén, a következőn viszont már seholsincs. Ennek oka bizony az, hogy azt a teljesítmény-összetevőt rendkívül nehéz versenyre csúcsra járatni. Szerintem sokakat nagyon frusztrál, hogy nem tudják pontosan belőni a teljesítményablakot (a gumik optimális hőmérséklete), mert az annyira kicsi. Ha rá is jönnek, hogy hol van, akkor sem tudják huzamosabb ideig megtartani.

A 2012-es mérnöki kihívás komoly fejfájást okoz a csapatoknak és a pilótáknak, a nézőket viszont izgalmas és élvezetes pillanatokkal kecsegteti.

Az első hét verseny 2011 vs. 2012

Ahányan vezették a világbajnokságot	
2011	2012
1	4
Futamgyőztesek száma	
2011	2012
2	7
Győztes csapatok száma	
2011	2012
1	5
Pilóták, akik felállhattak a dobogóra	
2011	2012
7	10
Pilóták, akik rajtelsőséget szereztek	
2011	2012
1	4
Csapatok, akik rajtelsőséget szereztek	
2011	2012
1	3
Pilóták, akik szereztek pontot	
2011	2012
15	18
Csapatok, akik ponthoz jutottak	
2011	2012
8	9
Azoknak a száma, akik legalább 1 körön át vezettek egy futamot	
2011	2012
6	12

Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről



1. Melyik pilóta helyettesítette Gerhard Bergert három futam erejéig az 1997-es szezonban?
2. Melyik belga kiválóság szerzett több pontot a Formula-1-ben? Thierry Boutsen vagy Jacky Ickx?
3. Ki szerezte élete egyetlen pole-pozícióját a 2008-as Bahreini Nagydíjon?
4. Melyik spanyol pálya rendezett kilenc nagydíjat is 1968 és 1981 között?
5. Az 1967-es szezonban hány győzelmet szerzett Denny Hulme, aki végül világbajnoki címet is nyert?
6. Ki és hol szerezte a Jordan GP utolsó nagydíjgyőzelmét?
7. Melyik csapatot támogatta 1995-ben a Nokia?
8. Mikor szerezte utolsó világbajnoki győzelmét a Brabham mint gyártó?
9. Maurice Trinitignant két F1-es versenyt nyert meg. Az elsőt 1955-ben, Monacóban. Hol szerezte meg második győzelmét?
10. Ki nyerte meg az utolsó nagydíjat, amit Estorilban rendeztek, még 1996-ban?



HAZAI

Nemzetközi versenyközpont

A Hungaroring idén a korábbiaknál több nívós nemzetközi versenysorozatnak szolgál ideiglenes otthonául. Az első ilyen a WTCC magyar versenyhétvégéje volt május elején, melyet júniusban a FIM Oldalkocsis világbajnokság aktuális fordulóját követett. Legközelebb július elején ismét egy neves széria, az International GT Open és a World Series by Renault versenyzői is.

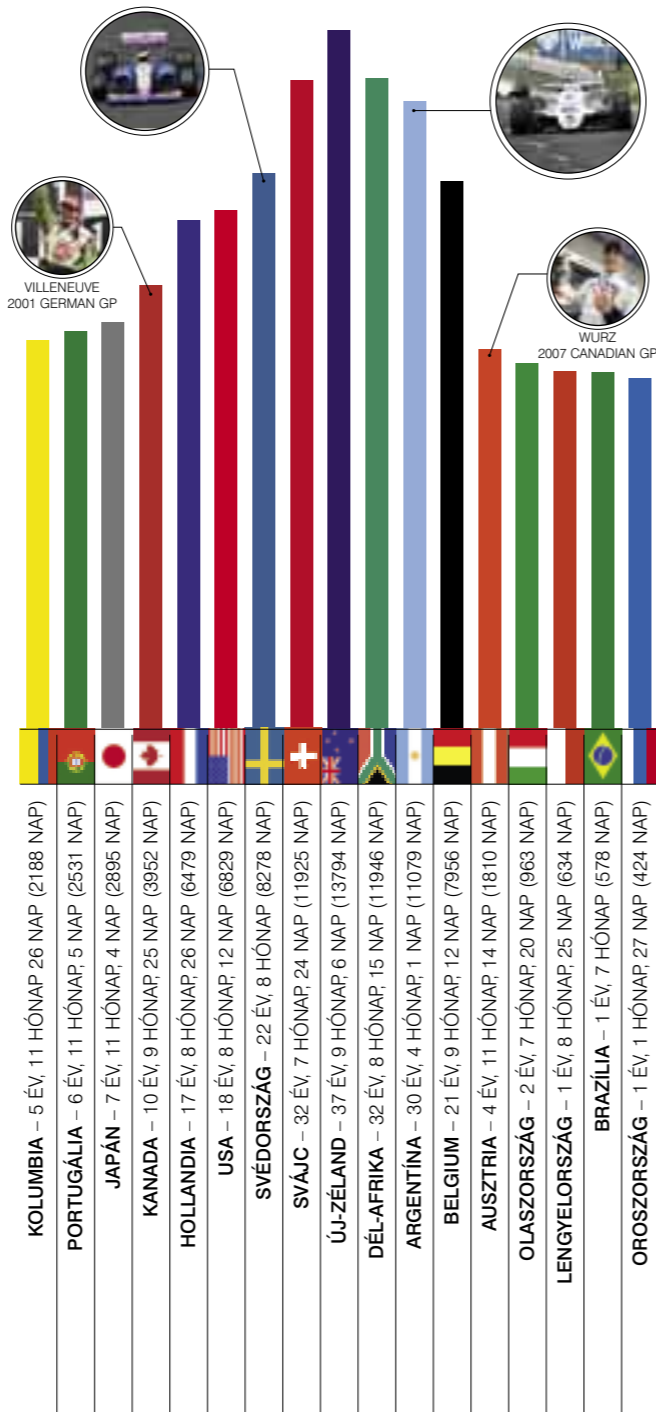
el Mogyoródra, melyen beugró pilótaként Michélsz Norbert is indul. Július utolsó hétvégéjén érkeznek a motorsport világ legjobbjai, 27. és 29. között tartják az F1-es Magyar Nagydíjat. Szeptember is sűrű hónap várható, akkor lépnek majd pályára az Alpok-Adria Bajnokság, az International GT Open és a World Series by Renault versenyzői is.



STATISZTIKA

Hosszú várakozás a dobogóra

Franciaországnak 14 év és Romain Grosjean kellett ahhoz, hogy ismét a dobogó felett lobogjon az ország zászlója. Íme egy lista azokról, akik már várakoznak egy ideje...



SZÉKFOGLALÓ

„Mark, milyen érzés lenne tűzpirosban versenyezni?”

Fernando Alonso és Mark Webber jelenleg jó barátok. Jövőre azonban csapattársak is lehetnek...

Mark Webber szoros barátsága Fernando Alonsóval adhatja meg a végső lökést a Ferrarinak az ausztrál 2013-as leigazolásához. A Red Bull és a Ferrari pilótái között még 2001-ben szövődött barátság, amikor Flavio Briatore mindkettejüket szerződtette, és 2005-ig szoros együttműködésben végezték munkájukat a Renault-istállónál. Webber utána igazolt a Williamshez. Felipe Massa sorsa monacói hatodik helye ellenére megpecsételődni látszik, és valószínű, hogy az idény végén távozik a maranellói egylettől. Ha a brazilnak nem sikerül hirtelen hamvaiból feltámadnia, vajmi kevés esélye lesz egy újabb Ferrari-szerződés aláírására. A csapat spanyol pilótája viszont nagy befolyásra tett szert, mióta a tűzpiros autót vezet, ezért ha a dolog odáig jutna, hogy neki kéne megneveznie 2013-as csapattársát, több forrás is egyetért abban, hogy Webber nevére szavazna Montezemolo fülébe.

Több oka is van azonban, hogy miért az ausztrál lenne a megfelelő ember a Ferrari

számára. Az ausztrál a Red Bullnál már bebizonyította, hogy képes győzelmeket szerezni, és még inkább pontszerző helyen célba érné, ráadásul a jelenleg egy évvel meghosszabbított szerződése is alkalmas tenné a váltásra. Az sem elhanyagolható tény, hogy immár 35 éves, ami elegendő tapasztalatot jelent ahhoz, hogy el tudja viselni a ránehezedő politikai és sajtónyomást,



Alonso és Webber: már 2001-ben is kollégák voltak a Renault-nál

márpedig a Ferrarinál ez garantált lenne. Mindezek fényében egyáltalán nem meglepő, hogy menedzserét, Flavio Briatorét korábban Luca di Montezemolóval látták vacsorázni Rómában.

A Sauber pilótáját – aki egyben a Ferrari Akadémia neveltje is –, Sergio Perez is szóba hozták már a maranellóiakkal, főleg azt követően, hogy Malajziában sikerült egy nagyszerű második helyezést begyűjtenie. Több megbízható forrás azonban azt jelentette, hogy a fiatal mexikói pilóta szeretne még egy kis tapasztalatot gyűjteni, mielőtt a világ leghíresebb alakulatához szerződne. Webber egyelőre hallgat, a Red Bull csapatfőnöke, Christian Horner pedig elmondta, hogy egyre inkább azon gondolkodik, hogy meghosszabbítja annak az embernek a szerződését az egyetlen, akinek elévülhetetlen érdemei vannak a két konstruktóri világbajnoki cím megszerzésében. Egyvalami biztos, túl sok ideje már nincs a gondolkodásra...

FI RACING
GLOBÁLIS
SZURKOLÓI
FELMÉRÉS



Igen Seb, a pole-ért plusz egy pont járna. Most pedig tedd le az ujjad...

A szurkolók örülnének a rendszer átalakításának

Járljon pont a pole-pozícióért és a leggyorsabb körért? A rajongók többsége szerint ez egy jó ötlet – és abban is biztosak vagyunk, hogy a pole- király Vettel is örülne a megoldásnak.

A Formula-1 első tíz évében annak is járt egy pont annak, aki a verseny leggyorsabb körét tudta futni. Az 1959-es szezon követően azonban megszűnt ez az intézkedés, de más versenysorozatok továbbra is ponttal jutalmazták a futam leggyorsabb körét, és azt is, ha valaki megnyeri az időmérő edzést. A jelenlegi F1-es pontrendszert (25 egység jár a győztesnek és a tizedik helyezett is kap 1 pontot) még a 2010-es szezon előtt léptették életbe,

de az F1 Racing kíváncsi volt arra, hogy vajon a szurkolók miként vélekednek arról, ha pont járna a kvalifikáció győztesének és a versenyben futott leggyorsabb kör tulajdonosának is. Összesen 8699 szavazat érkezett a világ legkülönbözőbb tájairól, és úgy tűnik, ha rajtuk múlna, életbe lépne újabb változtatás a pontrendszert illetően. A szavazók 63 százaléka belegezne vagy erősen támogatná a kiegészítő pontok kiosztását az időmérőt követően. Ez ta-

valy Sebastian Vettelnek összesen 15 pluszpontot jelentett volna. Mindössze 28 százaléka gondolta úgy a voksolóknak, hogy nem ért egyet a felvetéssel, vagy egyenesen ellenzi azt. Ennél kevesebb ember gondolta úgy, hogy a leggyorsabb körért is járjon 1 világbajnoki egység. A szavazók 58 százaléka támogatná csak az ötletet, míg 32 százalék ellenezné. 10 százalék döntött úgy, hogy tartózkodik a válaszadástól.



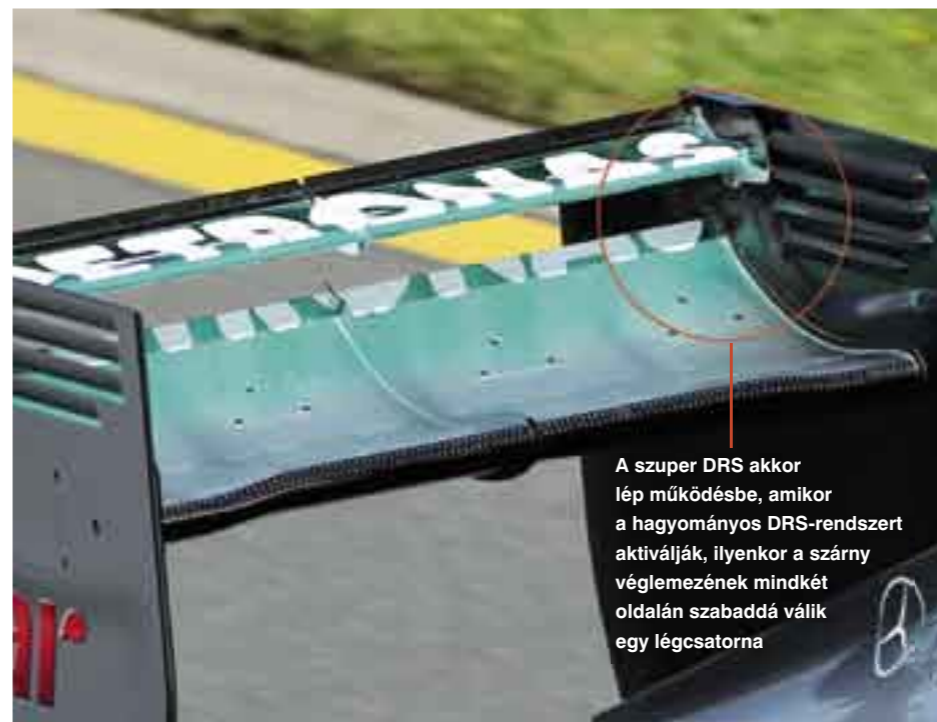
Pat Symonds

TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére



TERÍTÉKEN: A MERCEDES SZUPER DRS-RENDSZERE



A szuper DRS akkor lép működésbe, amikor a hagyományos DRS-rendszert aktiválják, ilyenkor a szárny véglegesének mindkét oldalán szabadabbá válik egy légcsatorna



ELMÉLETI MAGYARÁZAT

Ez a kép remekül mutatja, hogy a Mercedes egy összetett csatornarendszert használ arra, hogy a levegőt az autón keresztül eljuttassa a hátsó szárnyaktól az autó elejéhez. A két lyuk a monocoque elején egészen az autó orrába, majd az első szárnyakhoz vezet.

FOTO: SUTTON IMAGES; FORDÍTOTTA: SZABÓ IMRE LÁSZLÓ

El tudod magyarázni, hogy a szuper DRS valójában hogyan is működik?

Ezt két légcsatorna működteti az autó hátsó szárnyánál, akkor, amikor a hagyományos DRS-rendszert aktiválják. Ezek a csatornák a szárny véglegesén, majd az alsó gerenda-szárnyon és az autó karosszériáján keresztül egészen az autó orrkúpjához vezetnek. A levegőt ezt követően az orrból az első szárnyak tartóoszlopain keresztül eljut az első szárny főelemének alján lévő nyílásokig, amin keresztül lefújják a légáramlatokat a szárnyról.

A levegő hosszú utat tesz meg: biztosan időbe telik, amíg kifejti a kellő hatást?

Igen hosszú az út, sok csomóponttal és csatlakozóval, amik azonban biztosan jól zárnak. És az első szárny alatti szívóhatás is biztosan segíti az áramlást. Így biztos, hogy rövid, de azért mérhető időbe telik, amíg működésbe lép a rendszer, de ez valójában előnyös is lehet.

A szuper DRS valójában mennyire is növeli meg a teljesítményt?

Az előny feltehetően két területről származik. Az egyik esetben, amikor a DRS működésbe lép, akkor a légellenállás csökkenése miatt a leszorítóerő is csökken a hátsó szárnyakon. Ez azonban csak a hátsó szárnyakon jelentke-

zik, ezért az autó aerodinamikailag kiegyensúlyozatlanabbá válik. A szuper DRS azonban az első szárnyakon is csökkenti a légellenállást és ezzel a leszorítóerőt, így pedig az autó egyensúlya megmarad, a pilóta pedig könnyebben nyithatja a DRS-rendszert a kanyar kijáratánál, mert nem veszti el az autó feletti irányítást.

És mi a másik terület...?

Amikor az első szárnyakról lefújásra kerülnek a légáramlatok, akkor az autó első menetmagassága megnő, mert az autót nem szorítja akkora leszorítóerő a földhöz. Az első menetmagasságot általában az határozza meg, hogy az autó elejének az erős fékezések alatt csak érintenie szabad a földet. Az alacsonyabb menetmagasság azonban jót tesz a teljesítménynek. A szuper DRS működésében azonban van egy kis késlekedés, így az is időbe telik, hogy megszűnjön az első szárnyakra gyakorolt hatás, amikor a hátsó szárny visszatér a normál helyzetbe. Ebben a rövid időben az autó eleje mélyre kerül, de az első szárnyakon még érezhető a légáramlatok eltérítő hatása, ezáltal pedig csökken a leszorítóerő, így az első menetmagasság magasabban tartható. Ez azt jelenti, hogy a menetmagassággal kapcsolatos problémák elkerülhetőek, így az autókat közelebb lehet futtatni a földhöz.

Mennyire lesz könnyű ezt a többi csapatnak lemásolni?

Elvben egészen könnyű lesz. A nehézség mindössze abban van, hogy megtalálják az utat a csatornák számára az autó teljes karosszériáján keresztül, ha ezt az autó eredeti dizájnya nem teszi lehetővé. Az talán sokkal trükkösebb is, mint azt biztosítani, hogy a légáramlat a megfelelő időben érje el az első szárnyat.

Ross Brawn azt mondta, hogy ez egy olcsó technológia. Valóban?

Azt nem mondhatod, hogy a fizikai összetevői különösen nehezek vagy drágák lennének, de azért a légcsatorna összes alkatrésze így is sok ezer fontba kerül. Az első szárny módosítása azonban már drága lehet, ennek az alkatrész költsége 50 ezer font lehet, és további 30 ezer font maga a szárny, attól függően, hogy milyen mértékben is kell azt megváltoztatni, de a legtöbb csapat bemutat legalább egy módosított szárnyat valamikor a szezon folyamán. Az igazi költsége tehát az ilyen jellegű fejlesztéseknek a kutatási és tesztelési oldalon jelentkezik, mert tesztelni kell, hogy biztosan működik-e. Hiszen ne feledjük, hogy a Mercedes ezzel a rendszerrel már a tavalyi szezon végén is kísérletezett élesben. **FI**



„Szeredd
egy
finnt,
hogy kerülj
a kint”



Ez az F1-es világbajnok, Keke Rosberg híres tanácsa, amelyet az idei év elején a Lotus meg is fogadott, és szerződtette **Kimi Raikkönt**. A Jégember és csapata most exkluzív betekintést nyújt a bajnoki címért folytatott küzdelem színpaljai mögé.

SZÖVEG JAMES ROBERTS
FOTÓ ANDREW FERRARO/LAT
FORDÍTOTTA NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Rosberg híres mondása már évekkel ezelőtt sikert hozott a Williams, a McLaren és még a Ferrari csapatának is. Most úgy tűnik, hogy a Lotus, a korábbi Renault-istálló is megfogadta a jó tanácsot, és az új világbajnoki idényt a finn pilótával kezdte meg. Öntsünk tiszta vizet a pohárba: a kétéves ralis kitérő semmit nem lassított Kimin. Ugyanolyan gyors, mint mindig, és egy született húzóember, akinek ráadásul most a keze alatt dolgozik egy olyan autó is, amellyel a Lotus akár a világbajnoki cím megnyerésére is esélyes. A csapat idén az 500. futamán lépett túl a Monacói Nagydíjjal, ami bizonyos terhet levehet az alakulat válláról, a múlt sikerei pedig plusz lökést adhatnak az embereknek.

A számos névváltoztatástól eltekintve mindenki tisztában van az egyet származásával. Az idei karosszéria, az E20 egyértelmű tisztelgés a 20 év előtt, amelyet az istálló eltöltött Enstone-ban, a Whiteways Technical Centerben. →



„Ha az autó gyors, az mindenkinek kicsit könnyebbé teszi az életét.”



A Lotus idei szárnyalása akkor kezdődött, amikor Bahreinben Romain Grosjean megszerezte élete első F1-es dobogós helyezését harmadik helyével...



...csapattársa, Raikkönen pedig a második helyen ért célba, amivel csapatát a harmadik helyre hozta fel a konstruktóri ranglistán

A három csillag a pilótafülke alatt a három megszerzett világbajnoki címekre utal. Nem azokra, amelyeket Colin Chapman Lotusai szereztek, hanem azokra, amiket a Toleman-csapatból Benettonná avanszált istálló nyert, Michael Schumacher vezetése alatt 1995-ben, majd már Renault néven Fernando Alonsóval, 2005-ben és 2006-ban.

Szó se róla, a csapat az elmúlt években sok mindenben átment. Kezdődött a „Crashgate” botrány, mely az ING, az istálló főszponzorának távozásával ért véget, valamint a csapat két kulcsembere, Flavio Briatore és Pat Symonds sporttól való eltiltásával is járt. Aztán elvesztették talizmánjukat, Fernando Alonsót is, majd a Renault szép lassú eltávolításával ért véget. A francia gyár immár csak mint motorszállító van jelen a csapat életében. Érkezett azonban új tulajdonos Gerard Lopez

személyében, aki a Genii Capital befektetési csoportot is birtokolja. Sikertől találni egy remek csapatvezetőt is, Eric Boullier pedig eddig bizonyíthatóan jó munkát végez. Voltak azonban hátráltató erők is. Jelentős pénzügyi hiány, egy komplikált per a névhasználatról, technikai fejlesztések, amelyeket elutasított az FIA, és akkor még nem is esett szó Robert Kubica ralis balesetéről. Ezek a tényezők természetesen mind a csapat fejlődésének útjába álltak. A 2012-es szezon azonban egyelőre azt mutatja, hogy a Lotus legyőzte ezeket a problémákat, és felfelé ívelő pályára állt. Kimi Raikkönen szerződterése pedig igazi fegyvertény, hiszen egyben új szponzorok érkezését is jelentette. A Total által támogatott Romain Grosjean (2011-es GP2-es bajnok, aki most második esélyt kapott az F1-ben) érkezése, valamint James Allison technikai zsenialitása még erő-

sebb alapot ad a folyamatos fejlődésre. Jelenleg a Lotus E20 jó formát mutat, és hozza az eredményeket. A bahreini dupla dobogó előjele lehet egy lehetséges jövőbeli szárnyalásnak.

„Mindenkinek életét könnyebbé teszi, ha az autónk gyors. Ha a versenygéped rossz, az rögtön kihár az atmoszférára, és mindenki boldogtalan lesz. Ha van alapod egy igazán gyors autóhoz, az nagyon sokat segít, és a csapat is jobb lesz tőle” – fogalmazott Kimi Raikkönen, aki az egylethez érkezvén, szokatlanul beszédessé vált. Az egyetlen kérdés már csak az, hogy az idei zürzavaros esztendőben képes lehet-e a finn az E20-ast a dobogó legfelső fokáig vezetni, majd valódi világbajnoki kihívóvá válni.

Pedig a múlt nyáron Eric Boullier visszautasította, hogy beszéljen Kimi Raikkönenről. Nyilatkozatstop volt. Most persze nevet, →



Raikkönen beszélés kedvében – talán a Lotusnál uralkodó pihentető atmoszféra jótékony hatással volt rá? „Újra egy angol csapatnál versenyezhetek, de mégis minden más, mint a McLarennél volt – sokkal gördülékenyebben és könnyebben megy minden”

ha emlékeztetik erre. „Igen, igaz, de teljesen egyszerű magyarázata van.” Biztosan mindenki emlékszik még arra, hogy a finnt lehetséges csapatársként vetették fel Robert mellé, még a tavalyi év elején. Utána elég volt Kimi menedzsmentjének egyetlen telefonhívása, és minden összekuszálódott. „Abból tanultam valamit” – fogalmaz Boullier széles mosollyal az arcán, a csapat vendéglátó helyiségében a paddock mögött. „Akkor eldöntöttem, hogy ha bárki, bármit is kérdez Kimiről, rögtön elhallgatok, és egy szót sem szólok. Ahogy azonban látják, ő vissza akart térni az F1-be versenyezni, és miután beszélt a Williams-istállóval, hozzánk jött, és velünk kezdett el tárgyalni.” Boullier tiszta vizet önt a pohárba, és elmondja, hogy Robert Kubica elvesztése hihetetlen romboló hatással volt az egész csapatra, és – bocsánat Nick – Nick Heidfeld érkezése, mint helyettes, senkit nem inspirált a csapatnál. Amint azonban Raikkönen aláírása landolt Boullier asztalán, a hatás szinte robbanásszerű volt.

„Amikor Robert balesetet szenvedett, az hatalmas veszteség volt számunkra, de Kimi érkezése egy olyan bonyolult és frusztráló évet követően, mint a tavalyi, szinte úgy hatott a fiúkra, mint egy új oxigénpalack a víz alatt” – magyarázza Boullier. „Kimi Raikkönent egy olyan csapatnál tudni, ahol már korábban is vezettek világbajnok pilóták, kiemelkedően fontos. Szükségünk van egy vezetőre, és ő az, amikor pedig az emberek arról kérdezzük titeket, hogy a két év kihagyása nem jelent-e túl nagy hátrányt, csak mosolyogtunk. Persze mi már tisztában voltunk az előszezonbeli tesztek eredményeivel.”

Raikkönen és csapattársa, Romain Grosjean már elkezdtek feszegetni a határokat. Amikor Michael Schumacher három év kihagyást követően visszatért az F1-be, a teljesítményét megkérdőjelezték. Kimi viszont más, semmit sem veszített a gyorsaságából, de azt sem szabad elfelejteni, hogy 11 évvel fiatalabb német társánál. Senki nem ítélt meg megfelelőbben Raikkönen visszatérését, mint egykori mclarenes versenymérnöke, Mark Slade, aki most ismét a finnel dolgozhat a Lotusnál. „Igaz, hogy távol volt egy ideig, de ő még mindig ugyanolyan élesre töltött, amilyen régen is volt. Engem ez egyáltalán nem lep meg. Szerintem nálunk inkább érzi magát otthon, mint a korábbi csapatainál. Sokkal nyugodtabban kezeljük a dolgokat, és a média, valamint a PR osztály által keltezt nyomás is kisebb. De ő ugyanaz a személy, akit 2002 elején megismertem, és ez a nagyszerű benne.” A kérdés azonban fennáll: boldogabb, amiért ezért a csapatért versenyezhet?

„Minden egylet más és más. Korábban dolgoztam egy svájci, egy angol és egy olasz csapatnál. Különböző a kultúrájuk és különböző módon végzik a munkájukat. Most újra egy angol istállónál versenyzek, ami viszont teljesen más, mint a McLaren volt. Nyugodtabbak a körülmények, és minden sokkal könnyebben megy. Nagyon élvezem, és remélem a jövőben is így marad minden” – fogalmaz a finn. „Mindig élveztem a vezetést és a versenyzést. Persze, ha megtehetném, a F1 minden más részét hanyagolnám.”

Számos hamis pletyka terjeng Kimi Raikkönenel kapcsolatban, amik persze mind abból fakadnak, hogy számúznák azokat a bizonyos nemkívánatos részeit az F1-nek: a médiát, →

Romain bemutatkozott. Másodszorra.

Romain Grosjean akkor kapta meg első lehetőségét a Renault-istálló-nál, amikor éppen a Crashgate-botrány után ébredezett a csapat a kiütésből. Az egylet gyenge szereplése és árnyéka, valamint az újonc csapnivaló teljesítménye könnyen véget vethetett volna pályafutásának akkor és ott. Ő azonban újratöltötte magát energiával, és pályafutására összpontosított.

Ezúttal mint friss GP2-es bajnok bizonyíthatja be, hogy megérdemli versenyülését a csapatnál. Az mindenesetre bizonyos, hogy 2012-ben

„Kimi nagyon gyors, efelől nem is lehet kétsége senkinek. Őt kört kellett mennie ahhoz, hogy újra visszazökkenjen a ritmusba. A beállításaink nagyon hasonlóak, de a telemetriai adatokat böngészve látom, hogy hol gyorsabb nálam. Malajziában a lassú kanyarokban, az 1-es és 2-es fordítóban kellett javítanom, amit elemeztünk is, és hasznos volt megtudnom, miért veszítettem ott időt. Tökéletes helyen érzem magam ebben a pillanatban, és egy álmom vált valóra azzal, hogy visszatérhettem. Egyszer már elveszítettem, így tudom mennyire fontos nekem az ittlét. És egyre jobban ízlik a dolog.”



egy másik Grosjeant láthat mindenki a pályán, mint az első alkalommal. „A hangulat Enstone-ban egészen más, mint amikor először versenyeztem itt. Érezni lehet a levegőben a győzelmet. Rengeteg időt töltöttem el a gyárban, hogy lássam az autó építését, egészen a kezdetektől az első beindításig. Egyszerűen lenyűgözött a csapat által elvégzett munka. Ha egy jó autóval vághatsz neki a szezonnak, akkor tudod, hogy folyamatos fejlődés mellett a legjobb istállókkal is felveheted a versenyt. Ez a jövőre nézve nagyon jó jel, hiszen szeretnénk világbajnokságot nyerni az elkövetkezendő években. Természetesen nő a frusztráltság szintje is, ha magasabb elvárásoknak kell megfelelni, de ez a csapat van az elmúlt évek sikertelenségét követően emelkedőben. Eljött a mi időnk” – fogalmazott Grosjean.



a PR-t, a közösségi oldalait. Emiatt sokan motiválatlanok vagy lustának nevezik. Akikkel azonban szoros munkakapcsolatot ápol, az ellenkezőjét fogják állítani. „Semmi nem érdeklő azon kívül, hogy gyors legyen. Csak ez számít neki. Ezért alakult ki róla ez a kép, és az emberek azt mondják, hogy simulékonyabbá kellene válnia. A sajtóval tényleg csak minimálisat, de a mérnökökkel órákat beszélget. Az elsődleges célja az, hogy minél gyorsabb legyen. Más gondokkal nem hátráltatja saját magát” – nyilatkozta Boullier.

Ebben mérnöke, Mark Slade is egyetért. „A legtöbb dolog, amit leírnak Kimiről, egyszerűen szemét, amit legtöbbször olyanok hordanak össze róla, akik nem is ismerik. Nem olyan ember, aki folyton a középpontba akar kerülni, és nem is a legbeszédesebb fajta, de amikor vissza kell igazolnia az autót, akkor zseniális. Annyira precíz, hogy csak azt fogadja el, ami 100-ból 99 alkalommal tökéletesen működött. Ha csak azt követed, amit javasol, jó eredményeket fogsz elérni, ez biztos. Rengeteg pilótával dolgoztam már, de Kimi közülük is az egyik legjobb és legsimulékonyabb. A legjobb pedig mindig meg fognak tenni mindent tőlük telhetőt, mert vágnak az eredményekre.”



„Mindig élveztem a vezetést és a versenyzést. Persze, ha lehetőségem lenne, a Forma-1 többi részét szívesen kihagynám...”
(Kimi a PR-tevékenységekről)

Az elképesztő sebességét sem szabad alábecsülni. Ne felejtse el senki, hogy ez a fiú mindössze egy évet töltött el a Formula Renault géposztályban, mielőtt belépett volna a szárguldó cirkusz kapuján. Hiba lenne Kimi vezetési stílusát agresszívnek titulálni. Inkább elképesztően letisztult és precíz. Slade dolgozott már Mika Hakkinennel, Fernando Alonsoval és Michael Schumacherrel is a múltban, és elmondása szerint nem egyszerű különböző pilóták teljesítményét különböző versenygépekben összemérni, de egy érdekes betekintést

azért enged Kimi vezetésébe és gyorságába. „Sok pilóta nem szereti, ha az autó eleje keményen és masszívra van állítva, mert úgy sokkal agresszívabban bánhatnak a kormányval. Kimi ennek az ellenkezője, mert ő szinte becsalogatja az autót a kanyarokba. Ha megérezik a belső telemetriákat, úgy látszik, hogy a kormány igen sokat mozog, de ilyen körülmények között érzi, hol válik tökéletessé a tapadás, és hol nem. Azt hiszem ide vezethető vissza az is, miért volt mostanában baja a kormányművel. Nagyon érzékeny erővisszahatást

követel, ha ez nincs meg, akkor addig kell dolgozni rajta, amíg olyan nem lesz.”

Sok nagyon jó pilóta van a mezőnyben, de csak kevesen, akikre lehet használni a „legjobb” kifejezést, ebből pedig le lehet vonni a következtetéseket. Slade a következőképpen magyarázza ezt: „A Formula-1-es autókat extrém módon nehéz vezetni, az emberek többsége pedig el sem tudja képzelni, hogy milyen szintű precizitás és óvatosság az, amit ezek a bizonyos legjobb pilóták rendszeresen bemutatnak. A gumik és az aerodinamikai alkatrészek

beállításai késhegyen mozognak. Olyan, mint ha 50-60 körön keresztül minden alkalommal be kellene fűzni a nagyon vékony cérnaszálát egy nagyon kicsi tű nyílásába. Kimi képes erre. Hihetetlenül kifinomultan vezet. Minden körben be fogja fűzni azt a bizonyos cérnát, és kész lesz vele 0,1 másodperc alatt.” Az pedig, hogy a verseny utolsó köréig célja az, hogy az övé legyen a futam leggyorsabb köre, bizonyítja, hogy folyamatosan a csúcson teljesít. Kimi tulajdonságai arra álltak rá, hogy – ahogyan Boullier is fogalmazott – olyan gyors legyen, amennyire csak lehetséges. A finn csak ennek akar megfelelni, és Slade szerint volt idő, amikor ez gondot is okozott.

„Igen, ő csak a leggyorsabb akart lenni, és versenyeket nyerni. Mindenki emlékezhet a 2005-ös USA Nagydíjra Indianapolisban, amikor az összes Michelin abroncsokkal induló versenyautót behívták a felvezető kör után. Nos, én nem voltam benne biztos, hogy ő is bejön a többiekkel együtt. A rajtrácson azt mondta nekünk, hogy nem érdekli, mi a helyzet, ő csak versenyezni akar. Nagyon tisztán kellett neki elmagyaráznunk, hogy az ok, amiért nem indulhat, komoly. Hogy ha a gumik valóban hibásak, akkor nem az a kérdés, hogy felrobbannak-e, hanem hogy mikor. Ő azonban nem akart hinni nekünk. Indulni akart, és egy ponton tényleg azt hittem, hogy nem tudjuk őt kihívni a pályáról. Sebesség. Néhány embernek ez kóros szenvedéllyé válik.”

Mindenkit meglepett, hogy a Lotus (az autógyártó vállalat) úgy döntött 2011-ben, hogy nem szponzorál tovább Forma-1-es csapatot. A nevet ugyan megtarthatta az enstone-i egyet, de ez minden. „Ez számunkra nem volt újdonság” – mondta Boullier. „Tudtunk a szituációról már hónapokkal korábban, és felkészültünk minden eshetőségre. Jogunk van a névhasználatra még hosszú ideig, és bízunk is a márkában. Rádásul kapcsolatban állunk leányvállalatunkkal, a Protonnal is. Azon dolgozunk, hogy továbbra is olyan szponzorokra leljünk, mint a Microsoft. A helyzetünk kiváló.”


Legyen szó tehát Protonról, Benettonról, Renault-ról vagy Lotusról, a csapat, amely már túl van 500 F1-es nagydíjon, továbbra

is a jelenkor egyik legnagyobb túlélője. Sok megpróbáltatáson átesett már, mégis mindig megújulnak, és az elmúlt két évtizedben háromszor a világbajnokságot is megnyerték. A jövőben tanulságként szolgálhatnak azok a hibák, amelyeket az elmúlt évben elkövettek, az E20-ason pedig már látszik is ez a tendencia. „A technikai adottságaink jók, az autó alapja pedig kiválóan lett kialakítva. Most már csak keményen kell hajtánunk. Nem mi vagyunk a legnagyobb csapat a mezőnyben, de a legjobb ötben vagyunk, és ezt továbbra is tartanunk kell. Pénzügyi erősítésre van szükségünk, hogy abban a pozícióban lehessünk, ahonnan a világbajnoki címért is harcolhatunk. Az ambícióknak megvan, továbbra is fejlődésre és kemény munkára van szükség” – fogalmaz Boullier.

És hogy vajon mit gondol Kimi Keke tanácsáról? „Nos, nem is tudom. Biztos vagyok benne, hogy Finnországban is hemzsegek a pocsek pilóták, úgy, mint máshol. Mi a szerencsésebbek közé tartozunk, akiknek megadatott, hogy ebből a kis országból is eljuthassunk ilyen magasságba. Talán a finn emberek természete a titok nyitja, de ha megnézik a számokat, azért mi sem nyertünk olyan sokat.”

Emlékszik-e még milyen érzés megnyerni a világbajnokságot. 2007-ben összejött neki a Ferrarival, vajon sikerülhet ismét? „Hmm, őszintén szólva nem emlékszem” – mondja mosolyogva. „Azt hiszem aznap mindent megittunk, amit csak találtunk a bárpulton, és nagyszerű esténk volt. Utána hazautaztam Svájcba, kis időt eltöltöttem a feleségemmel, és ott is ünnepeltünk. Persze, ugyanígy csináltam volna mindent, ha akkor nem nyerek, hanem veszíték” – nevet kedélyesen.

Valójában ezt szeretik a legtöbben Kimiben. Nem érdeklik a körülmények: a szabadédzések első percétől kezdve az időmérő utolsó köréig, majd a futam leintéséig csak gyors akar lenni. Minden mást elfelejt, csak ő legyen a leggyorsabb, és nyerjen a végén.

Kimi számára egy második világbajnoki cím igenis reális célkitűzés lehet: Enstone számára pedig eljött már az idő az ünneplésre. 

A bahreini harmadik és második helyet követően nagy volt a boldogság a csapatnál. Még Kimi is magára erőltetett egy mosolyt...vagy valami hasonlót





Betekintés a McLaren irányítóközpontjába

Minden egyes nagydíjat a székükből, a monitoraik előtt ülve követnek végig, ráadásul eközben ki sem teszik a lábukat Wokingból. Ők már a McLaren történelemkönyve legújabb fejezetének főszereplői. Amin munkálkodnak, az már a versenyzés művészete, ezek az emberek ugyanis így is létfontosságú alkotóelemei a pályán elért sikereknek.

SZÖVEG MAURICE HAMILTON FOTÓ DARREN HEATH FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

A lkalmanként akár több tízezer kilométernyi távolságra az eseményektől egy csapat versenystratéga, rendszermérnök és motorelemző ül csendben az úgynevezett „Mission Control” szobában, a McLaren Technology Center (MTC) főépületében, hogy pontosan mért és elemzett adatokkal szolgáljanak a csapatnak az egész nagydíj alatt. Minden elképzelhető információ átfut rajtuk. Legyen akármekkora zűrzavar is a pályán, a hangulat itt nyugodt, és a csapat ezt használja ki, ha gyors stratégiaváltásra vagy számításokra van szükség. Készek lesznek akkor is, ha az egyik autónak a bokszutcából kell elrajtolnia,

esetleg bármilyen körülményből fakadóan az első körben vissza kell térnie a garázsba, alkatrészt cserélni. Akkor is ők lépnek, ha behajt a pályára a biztonsági autó. Ők döntenek el, mikor lenne a legalkalmasabb kerékcserére hívni a pilótákat, és kiszámítják a közvetlen ellenfelek bokszkiállásait is. De amíg a versenycsapat a kamerák előtt ünnepel egy esetleges győzelmet, addig a társak a Mission Control-ban csendesen osztoznak a sikerben úgy, hogy sokan nem is tudnak a létezésükről.

● *Forrás: McLaren: The Art of Racing (Darren Heath és Maurice Hamilton könyve nemrég jelent meg a brit Prestel kiadónál. Megrendelhető 99 forintért.)*

VISSZAFOGOTT SZPONZORBÓL 25 ÉV ALATT VILÁGBAJNOK CSAPATTÁ AVANZSÁLT: A RED BULL F1-ES IDŐVONALA

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS FORDÍTOTTA: NÉMETHVÁRI LÁSZLÓ

2004

A Red Bull nem tisztázott összegért megvásárolta a Jaguar Racinget a Fordtól. A Red Bull Racing Milton Keynes-ben telepedett le, abban a gyárban, amelyet a csapat jogelődjének számító Stewart Grand Prix épített. A csapat első autójával, az RB1-eszel kezdte meg a teszteléseket, amelynek színezését a cég által forgalmazott üdítőital ihlette.

2005

A popstár Pink mutatta be és reklámozta az első RBR autót, ezzel is erősítve a csapat elbűvölő mivoltát. Christian Horner lett a Forma-1 legfiatalabb csapatfőnöke, a maga 31. évével, és sikerült a tizenháromszoros futamgyőztes David Coulthardt is szerződésük első számú pilótáinak. Az egylet legnagyobb eredményét a pályán kívüli érte el, hiszen a McLaren is megvásárolta, és elnevezte azt Scuderia Toro Rossónak. Oda régi barátját, Bergert kérte fel csapatvezetőnek és társtulajdonosnak.



2006

A Red Bull eladta saubereres részesedését, de továbbra is a csapat főszponzora maradt. Sokan úgy vélik, hogy Mateschitz azért szakított a svájci alakulattal, mert nem értett egyet Peter Sauber azon döntésével, hogy 2001-ben a tapasztalatlan finn pilótát, Kimi Räikkönent ültette az autóba. A Red Bull támogatta az Arrows, istállóit is, így a briteknél is tulajdonosá válhatott volna az üzletember, de Mateschitz végül úgy döntött, hogy a vegetáló együletet nem érdemes felvásárolnia.

2006

Miután csak 2005 végén sikerült szerződésük Newey-t, így az RB2 tervezésébe még kevés beleszólása volt a szakembernek. A csapat szenvedett, nem sikerült pontszerző helyeken zárni, még úgy sem, hogy Ferrari motor hajította a versenygépeket. Monacóban aztán Coulthard kiemelkedő teljesítményének köszönhetően a gárda megszerezte első dobogós helyezését. A skót emlékeztetést alakított, amikor a trófeák átadása közben egy Superman-palástot öltött magára.



2007

Mark Webber is csatlakozott az istállóhoz, aki a Williamst hagyta ott az energiatalános kedvéért. Az RB3 volt az első valódi Newey-autó, de a szezon elején még akadtak vele problémák. Az idény közepére aztán már alkalmas volt arra, hogy Webber megszerezze a csapat második dobogós helyezését. A gárda végül ötödikként zárt a konstruktőrök versengésében, míg időközben a Toro Rosso csapatánál Scott Speed-et Sebastian Vettel váltotta a versenyülésben az utolsó hét futamra.



1982

Egy thai földi üzleti úton a fogkrémekezt árusító Dietrich Mateschitz rálatált egy energiatra, amit Krating Daengnek neveztek a helyiek. Úgy döntött, hogy egy módosított verzóval ő is jelentkezik az európai piacon.



1984

Dietrich Mateschitz, akinek a Taurus (Bika) a csillagképe, megalapította a Red Bull energiatal-gyártó vállalatot thai partnerével, Chaleo Yoovidhya-val együtt, aki a Krating Daeng felatlátója volt. A kulcs-összetevő mindkét ital esetében a taurin volt.



1987

A Red Bull betört az osztrák piacra. Mateschitz egyik első nagy marketing-lépése volt, hogy szerződést kötött a helyi pilótával, Gerhard Bergerrel, akit – kezében egy jellegzetes kék-ezüst italdobozzal – már akkor is lefotózták egy F1-es eseményen.

1995

A Red Bull csilaga emelkedett, és már megtehették, hogy többségi részesedést vásároljanak maguknak a Sauber F1 Team tulajdonjogából, így a márká logóját az autó oldalára festhették. A márká a kisebb géposztályokról sem felekedett meg, így a Formula 3000-ben és a Formula 3-ban is megjelentek, konkrétan Helmut Marko csapatánál, az FSM Markónál. A korábbi Formula-1-es versenyző később a Red Bull fiatalpilóta-programjának vezetőjévé is vált.



2009

A Newey-fémjelzte RB5 nagyszerű autót, de a Brawn GP-vel ellentétben a team nem használta ki a kettős diffúzor kínálta kiskaput, így még nem lehetett bajnok. Vettel ettől függetlenül Kínában megszerezte a csapat első győzelmét, majd az év végén további három elsőség következett, amely a konstruktóri bajnokság második helyét jelentette.



2010

Már az előszobában kiderült, hogy az RB6-os a leggyorsabb autó a mezőnyben, azonban a megbízhatóságával még akadtak gondok. A csapat aztán megszerezte a konstruktóri világbajnoki címet, míg Vettel az egyéni trófeát is begyűjtötte a szezonzáró Abu Dhabi Nagydíjon. Mateschitz a csapatot együtt ünnepelt a boksztucájában.



2008

Az első hat versenyen Webber ötször végző pontszerző helyen, de a szezon második felére romlik a csapat teljesítménye. A Toro Rosso megelőzi a Red Bullt a ponttáblázaton, köszönhetően Seb Vettel fantasztikus, pole-pozícióból a futamgyőzelemig tartó monzai remeklésének. Ez volt az első futamgyőzelem egy Red Bull által futtatott autótól, és szintén az első egy olyan pilótától, aki a Red Bull Fiatat Pilóták Akadémiájáról került ki. Az RBR még a szezon vége előtt bejelentette, hogy Vettel 2009-től őket erősíti, mégpedig Coulthard helyett, aki visszavonul. Mateschitz ugyanekkor kivásárolta Bergert a Toro Rossóból.

2011

Ebben az évben összesen 4,6 milliárd doboz Red Bullt adtak el, a Formula-1-es csapat pedig megvédte egyéni és csapat-világbajnoki címét is egy olyan évben, amit abszolút uraltak. A német címvédő összesen 11 futamot nyert meg, és 15 pole-pozíciót szerzett a 19 helyszínen. Közben az A1 Ring Austrian GP versenypálya ismét megnyitotta kapuit. Mateschitz még 2004-ben vásárolta meg az aszfaltsíkot, az új neve pedig Red Bull Ring lett.



2012

Manapság a Forma-1 egyik legsikeresebb csapataként az RBR zsinórban a harmadik konstruktóri bajnoki címére hajl, míg Vettel célja az, hogy csatlakozzon Fangióhoz és Michael Scumacherhez, akik három egymást követő évben is F1-es világbajnokok tudtak lenni. A Toro Rosso továbbra is a Red Bull által támogatott fiatalokat dobja mély vízbe, jelenleg Daniel Ricciardo és Jean-Eric Vergne személyében.



Eddie Jordan

A ragyogó csapatfőnök, illetve... ööö ... a ragyogó BBC-tudósító, Eddie Jordan visszatekint azokra a gátlástalan időkre, amelyet a „rémisztő” Piranha Klubban töltött. Akkoriban minden arról szólt, hogy a saját egyszerű eszközeikkel igyekeztek a popsztárokhoz hasonló hírnevet szerezni...

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

Épp az interjú közepén tartunk, amikor Jordan hirtelen befejezi a beszélgetést. Aki ismeri, megerősítheti: nem kell sok, hogy valami elterelje a 64 éves író figyelmét. Persze Bernie Ecclestone meglepetéslátogatása elég lenne, hogy bárkit megállítsa a pályán. Az F1 vezére hamarosan beszél a BBC-nek Bahreintől, mi pedig visszamegyünk Mr. E irodájának végébe, hogy elkészítsük ezt az interjút. „Remélem, nem foglak zavarni” – mondja Bernie ironikusan Jordannek. Erre EJ így válaszol: „Remélem, hogy nem nagyon!” És folytatja azzal, hogy „Kérlek, ne hazudj Jake-nek, Bernie.” Mire Ecclestone visszafordul, és megmutatja, középső ujját...

Biztosak lehetünk benne, hogy ennek az embernek a társaságában sosem unatkozunk. Komoly, amikor annak kell lennie, mérges, ha olyan kedve van, és egyenesen leírhatatlanul

indul: ezek a tulajdonságok teszik EJ-t ilyen nagygyá a tévé kamerái előtt. Most a tíz kérdésekre válaszol az újszerű karrierjéről, a csapatulajdonosként eltöltött évekről – és arról, hogy mit is jelent pontosan az a három kis betű, amit a csuklója belső részére tetováltatott.

Foglald össze három szóban, mit gondolsz 2012 lépcsős orrairól...

Liam Smart, Ausztrália

Sz-szel kezdődik és borzalom. Teljesen megdöbbentőek, az építészeti és gépészeti legszörnyűbb darabjai, amit valaha láttam.

Még mindig B&H Jordan pólót és sapkát hordok az összes versenyen. Jólesik, hogy még mindig látsz hozzám hasonló embereket a csapat színeiben, évekkal azután, hogy eladtad a csapatot?

Andrew Halliday, Ausztrália

Természetesen! Csak megérint – és kellemesen meglep –, hogy ennyi év után még mindig vannak Jordan-rajongók odakint, de egy kicsit aggódtam a ruhájuk állapota miatt. Elég jó minőségűnek kellett lennie, ha még mindig hordható.

Ralf Schumacher tényleg jó pilóta volt, vagy csak a bátyja nevének köszönhet mindent? Tényleg megérdemelten jutott be a Forma-1-be?

Robert Ayres, Nagy-Britannia

Szeretnék leszögezni pár dolgot. Ralf Schumacher soha nem a bátyja nevéből élt. Megnyert hat nagydíjat, kiváló pilóta volt, és sok tekintetben nem kapta meg azt a támogatást, amit a bátyjától kaphatott volna, mert volt idő, amikor nem beszéltek egymással. Minden tiszteletem Ralfé. →





Szerinted másképp alakultak volna a csapat dolgai, ha 1991-ben Andrea de Cesaris nyert volna Spában?

Sylvain Favier, Nagy-Britannia

Nem tudom hányan tudják, de Spában másik motorunk volt, és nem tudtuk, hogy az több olajat használ. Nekünk nem mondták, és Gary Anderson a mai napig dühös, mert Andrea de Cesaris a második volt, és már zárkozott fel Sennára. Szerettem volna, ha láthatom Andreát győzni, hihetetlen munkát végzett a Jordannél. Emlékszem, néhányan „De Crasheris”-nek hívták, de valójában minden alkalommal elérte, amit akart.

Eddie, mi volt a legfelháborítóbb jelenet, aminek tanúja voltál egy nagydíjon?

Michael Buccioni, Kanada

Szerintem erre inkább David Coulthardnak kellene válaszolni. Senkit sem vádolnék, de...

Miért mondtad, hogy Franz Tost volt 2011-ben az év csapatfőnöke?

Lee Bishop, Egyesült Királyság

Amikor Ralf Schumacher odajött, hogy csatlakozzon hozzám, Willi Weber Frant Tostot javasolta, és addig soha nem találkoztam nála támogatóbb, technikailag jobban felkészült menedzserrel. Ugyanakkor Franz csendes ember is volt, nem az a fajta, aki tiltakozik, vagy akit meg lehet félemlíteni. Jól képzett, nagyon tehetséges, óvatos és megértő ember. Most a Torro Rossót támogatja, amiről nehéz nyilatkozni, most csendben megjelentek, mint egy mesebeli fiatal csapat, gondoljunk csak az általuk felkarolt pilótákra. Nem félnek attól sem, hogy furcsának és a külvilág számára arrogánsnak tűnő döntéseket hozzanak.

Mit gondolsz Rubens Barrichello távozásáról a Forma-1-ből... és miért nézel ki ilyen jól mostanában?

Keith Forbes, Ausztrália

Istenem, ezt mennyire szeretem. Keith, te egy sztár vagy, ezt a kártyát be fogom keretezteni... Tudod, hogy nagyon fontos tudni, hogy mikor van itt az ideje, hogy belekezdjünk egy üzletbe, de még ennél is fontosabb tudni, hogy mikor kell kilépni belőle. Szerintem majdnem elég jókor sikerült – esetleg kicsit túl későn –, és nos, talán ez volt a jó döntés Rubens számára is.

Nem vagyok rajongója annak, amit Rubens az IndyCarban csinál. Még ha meg is nyerné a bajnokságot, én csak azt gondolom, hogy az ő korában élveznie kellene az öt körülvéző családjával a boldogságot. Míg valaki, mint Michael Schumacher végül utat talál a fiatalabb, gyorsabb pilótákhoz. És véleményem szerint Rubensnek csodálatos karrierje volt. Emlékszem az utolsó interjúra, amit a BBC-nél csináltunk Rubensszel,

Interlagosban beszélünk a dombon, és óriási érzéssel beszélt minderről, úgy, ahogy azt várnád. Emlékszem rá, hogy 19 évesen került a Forma-1-be, és milyen felülmúlhatatlan volt, ahogy kereste a támogatókat és a szponzorokat, hogy bejusson a Jordan-csaphoz. Nem tudok elég jól beszélni Rubensről: ő az első napjától az utolsóig úriember volt, és soha nem ejtett ki a száján egy rossz szót sem. Nagyszerű fickó.

Ha lenne két versenyző a jelenlegi mezőnyből, kik lennének azok és miért?

Chris Stacey, Ausztrália

Érdekes, hogy Jenson-nel és Lewis-szal csináltunk valamit múlt éjjel, az egyik legviccesebb és legszórakoztatóbb dolog, amit jó ideje tettem. Nem szeretném az egészet elmondani, de annyit javasolhatok, hogy nézd meg a monacói BBC-showt, vidám volt. Egyikük azt mondja „Milyen érzés ugyanabban a csapatban lenni, mint a világ legjobb pilótája?”, és válaszoltak is rá – nézd meg. Hogy a kérdésedre is választ adjak, boldog lennék a hat világbajnok közül bárkivel, akik idén a mezőnyben vannak. És ezt teljesen őszintén gondolom, nem kerülöm ki a kérdést.

Mi volt a legjobb pillanod a BBC-nél?

Chris Sartor, Egyesült Királyság

Közvetve a legjobb pillanat az volt, amikor Paul McCartney-t George-nak hívtam. De a legfontosabb dolog, hogy aláírt egy pólót, amit Indiában tavaly két fontért vettem a piacon, és 107 ezer fontot hozott a rászoruló gyerekeknek. Nem minden nap készíthetsz interjút Paul McCartney-val, és George-nak hívni butaság, de ugyanakkor nem váltotta volna meg a világot.

Hol van az a Jordan-autó, amit Schumacher vezetett az F1-es debütálásakor?

Richard Embrey, Egyesült Államok

Ez bonyolult dolog, mert volt pár autó. Az első autó, amit Michael valaha vezetett, Silverstone-ban van, a Donington Nagydíj Gyűjteményben, és még mindig az enyém. Szerintem az Audinak is van egy másik autója, amit ő vezetett, mert azt hiszem, a Jordan-nek nem sikerült minden számláját kifizetnie a Cosworth felé, 1991 végén. Az autó a fizetség részévé vált, a céget pedig megvásárolta az Audi.

Mit neveznél F1-es karriered legnagyobb teljesítményének?

Corrine Webb, Kanada

Mindent kétséget kizáróan a legnagyobb teljesítményem a Forma-1-ben az volt, hogy túléltem. Voltak napok, amikor nem hittem, hogy sikerül.

Mondhatjuk, hogy még mindig mérges vagy Ralf Schumacherre, az 1997-ben Argen-



„Bernie gyakran szokta mondani a csapatfőnökök megbeszélésén: ‘Közületek senki sem tudna 2 és 6 számjegy közötti összeget magától összeszedni, de én mindannyiatokat gazdaggá teszlek’ – nem tudom, mit akar ez jelenteni.”



tínában történt ütközése miatt Giancarlo Fisichellával?

Richard Marsh, Egyesült Királyság

Az vagyok! Valóban még mindig haragszom mindkettőjükre. Jacques Villeneuve küzdött az autójával, és volt két Jordan-pilótánk a második és harmadik helyen, minden kétséget kizáróan Jordan egy-kettő lett volna. Ez történik, ha két nagyon fiatal versenyzőnk van. Utána megint senki sem hitte, hogy →



A BBC társ-műsorvezetőivel, David Coultharddal és Jake Humphrey-val tavaly Silverstone-ban

„Az volt a legjobb pillanatom a BBC-nél, amikor Paul McCartney-t George-nak hívtam. De a legfontosabb dolog, hogy aláírt egy pólót, amit tavaly Indiában két fontért vettem a piacon, és 107 ezer fontot hozott a rászoruló gyerekeknek.”

összerakjuk Fisichellát és Schumachert, hogy valaha is együtt dolgozzanak. Ha visszatekintünk, minden, ami akkoriban történt, egy kicsit összemosódott. És most látjuk, milyen nehéz is elérni a második és harmadik helyet. Nagyon tisztán emlékszem a British American Tobacco egyik nagy marketingesére. Jimmi Rembiszewskinek hívták, és azt mondta: „Eddie, szeretném, ha emlékeznel egy dologra. A Jordan elképzelésének egyik fő része, hogy fontos, hogy nem akarsz túl sokat nyerni.” És vissza kellett hogy nézzek, és kitalálnom, hogy miről beszél, mert ellenkezett minden ellen, amiért küzdöttem. De utána, évekkel később igaza lett. Nézd meg a sokéves Ferrari-uralmat, kapnak érte bármilyen hitelt most? A kudarc misztikus.

Ki volt a legbonyolultabb pilóta, aki az F1-es csapatodnál versenyzett?

Jack Leslie, Egyesült Királyság

Nem mondhatom meg, de „I”-vel kezdődik...

Mi volt az igazi oka annak, hogy Heinz-Harald Frentzent hirtelen elbocsátották?

Simon Cooke, Egyesült Királyság

A Honda azt mondta nekünk, hogy kell lenni egy japán versenyzőnknek. Még mindig kísért, mert emlékszem, hogy a hazai nagydíjunkra készültünk. És a mai napig több olyan döntést hoznak a csapatok, ami minden észérvenk ellenmond. A következő években őszinte értékelést láthatsz majd, de szörnyű pillanat lesz. Többször nyert versenyt a Jordannek, és világbajnok is lehetett volna.

Hogyan jött az, hogy Jean Alesi az F3000-es napjai alatt veled lakjon?

Marc Soccio, Ausztrália

Jean Alesi azért lakott velem, mert nagyon haragudtam rá. Franciaországban olyan volt, mint egy primadonna. A szponzora, a Philip Morris imádta őt, de az első néhány futamán balesetet szenvedett. Azt mondtam: „Jó, meg kell tanulnod jobban angolul, és hozzám jössz lakni; szükségem van rád minden percben a gyárban, hogy megtudjuk, mi az ördögöt csinál az autóval!” Így hozzám jött lakni. Végül úgy volt, hogy kiköltözik, de aztán évekig nem tette. A lányom egyébként akkor települt át Avignonba, hogy franciául tanuljon.

A csapatod híres volt a szűkös költségvetéséről. Mikor állt a legközelebb a Jordan GP ahhoz, hogy ne induljon egy versenyen?

Michael Ardon, Egyesült Királyság

Egyik évben a High Court Londonban kiadott egy felszámolási kérelmet, és ha aznap délután 2-ig a bankban nem tisztáztuk volna a pénz kérdését, fel kellett volna számolni a céget. Nem volt meg a pénz, és lett volna 40 percünk, hogy bebukjunk az üzletet, ha nem lett volna egy ír bankár, aki adott nekünk egy-

Sajnálod, hogy eladtad a csapatod?

Dani Damaa, UK

Igazából nem, mert még mindig megvan. Rengeteg Jordan-csapatag van még mindig a Force Indiánál, és nagyon ragaszkodnak a céghez az új emberek is. Andy Stevenson csapatmenedzser 17 évesen csatlakozott hozzánk, és huszonvalahány évvel később még mindig ott van. Tegnap este vele vacsoráztam, és a régi Jordan-branccsal is mindig találkozok a Monacói GP

csütörtökén – Louise Goodmannel, Ian Phillipsszel és Andyvel (egy ebéd erejéig) –, és felidézünk a szép napok emlékeit. Jól szórakoztak, bár a legmélyén rendkívül komolyak voltak. Mi, megzavarodott emberek úgy viselkedünk, mintha minden egy kis zene, lányok és szórakozás volna a rajtrácson – de hiba lenne azt mondani, hogy valójában ez minden, amiről a dolog szól.



Sárga tenger: EJ a jó öreg „hillbilly” napokra emlékszik a Jordannél... „egy kis zene, lányok és szórakozás a rajtrácson, bár a legmélyén nagyon komoly volt”



millió fontot, hogy kifizethessük. Aznap reggelig nem gondoltam volna, hogy megteszi, de soha nem szeretnék újra ilyen helyzetbe kerülni. Hatalmas meglepetés volt.

Eddie, gondolod, hogy Michael Schumacher rosszul tette, hogy visszatért?

Katie Mason, Egyesült Királyság

Kezdetben azt mondtam, hogy rosszul tette, és még mindig úgy gondolom, hogy ez a helyzet. És az oka az a hatalmas örökség, az eredmények teljes listája és az igen jó előzési arány: minden újabb versenye rontja a statisztikát. És nem azért, mert nem élvezné – természetesen élvezzi –, én pedig tisztellek mindent, amit korábban tett.


Légy őszinte, Eddie: mi az igazság a Száguldó Cirkuszban Bernie Ecclestone-ról, mint hoppmesterről?

Eli Howard, Egyesült Államok

Nos, még itt vagyok, mondok egy mesét. A legsodálatosabb út volt, és nem volt kérdés, hogy én voltam a legszerencsésebb fickó a Földön. Sok örömem volt a Forma-1-ben, és a Száguldó Cirkusz tényleg az igazi volt. Kísértes napok voltak, félelmetes napok. De tény, hogy keresztülhúztam, és még mindig képes vagyok a Forma-1-ben dolgozni. Nem mondom, hogy tökéletes volt minden, amit csináltam, mert kegyetlen voltam, kemény és szívós, de ilyennek kell lenni az üzleti életben. Most pedig a második karrierem a BBC-nél nagyszerű. Bernie gyakran szokta mondani a csapatfőnökök megbeszélésén: „Közületek senki sem tudna 2 és 6 számjegy közötti összeget magától összeszedni, de én mindannyiatokat gazdaggá teszek” – nem tudom, mit akar ez jelenteni. Természetesen a saját életem szempontjából már gazdag vagyok, mert minden percét szeretem.

Mit tetováltattál belülről a csuklódra?

Richard Farmer, Egyesült Királyság

Amikor a lányom férjhez ment, szeretett volna valamit, amiről a család férfi-tagjai emlékeznek rá, és az én kártyámon ez állt: FTB, ami a „fuck the begrudgers” rövidítése, és annyit tesz, hogy: „Ne foglalkozz az irigyekkel”. 

Szeretnél feltenni egy kérdést a Forma-1 egyik nagy nevének? Látogass el az f1racing.co.uk oldalra, és csatlakozz a globális rajongói közösségünkhöz, ahol megte-

heted. Azt is megtudhatod, hogy milyen interjúk várhatók. Olvasd le ezt a kódot az okostelefonoddal, és látogass el közösségi oldalunkra!



Eddie Murphy és Jake Humphreynél, a BBC tudósítói a híres korábbi Rolling Stone-nal, George McCartney-val





Egyszer az életben

Rosberg és Maldonado 2012-ig várt a győzelmére, de mostantól bizonyára mindketten abban reménykednek, hogy hamarosan kiléphetnek az F1 egyik legkisebb klubjából. Annak ugyanis 22 olyan versenyző a tagja, akiknek a neve mellett mindössze egyetlen elsőség szerepel...

SZÖVEG: STEWART WILLIAMS FOTÓ: LAT ARCHIVE FORDÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA



Furcsa egy klub az övök: a tagok névsora a jelenlegi pilótáktól kezdve a kétségkívül tehetséges, ám karrierjét tragikus hirtelenséggel befejező pilótákon át a különleges versenyzőig tart, akik nem is ültek autójukban a leintéskor. Mégis rendelkeznek egy olyan dologgal, amiért például Chris Amon és Martin Brundle odaadná a családi ezüst étkezészetet: és ez egy nagydíjgyőzelem. Rosbergen kívül álljon itt a nagyon exkluzív klub tagjainak névsora... →



Heikki Kovalainen Magyarország, 2008
Résztétel: 94 **További dobogós helyezések:** 3

Mikor Heikki Kovalainen 2008-ban a Renault-tól a McLaren-hez szerződött, tudta, hogy Lewis Hamilton lesz a csapattársa. Azt viszont nem gondolta, hogy Hamilton mennyivel gyorsabbnak fog nála bizonyulni. Heikki a harmadik helyről startolt a Hungaroringen, és mivel Hamilton egy defekt hátráltatta, úgy tűnt, hogy Felipe Massa mögött másodikként fut be. Mikor három körrel a vége előtt Massa motorja felrobbant, Kovalainen lecsapott a lehetőségre. Ő lett a századik versenyző, aki futamot nyer, de a McLarennél töltött további másfél szezon alatt sosem került közel ahhoz, hogy megismételje. Most, amikor a Caterhamnál versenyez, ez még kevésbé valószínű.



Robert Kubica Kanada 2008
Résztétel: 76 **További dobogós helyezések:** 11

2011-es raiibalesete előtt Kubica az F1 egyik legnagyobb ígéretének számított, és szinte biztos, hogy újabb győzelmeket könyvelhetett volna el. A lengyel versenyző Forma-1-be való visszatérése egyre valószínűbb, így a kaotikus, 2008-as kanadai verseny maradt az egyetlen győzelme. Ha Lewis Hamilton nem Kimi Raikkönen, hanem Kubica BMW-Sauberjének hátulját löki meg, miközben kifélt tartottak a bokszutcából, Kubica nem szerepelne a listán. De mivel Hamilton és Raikkönen is kiesett, Kubicának csak meg kellett előznie csapattársát, Nick Heidfeldet, hogy egy nagyszerű győzelmet arasson, és kettős BMW-siker szülessen.



► Jó időben, jó helyen... ►

Jean Alesi Kanada 1995
Résztétel: 201 **További dobogós helyezések:** 31

Évekig úgy tűnt, hogy Alesi átveszi Chris Amontól a „Legjobb versenyző, aki sohasem nyert nagydíjat” címet, különösen akkor, mikor a Ferrarit választotta a Williams-szel szemben 1991-ben. De aztán jött 1995 és Montreal. Amikor Michael Schumachert egy hosszabb bokszkiállítás hátráltatta, megörökölte tőle a vezetést, és végül elsőként szelte át a célvonalat. Igaz, utána a garázsig már nem jutott el, mert elfogyott az üzemanyaga.

Jarno Trulli Monaco 2004
Résztétel: 251 **További dobogós helyezések:** 10

Trulli hosszúra nyúlt F1-es karrierjének több győzelmet kellett volna hoznia az olasz versenyző számára. A 2004-es év első felében a Renault versenyzője közül ő bizonyult a jobbnak Fernando Alonsóval szemben. A Monacói Nagydíjon életében először megszerezte az első rajtkockát, majd 77 körből 72-t vezetve megnyerte a futamot – tökéletes autózást bemutatva. A szezon közben egyre gyengülő formát mutatott, majd miután összekülönbözött Flavio Briatore csapattal, még az év vége előtt lapáttra tették.

Gunnar Nilsson Belgium 1977
Résztétel: 31 **További dobogós helyezések:** 3

Nilsson megőrizte a nyugalalmát, amikor 1977-ben, Zolderben, a változó körülmények között megtartott futamon egy beragadt kerékanyaga miatt visszaesett a 8. helyre. Később sikerült felküzdenie magát a második pozícióba, Niki Lauda mögé, sőt húsz körrel a leintés előtt átvette a vezetést, és végül a győzelmet is megszerezte. A tehetséges svéd a következő évben hererákban elhunyt, így sosem tudhattuk meg, még hányszor győzhetett volna.

Francois Cevert Egyesült Államok 1971
Résztétel: 46 **További dobogós helyezések:** 12

Miután átvette a vezetést tyrelles csapattársától, Jackie Stewarttól, Cevert megnyerte az 1971-es USA Nagydíjat Watkins Glenben. Annak ellenére, hogy megcsúszott egy olajfolton, 40 másodperccel győzte le Jo Siffertet. Mivel az 1973-es szezon során hatszor lett második Stewart mögött, sokan úgy vélték, hogy a skót versenyző a visszavonulása után a nyomdokaiba lép. De ez sosem történt meg: 1973-ban Cevert életet vesztette Watkins Glenben, legnagyobb sikere színhelyén.

Olivier Panis Monaco 1996
Résztétel: 157 **További dobogós helyezések:** 4

A legvalószínűbb dolog, amit Panistól várni lehetett, az az volt, hogy a 14. helyről rajtolva megnyerje az 1996-os Monacói Nagydíjat. Miután a leggyorsabbnak bizonyult a bemelegítő edzésen, remekül vezetett, és annak ellenére felzárkózott a második helyre Jean Alesi mögé, hogy korábban megperdült a Damon Hill felrobbant motorjából kifolyó olajon. Alesi 15 körrel a vége előtt kiesett, így Panis lett az első francia versenyző 1930 óta, aki francia autóval meg tudta nyerni a Monacói Nagydíjat.

Vittorio Brambilla Ausztria 1975
Résztétel: 74 **További dobogós helyezések:** 0

Brambilla győzelme az eső miatt megrövidített 1975-ös Osztrák Nagydíjon ugyanolyan hihetetlen volt, mint a végkifejlet. Előbb Fittipaldit, Laudát és Depailler-t hagyta le, majd a 19. körben átvette a vezetést Hunttól. A futamot 29 kör után megállították, csak hogy mikor Brambilla meglátta a kockás zászlót, izalmában a korlátnak ütközött. A sérült Marchával alig tudta megtenni a tiszteletkört.



Jochen Mass Spanyolország 1975
Résztétel: 104 **További dobogós helyezések:** 7

Sajnos Mass sohasem tud örömmel visszagondolni egyetlen GP-győzelmére. Az volt a negyedik, és sajnos egyben utolsó futam, melyet a barcelonai Montjuich Park utcai versenypályáján tartottak. Rolf Stommelen vezetett, mikor Hill GH1-esének eltört a hátsó szárnya. Ennek köszönhetően a korlátnak csapódott, majd átvágódott a másik oldalra, ahol először ismét a korlátnak ütközött, utána pedig át is repült felette. Őt néző meghalt a balesetben, Stommelen súlyosan megsérült, a versenyt pedig négy kör múlva megszakították. Ekkor Mass állt az élen.



Jean-Pierre Beltoise Monaco 1972
Résztétel: 84 **További dobogós helyezések:** 7

Amíg a francia versenyző nem szerződött a Matrától a BRM-hez, addig nem tudta azt a sikert elérni, amire annyira vágyott. Az özőnviszseru eső Monacóban tökéletesen feküdt neki, így a negyedik helyről startolva gyorsan előrelépett az elsőre. Ilyen körülmények között jól jött, hogy nem kellett a többi autó által felvert vízfüggönyben autóznia, de Beltoise így is élete versenyét futotta, mivel fél perccel verte a másik esőmenőt, Jacky Ickxet. Ez volt a BRM utolsó győzelme a Forma-1-ben. →



Peter Gethin Olaszország 1971
Részvétel: 30 **További dobogós helyezések:** 0

Ha valaki csak egyetlen nagydíjat képes megnyerni életében, rosszabbul is csinálhatja, mint ez a zseni. Az utolsó klasszikus monzai széláryékos csaták zárókörében öt versenyzőnek volt nyeresi esélye, és mindegyikük élete első győzelméért hajtott. Francois Cevert vezette Ronnie Petersont a Lesmo felé, mikor Gethin megelőzte őket. Cevert leszorult az ívről, de az öt autó így is együtt száguldott a célvonal irányába. Gethin végül 0,01 másodperccel előzte meg Petersont a befutónál, Cevert további 0,08-cal maradt le. Az öt pilótát 0,61 másodperc választotta el egymástól.

Ludovico Scarfiotti Olaszország 1966
Részvétel: 10 **További dobogós helyezések:** 0

Mivel a Fiat-főnök, Gianni Agnelli sógora volt, tökéletesen beleillett a képbe, hogy Scarfiotti egyetlen győzelmét Monzában szerezze egy Ferrarival. 1963-ban debütált a csapat színeiben, de a Francia Nagydíjon elszenvedett sérüléseinek köszönhetően csak alkalmanként vezetett Enzónak 1966-ig. Mikor John Surtees a szezon közepén elhagyta a Ferrarit, Scarfiotti a helyébe lépett. Olaszországban a második helyre kvalifikálta magát. Először visszaesett a hetedik helyre, de aztán visszaverekedte magát az élre, hogy legyőzze csapattársát, Mike Parkest.

Richie Ginther Mexikó 1965
Részvétel: 52 **További dobogós helyezések:** 13

A kaliforniai versenyző a Ferrarinál kezdte a karrierjét 1961-ben, és azután, hogy náluk két, a BRM-nél pedig három szezont töltött, már kitűnő tesztpilóta hírében állt, amelynek köszönhetően 1965-re meghívást kapott a szárnyait bontogató Honda-csaphoz. A szezon utolsó futamán a harmadik helyről startolt, de hamar az élre állt. Mikor a világbajnok Jim Clark kiesett, visszaverte honfitársa, Dan Gurney támadásait. A Honda kitarott, így Ginther megszerezte a csapat első győzelmét.

Szerencsések

Alessandro Nannini Japán 1989
Részvétel: 76 **További dobogós helyezések:** 8

Sajnálatos dolog Nannini számára, hogy nem őt írták le elsőként a kockás zászló élete első győzelmé során. A harmadik helyen haladt, mikor a két McLarenes csapattárs, Ayrton Senna és Alain Prost közötti hírhedt ütközés megtörtént. Senna újraindult, és megelőzte az olaszt, de később kizárták, így Nannini legalább a dobogó legfelső fokára felállhatott. Járt volna neki egy második győzelem 1990-ben Magyarországon, de összeütközött Sennával. Négy versennyel később vége szakadt az F1-es karrierjének, mikor egy helikopterbalesetben elvesztette az egyik karját.

Carlos Pace Brazília 1975
Részvétel: 71 **További dobogós helyezések:** 5

A Brazil Nagydíjat az Autodromo José Carlos Pace-pályán rendezik Interlagosban, amely arról a versenyzőről kapta a nevét, aki hazai közönség előtt itt aratta egyetlen F1-es győzelmét, 1975-ben. A Brabhamhoz történő átigazolása az 1974-es szezon közepén megadta a szükséges lökést karrierjének: hazai pályán, egy nagyszerű startot követően felugrott a hatodikról a harmadik helyre. A versenyt vezető Jean-Pierre Jarier nyolc körrel a befejezés előtt kiesett, és amikor Pace hat másodperccel honfitársa, Emerson Fittipaldi előtt száguldott át a célvonalon, hatalmas ünneplés vette kezdetét.

Lorenzo Bandini Ausztria 1964
Részvétel: 42 **További dobogós helyezések:** 7

Az olasz Bandini élete egyetlen győzelmét ugyan a Ferrari színeiben aratta, de karrierje a Scuderianál fordultatos volt. 1962-ben szerződötték, mikor három versenyen indult, majd elküldték. Az 1963-as szezon végén újra alkalmazták, sőt 1964-re is maradhatott. Bandini a hepehupas zeltwegi pályán megtartott első Osztrák Nagydíjon tudott győzni, mivel Dan Gurney felfüggesztési hiba miatt kiállt, az első hely tehát az az ölébe hullott. Csúpan Richie Ginther és Jo Bonnier volt azonos körön, így senki sem veszélyeztette.



Innes Ireland Egyesült Államok 1961
Részvétel: 50 **További dobogós helyezések:** 3

Ireland bevallotta, hogy a szerencsére is volt szüksége az 1961-es USA Nagydíj megnyeréséhez Watkins Glenben, mivel a kezdeti szakaszban vezető Stirling Moss és Jack Brabham technikai gondok miatt kiesett. „Nem tudtam tartani velük a lépést” – mondta Ireland. „Az autók túl gyorsnak bizonyultak. Az utolsó tíz körben nem volt benzinyomásom, és a befutóra alig maradt üzemanyagom.” Ez volt a Lotus-csapat első győzelmé, de Colin Chapman ennek ellenére Jim Clarkot szerződtette Ireland helyére.

Giancarlo Baghetti Franciaország 1961
Részvétel: 21 **További dobogós helyezések:** 0

Baghetti győzni tudott élete ugyan első világbajnoki futamán, utána azonban hanyatlani kezdett a karrierje. A gazdag olasz családból származó pilóta korábban már nyert két világbajnokságon kívüli futamot Ferrarival, mielőtt Olivier Gendebien távozása miatt felszabadult egy hely a csapatnál a Reimsben megrendezésre kerülő 1961-es Francia Nagydíjra. Miután az összes nagy névnek gondolják a verseny során, Baghetti jobban gyorsított ki az utolsó kanyarból, hogy Dan Gurney Porschéját leghagyva, meglepetésgyőzelmet szerezzen.

Piero Taruffi Svájc 1952
Részvétel: 18 **További dobogós helyezések:** 4

Mivel Luigi Villoresi sérült volt, Alberto Ascari pedig Indianapolisban versenyzett, Piero Taruffira komolyabb feladat hárult a Ferrarinál, az 1952-es év első versenyé során. Magabiztosan autózott a második helyen csapattársa, Giuseppe Farina mögött, és miután Farinának elektromos problémái támadtak, Taruffi háromperces előnnyel nyerte meg a futamot. Az 1952-es szezon után már csak hat nagydíjon indult, majd 1957-ben visszavonult a versenyzéstől.

Jo Bonnier Hollandia 1959
Részvétel: 104 **További dobogós helyezések:** 0

Bonnier hosszú karriert futott be, 1956-ban mutatkozott be a Maseratinál, és 1971-ben versenyzett utoljára egy privát McLarennel. Pályafutásának csúcsa kétségkívül az 1959-es zandvoorti verseny volt. Azzal a BRM-mel, amelyet a verseny megelőzően egy hétig fejlesztett a Cooper pilótája, Stirling Moss, Bonnier megszerezte a mindössze 15 autót számláló verseny első rajtkockáját. Ez alkalommal szerencséje volt, mert a megbízhatatlanságáról híres BRM P25 kitarott a végéig, így a svéd versenyző meg tudta szerezni a BRM első világbajnoki futamgyőzelmét.

Egy kis segítség Fangiótól...



Luigi Musso Argentína 1956 (megosztott)
Részvétel: 24 **További dobogós helyezések:** 6

Mindkét megosztott futamgyőzelmet arató versenyző váltótársa a legendás Juan Manuel Fangio volt. Musso 1956-ban lehetőséget kapott arra, hogy a Ferrarinál versenyezzen, és az argentin verseny kezdeti szakaszában vezetett is. Miután visszaesett a negyedik helyre, berendelték a boksza, hogy adja át az autóját Fangiónak. A hazai közönség kedvence ötödikként tért vissza, és miután Stirling Moss kiesett, félperces előnnyel győzött. Később, Monzában a győzelem felé száguldó Musso nem volt hajlandó átengedni az autóját, ám kormányműtörés miatt ki kellett állnia.



Luigi Fagioli Franciaország 1951 (megosztott)
Részvétel: 7 **További dobogós helyezések:** 5

A második világháború előtt Fagioli a legnagyobb olasz versenyzők közé tartozott, így az Alfa Romeo leigazolta a Forma-1 világbajnokság első szezonjára. Az „Abruzzi rablót” visszahozták az 1951-es Francia Nagydíjra is. Éppen José Froilán González Ferrariját üldözte, amikor egy boksziállítás során arra utasították, hogy adja át Alfa 159-esét az első számú pilótának, Juan Manuel Fangiónak. A sztár megnyerte a futamot (mely így megosztott győzelemként került be a statisztikákba), míg Fagioli 11. lett Fangio versenygéppel. Fagioli a maga 53 évével a mai napig a legidősebb futamgyőztes. 🏆



1 Pastor Maldonado

„Volt pár szakasza a futamnak, amikor Alonso közel járt, de tartani tudtam a különbséget. Ma nagyszerű volt a tempónk, az autónk jól működött. Nem mindig tapostam keményen a gázt, így sikerült kímélnünk az abroncsokat is.”

Williams-bumm

Maldonado meglepetése Barcelonában

A háromhetes szünetet és a mugellói tesztelést követően sem változott a trend: a Spanyol Nagydíjon az idei ötödik győztest ünnepelhetette a publikum, a lutri ezúttal Pastor Maldonadónak és az újabb diadalra közel nyolc évet váró Williams-istállónak kedvezett.

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

Némi szünet és egy háromnapos mugellói tesztelés sem volt elég ahhoz, hogy a mezőnyből valaki kiugró előnyre tegyen szert – ez nyert megerősítést Barcelonában, ahol a szakma előzetesen a Lotust, a Fernando Alonsoért bolonduló helyi közönség pedig az újításokkal erősítő Ferrari kétszeres világbajnokát titulálta favoritnak.

Már a szabadedzések alapján világossá vált, hogy újabb „aki kapja, marja” hétvége van folyamatban, ugyanis a tréningek során folya-

matosan változott az élen záró sofőr kiléte. Alonso a nyitótréningen bizonyult a legjobb- nak, ám a péntek délutáni gyakorlón már a megemelt orrkúppal szerelt McLarent hajtó Jenson Button neve díszelgett az élen, szombat délelőtt pedig a Red Bull bahreini győztes címvédője, Sebastian Vettel is behúzott egy edzéselsőséget.

Mivel Vettel minden tréninget a közvetlen élményben zárt, esélyesnek tűnt a pole-po- zícióra, a sors azonban másként rendelkezett.



Az időmérőn Lewis Hamilton bizonyult a leg- jobbnak: a McLaren 2008-as bajnoka a Q3-ban 1:21,707-es időt repszett, így jó fél másod- perctet vert az utolsó gyakorlón is erősnek mutató meglepetésemberre, Maldonadóra, a vasárnapi futamon mégis a venezuelai sofőr állhatott fel a pólusra.

Hamiltonra többórás tanácskozás után sújtott le a versenybíró, mégpedig egy ostoba húzás miatt: a brit a kvalifikáció végén futott levezető körét nem fejezte be, inkább a pálya

Schumachernek ezúttal sem jött ki a lépés, a győztes csapatárával, Sennával ütközött



szélére parkolta a McLarent, hogy legyen elegendő üzemanyaga az utólagos vizsgálat- hoz, márpedig ezzel megszegte a Technikai Szabályzat 6.6.2-es cikkelyét, amely kimondja, hogy az autónak a saját erejéből kell visszatér- nie a boksztucába. Figyelembe véve a brit fő- lényét, vélhetően a trükk nélkül is megcsipte volna a rajtelsőséget, s megszu- ta volna, hogy a rajtrács végére száműzzék...

Hamilton kálváriája révén Alonso lépett elő Maldonado mellé az első rajtsorba, míg őket

a két Lotus, Romain Grosjean és Kimi Raik- könen követte. A harmadik sorból a Sauber-te- hetség Sergio Perez és a gyorsabb Mercedes, Nico Rosberg várhatta a rajtot, míg Vettelnek némi meglepetésre csak a negyedik sor ju- tott, amelyen Michael Schumacherrel osztoz- kodhatott. Kamui Kobayashi révén a 9. kockát is egy Sauber foglalhatta el, maga mögé utasítva az autójával elismerten csak birkózó Buttont.

Nem a 2009-es bajnok volt az egyet- len, aki gyengén muzsikált: Mark



Barcelona – Circuit de Catalunya
A pálya hossza: 4,655 km
Versenytáv: 66 kör – 307,104 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 22-23 fok
Aszfalt hőmérséklete: 29-36 fok
Leggyorsabb kör: Romain Grosjean, 1:26,250

Mindenféle

Tűz ütött ki a Williams-istálló garázsában, köz- vetlenül azután, hogy elkészült a győzeli csa- patkép a gárda boksza előtt. Az incidens után 31 embert szállítottak a pálya kórházába füstmér- gezés és más kisebb sérülések miatt: a többség hamar távozhatott, az éjszakát heten töltötték orvosi felügyelet alatt. A tüzet az első vizsgálatok szerint KERS-zárlat okozta.



Sebbi születésnapról aligha ábrándoz- hatott Sir Frank Williams, akit szombat este munkatársai, a konkurens csapatok ver- senyzői és vezetői, valamint újságírók köszöntöttek az együttes motorhome-já- ban. Noha a garázs tűz beárnyékolta a csapat hétvégéjét, a rajtelsőség és a győzelem szemlátomást felvidította a szakág élő legen- dájának számító csapatfőnököt.

Maldonado sikerét követően nemzeti ünnep vette kezdetét Venezuelában, az országnak ugyanis még soha nem volt futamgyőztese a Forma-1-ben. Hugo Chavez diktátor telefonon és Twitter-mikroblogján is gratulált pártfogolt- jának, ráadásul a diadal tiszteletére a futamot követő hétfőt munkaszüneti nappá nyilvánította.

Sam Michael, a McLaren sportigazgatója arra alapozta a védelmet a kvalifikációt követő Hamilton-ügyben, hogy a brit „rendkívüli ok” miatt nem tért vissza a boksza a Q3 végén, mert a csapat egyik munkatársa véletlenül töltött kevesebb üzemanyagot az autóba. A szak- ma és az újságírók ezt úgy értékelték, hogy a McLaren megpróbálta félrevezetni a verseny- bírókat.



2



Fernando Alonso

„Ez a második hely felér egy győzelemmel! Miután Sakhirban több mint egy percet kaptam a győztestől, most a győzelemre is jó esélyünk volt. Sok pontot sikerült hoznunk a Red Bullon és a McLarenen, ami még inkább megédesíti számunkra ezt a rendkívül harcoss hétfvégét.”



Webber a másik Red Bullal a Q3-ba sem fért be, így a Hamilton-incidentnek köszönhetően is csak a 11. pozícióból rajtolhatott, s folytatta mélyrepülését Felipe Massa is; a Ferrari brazilja a harmatos 16. pozícióból vághatott neki a távnak.

Maldonado vasárnap végérvényesen levetkőzte magáról a „fizetés versenyző” legkevésbé sem kényelmes bilogját, Montoya 2004-es braziliai diadala óta először a pódium tetejére repítve a Williams-istállót. A venezuelai a rajtnál mindent megtett, amit csak megtehetett, hogy Alonso előtt maradjon, de az első kanyarból a Barcelonában rendszerint álomrajtokat produkáló Ferrari-klasszis jött ki elsőként.

Alonso a kiállítások első körében is Maldonado előtt maradt, mert a 10. körben szervizelt, míg a venezuelai csak egy körrel később tette ugyanezt. Másodszorra már a dél-amerikai cserélt először kerekeket, Alonso csak három körrel később látogatta meg a Ferrari szervizeit: előbbi repesztett egy kiváló kivezető kört, utóbbinak pedig problémája támadt Charles Pic Marussijának lekörözése során, így a Williams átvette a vezetést. A közönség buzdításától hajtott hiszán ugyan több ízben is megközelítette a gumikra kényesen ügyelő riválisát, Maldonado az utolsó kerékcserenél bekövetkezett kisebb malőr hatására sem tört meg, aminek pályafutása első győzelmet lett a jutalma.

Raikkönen révén egy Lotus futott be a 3. pozícióban: a finn csak az utolsó etapban volt elég gyors, meg is közelítette az előtte autózókat, előzésre azonban nem volt érdemi esélye. Az északi menőt csapattársa, Grosjean követte, akit a rajtnál utasított maga mögé. Kobayashi a hajrában produkált kiváló előzési manőverekkel repítette a Saubert a francia mögé, az 5. pozícióba, míg a japánt Vettel követte: a németnek szintén komoly előzéseket kellett véghezvinni, miután a futam során a sárga zászlók figyelmen kívül hagyásáért áthajtásos büntetéssel sújtották, ráadásul az utolsó kiállításánál a sérült orrkúpot is le kellett cserélni az RB8-ról, amivel szintén időt veszített.

3

Kimi Raikkönen

„A rajtnál nem voltam elég gyors, ráadásul ötödik fokozatban megnyomtam a limitert, így nem tudtam többet előzni. Ha ezt nem szűröm el és a futam eleje jobban alakul, talán meg tudtam volna nyerni a versenyt. Az autóval nem volt gond, de a legkisebb malőrért is rendkívül komoly árat kell fizetni.”



négy futam mindegyikén a 4. pozícióban záró ausztrál ezúttal nem szerzett pontot, amit egyértelműen családásként nyugtázt, mégis elégedettebb lehetett, mint Massa: a sárga zászlók figyelmen kívül hagyása miatt szintén áthajtásos büntetéssel sújtott brazil csak a 15. lett a Ferrarival.

A legnagyobb incidenst Michael Schumacher és Bruno Senna hozta össze a 12. körben, amikor a Mercedes az 1-es kanyarnál hátulról belerohant a lassuló, hirtelen irányt váltó Williamsbe. A német a kavicságyban kötött ki, dühösen dobta ki a kormányt az autóból

Rosberget Vettel és Kobayashi is a futam utolsó fázisában gyűrte le, de így is sikerült a McLarennek előtt végeznie. A rajtrács végéről Hamilton a kétkiállásos stratégiának köszönhetően a 8. pozícióba lépett elő, míg az MP4-27-essel a futamon is csak küszködő Button végül a 9. lett. Az utolsó pontot a Force India versenyzője, Nico Hülkenberg csípte meg, aki kiállta a nyomást, amit Webber gyakorolt rá. Az első

és kiesett, míg Senna defektes kerékkel továbbment, de nem jutott el a boksztucáig.

A sportfelügyelők a futam után hallgatták meg az érintetteket, s úgy döntöttek: Schumacher ugyan egyértelműen az általa idiótának titulált Senna nyakába varrta az esetet, az ítések a németet nyilvánították vétkecsnek, így öt rajtpozíciós büntetéssel sújtották a Monacói Nagydíjra.

Mindenféle



Egymást okolta a 12. körben történt incidens miatt Schumacher és Senna: „Előbb balra tartott és a belső ívre húzódba védte a pozícióját, a féktávon viszont újra balra tartott, épp előttem. Próbáltam elkerülni, de már túlságosan késő volt” – mondta a német. A brazil így védekezett: „Neki újabbak voltak a gumijai, így nem azonos fékpontokat használtunk az 1-es kanyarnál.”

Orvosai tanácsára kihagyta a Spanyol Nagydíjat a Mercedes csapattfőnöke, Ross Brawn: az együttes nem árult el részleteket a szakvezető egészségügyi gondjairól, pusztán annyit közöltek, hogy a brit Monacóban visszatér az együttes parancsnoki hídjára. Brawn távollétében a csapatfőnöki teendőket a technikai igazgató, Bob Bell látta el Barcelonában.

Míg Hamilton „büszke” volt arra, hogy a rajtrács végéről a 7. helyre kapaszkodott fel, addig Button nem tudott épkezláb magyarázattal szolgálni egész hétfvégén át tartó küszködésére. „Nem voltam elég gyors, és a magyarázatát sem tudom, hogy miért. Jobb beállításokra van szükségem, mert ma jóformán egyáltalán nem volt tapadása az autómnak” – kesergett a brit.

Nem csak Massa kirúgásáról pletykáltak a paddockban a futam után, hanem a Maldonadohoz képest katasztrófális hétfvégét produkáló Bruno Senna évközi menesztéséről is. A brazil helyé-vel a tesztpilótát, Valtteri Bottast hozták hírbe, a finn azonban az AFM-nek nyilatkozva cáfolt: „Magam is hallottam ilyen pletykákat, de egyelőre nincs szó ilyesmiről” – mondta.



A Spanyol Nagydíj végeredménye

1	Pastor Maldonado Williams FW34-Renault 66 kör, 1:39:09,145	12	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR7-Ferrari + 1 kör
2	Fernando Alonso Ferrari F2012 + 3,195	13	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR7-Ferrari + 1 kör
3	Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 3,884	14	Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 1 kör
4	Romain Grosjean Lotus E20-Renault + 14,799	15	Felipe Massa Ferrari F2012 + 1 kör
5	Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari + 1:04,641	16	Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1 kör
6	Sebastian Vettel Red Bull RB8-Renault + 1:07,576	17	Vitalij Petrov Caterham CT01-Renault + 1 kör
7	Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 1:17,919	18	Timo Glock Marussia MR01-Cosworth + 2 kör
8	Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes + 1:18,140	19	Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth + 3 kör
9	Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes + 1:25,246	Nem értek célba	
10	Nico Hülkenberg Force India VJM05-Mercedes + 1 kör	Sergio Perez	Sauber C31-Ferrari 37. kör
11	Mark Webber Red Bull RB8-Renault + 1 kör	Charles Pic	Marussia MR01-Cosworth 35. kör
		Narain Karthikeyan	HRT F112-Cosworth 22. kör
		Bruno Senna	Williams FW34-Renault 12. kör
		M. Schumacher	Mercedes F1 W03 12. kör

Pirelli-jelentés

„Így, hogy Pastor az élről, Lewis pedig az utolsó helyről rajtolt, már eleve lenyűgözően indult a verseny, és a gumistratégiának köszönhetően végig az is maradt. Maldonado az utolsó tíz körben fantasztikus párbajt vívott Alonsóval, alig egy másodperc választotta el őket, és ugyanazt a stratégiát követték. Mindketten kitűnően kímélték az abroncsokat, mi-

közben keményen küzdöttek a győzelemért. A gumik révén vált szorossá és látványossá a csata. A sportág szempontjából úgy véljük, fantasztikus, hogy az első öt futamon öt különböző csapat öt versenyzője győzött. Pastor és a Williams mai győzelme is szenzációs, mert nagyon megérdemelték a sikert.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója



A hatodik

Monacóban megint egy idei nyeretlen, Webber lett az első

Újabb futam, újabb győztes: a trend folytatódott az évad fénypontjának számító Monacói Nagydíjon is, ahol Mark Webbernek sikerült diadalmaskodnia. Igaz, ebben oszlopos szerepe volt annak, hogy barcelonai büntetése miatt Michael Schumacher elbukta pályafutása második szakaszának első pole-pozícióját.

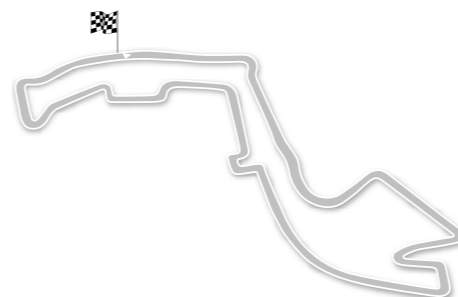
SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, KÁRPÁTHY ZOLTÁN • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Monaco nem változik: noha az utcákon ezúttal érezhetően kevesebb luxusverda koptatta az aszfaltot, a Hercegség – mint 1929 óta rendszeresen – ismét a világ leggazdagabbjainak találkahelyévé változott a nagydíj hétvégejére. Az összesereglett milliárdosok a szak-

mával együtt találgatták, hogy dupláz-e végre valaki idén, vagy a hatodik futamon a hatodik győztes állhat fel a dobogó legfelső fokára.

Azoknak lett igazuk, akik az utóbbira voksoltak: Webber az év eddigi legunalmasabb, szimpla vonatkozásba torkollott futamán dia-

dalmaskodott, így az idei szezon máris klaszszikusnak számít, a világbajnokságok történetében hasonló változatossággal ugyanis még egyszer sem indult Forma-1-es évad. Az már aszabadedzésekalapján megmutatkozott, hogy ez a hétvége is orosz rulett lesz: csütörtökön



Monte-Carlo – Circuit de Monaco
A pálya hossza: 3,340 km
Versenytáv: 78 kör – 260,520 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 21-22 fok
Aszfalt hőmérséklete: 31-38 fok
Leggyorsabb kör: Sergio Perez, 1:17,296

Fernando Alonso és Jenson Button révén egy Ferrari és egy McLaren landolt az eredménylista élén, míg a szombat délelőtti utolsó gyakorlásra Nico Rosberggel a volán mögött egy Mercedes bizonyult a leggyorsabbnak.

Aztán meglepetésre csillagos sikert hozott a kvalifikáció is, jöllehet, ez keserédesre sikerült. Michael Schumacher a Q3 véghajtásában repesztett 1:14,301-es idejével 8 századot vert a pillanatokkal korábban élre ugró Webberre, így joggal zúgott a „Schumi, Schumi, Schumi!” kórus a tribünökön. A hétszeres világsikeres pályafutása második felvonásának első időmérősikerét könyvelhette el, azonban mosolya nem lehetett őszinte: tudta jól, hogy a barcelonai Senna-incidens miatt öt rajthelyes büntetés vár rá, így a pólus helyett csak a 6. rajtkockából vághat neki a távnak.

Schumi visszasorolásával Webber örökölte meg az első rajtkockát, aki mellé a másik Mercedes, Rosberg sorakozhatott fel, míg a második soron egy McLaren és egy Lotus osztozkodhatott, Lewis Hamilton és Romain Grosjean révén. A harmadik rajtsor a Ferrari-ké lett, ahol Alonso gyorsabbnak bizonyult



A nagy vesztesek: Schumacher, aki hiába nyert az időmérőn; Raikkönen, aki nem váltotta be a reményeket; és Hamilton, aki itt sem tudott dobogóra állni



2

Nico Rosberg

„A rajt után már a gumik kezelésén múltott minden. Őszintén szólva picit meg is lepett, hogy mennyire erősek voltunk az időmérőn és a futamon. Talán a mi autónk volt a leggyorsabb a mezőnyben. Sajnos, ma nem minden jött össze, Markot nem sikerült lerajtolnom, de folyamatosan fejlődünk, így nincs okom az elégedetlenségre.”

a Hercegség utcáin az állásért harcoló Felipe Massánál, aki a Q2-ben a legjobb eredményt produkálta. A vörösöket a Lotus finn kiválósága, a kormányzservóval és a szuperlágú gumik felmelegítésével küszködő Kimi Raikkönen követte, aki Pastor Maldonadóval rajtolhatott volna a negyedik sorból, azonban a Williams menőjét a versenybírószám tíz rajtpozíciós büntetéssel sújtotta, amiért az utolsó szabadedzésen ütközött a Sauber reménységével, Sergio Perezrel, a Portier-kanyarnál. Ráadásul a csapat egy váltócsere is eszközölt az FW34-esen, így a venezuelai az utolsó helyen kötött ki.

Maldonado pechéből Sebastian Vettel profitált, a Red Bull kétszeres világbajnoki címvédője a 10. helyett a 9. pozícióból vághatott neki a futamnak, miután a Q3-ban

Mindenféle

Komoly összetűzésbe keveredett egymással Maldonado és Perez. Miután koccantak az utolsó szabadedzésen, amiért a Williams versenyzője tíz rajthelyes büntetést kapott, a Sauber tehetősége azzal vádolta meg a venezuelait, hogy miatta csapódott a szalagkorlátnak a Q1-ben: „A délelőtti incidens miatt adódott a műszaki hiba. Igazolni nem tudjuk, de biztosan így van.”

Maldonado a barcelonai győzelem után a Williams ékköve lett, azonban a monacói szabadedzésen történt Perez-balesettel felhergelte a csapatvezetést. „Elkerülhető lett volna az incidens. Kiábrándító, hogy így alakult, és a büntetés is teljesen jogos. Az autó egyébként a 4-5. helyre lett volna jó” – mondta dühösen az alakulat főmérnöke, Mark Gillan.

Minden érintett megúsza a büntetés nélkül a futamon történt ütközéses incidenseket: a versenybírószám – soraik között az 1992-es világbajnok Nigel Mansellel – Grosjean és Schumacher rajtot követő ütközését, valamint Kovalainen és Perez incidensét vizsgálta meg, de mindkét esetet versenybalesetnek minősítette szankciók nélkül hagyta.

Jót tett Felipe Massa renoméjának a monacói hétvége, mivel az olasz csapatnál előzetesen nem titkolták, hogy egy újabb gyenge forduló esetén fontolóra vették volna a brazil évközi menesztését. „Bízom benne, hogy a szezonja mostantól érdemi fordulatot vesz” – mondta a Massa sorsa felől érdeklődő újságíróknak Stefano Domenicali, a Ferrari szakvezetője.

stratégiai okokból nem autózott mért kört. Nico Hülkenberg, a Force India versenyzője, valamint a sauberes Kamui Kobayashi kiszorultak a Q3-ból, vasárnap azonban az ötödik rajtsorba állhattak fel. A kvalifikáció negatív meglepetését Button szolgáltatta, aki csak a 13. helyen zárt, és roppant egyszerű magyarázatot adott a gyengélkedésre: „Nem voltam elég gyors” – panaszkodott a McLaren 2009-es világbajnoka.

Mivel 2010-ben már nyert Monacóban, Webber tökéletesen tudta, hogy a jó rajt



1 Mark Webber

„Hihetetlen érzés. A rajt jól sikerült, és jól ki tudtam használni a szuperlágú abroncsokat. Minden azon múlt, hogyan alakul a különbség a kiállítás után. A lágú abroncsokat nehéz volt felmelegíteni, ráadásul Seb is képbe került a gumistratégiája révén. Nem akartam, hogy összeszedje a mágikus 21 másodperces előnyt.”



kvantumlépés a győzelem felé. Ennek megfelelően maga mögött tartotta Rosberget, és megőrizte a vezető pozíciót: jól reagált a Red Bull arra is, hogy az üldöző Mercedes a 28. körben cserélt kereket, az ausztrált is behívták, a 29. fordulóban megkapta az új abroncsokat, így – mivel az élmény egy kiállással teljesítette a távot – a kerékcserékre sem volt több gondja, és végig a vonat élén haladva győzött.

Az utolsó körökben ugyan már esett néhány csepp eső, a jósolt égi áldás érdemben csak a leintést követően eredt el, így ez sem kedvezett Rosbergnek, aki a 2. hellyel volt kénytelen beérni. A német mögött Alonso futott be: a spanyol profitált abból, hogy Grosjean a rajtot követően ütközött Schumacherrel és kiesett, Hamilton McLarenjét pedig a bokszkiállításnak köszönhetően tudta le, és újabb dobogós helyezéssel átvette a vezetést a vb-tablán.

A dobogósok mögött Vettel ért célba: a címvédő a kvalifikációs taktikának köszönhetően az élményből egyedülként rajtolt lágú abroncsokon, és húzásával a kerékcseréjét sikerült a 45. körre halasztania. Az energiataloss klasszis egy darabig elképesztő tempóban haladt a mezőny élén, de hiába hajszolta az RB8-ast, nem tudott elég előnyt szerezni ahhoz, hogy megőrizze a vezető pozíciót.

Az 5. pozícióban leintett Hamiltont Massa követte a célban, a brazil volt a zárókocsija annak a vonatnak, amely a futam véghajrájában egymás sarkában loholt a mezőny élén. Beférkőzött a pontszerzők közé a két Force India, Di Resta és Hülkenberg is, akiket Raikkönen és a Williams versenyzője, Bruno Senna követett. A finn abroncsai az első etapban hamar elkoptak, ráadásul a bokszkiállítás után beszorult Charles Pic Marussiaja mögé

is, a grove-iak brazília pedig szépített a csúfos barcelonai hétvége után.

A Grosjean–Schumacher ütközés után is bővelkedett incidensekben a futam. A francia és a később, a 63. körben üzemanyagnyomás-gondok miatt kieső német ütközésének következményeként a Lotus koccant Kamui Kobayashi Sauberével, ami négy kerékkal a levegőbe repült, és bár szerencsésen landolt, a japán hamarosan futóműsérülések miatt kiállni kényszerült.

Baleset miatt búcsúzott Maldonado is, a mezőny végére száműzött venezuelai Pedro de la Rosa HRT-jét trafálta el, rögtön az első körben. Kiesett Button is: a küszködő brit a rajtnál visszacsúszott Heikki Kovalainen Caterhamje mögé, amit képtelen volt megelőzni, s előbb egy defekt után megpördült a Swimming Poolnál, majd feladta a viadalt.

Pirelli-jelentés

„Gratulálunk Marknak és a Red Bullnak, tökéletesen menedzselték a futamot és a gumistratégiát. Újra azt láthattuk, hogy az autók szoros csatát vívnak egymással, a versenytempó végig hasonló volt. Történt mindez úgy, hogy előzetesen senki nem autózott teletankkal, szuperlágú gumikon, mert csütörtökön az időjárás ezt nem tette lehetővé. A mezőny konzervatív gumi-

választással rajtolt el, de néhány kör alatt felmérték a szuperlágú gumik teljesítményét és rájöttek, hogy megvalósítható az egy kiállásos stratégia. A végén esett pár csepp eső, de slick abroncsaink így is elég tapadást biztosítottak, és az első hat helyezett hat másodpercen belül ért célba.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója



3 Fernando Alonso
 „Nagyon elégedett vagyok! Monacóból a bajnoki tabella éllovasaként távozhatok. Ha valaki felajánlotta volna ezt a mugellói tesztelés után, simán elfogadtam volna, ha viszont valaki Melbourne után mondta volna ezt, biztosan kiröhögtem volna. Ez az eredmény komoly motiváció ahhoz, hogy tovább fejlesszük az F2012-est.”

Kovalainen a Caterham képességeihez képest az előkelőnek mondható 13. helyen végzett, de szintén nem úszta meg a zúzdát: autóján a sauberes Sergio Perezrel vívott csata közben sérült meg az első szárny, amelyet cserélni kellett. A nap legpechesebb versenyzője címet a Toro Rosso újonca, Jean-Eric Vergne érdemelte ki:

a francia egy korai, már a 18. körben megéjtett kerékcserének köszönhetően előretört a 7. pozícióba, de amikor esett pár csepp eső, a Red Bull-juniorok kockáztattak, kihívták intermediate abroncsokért az újoncot, ám a csapadék váratott magára a leintésig, így a gall visszaesett a 12. pozícióba.

A Monacói Nagydíj végeredménye

1		Mark Webber Red Bull RB8-Renault 78 kör, 1:46:06.557	11		Sergio Perez Sauber C31-Ferrari + 1 kör
2		Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 0,643	12		Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR7-Ferrari + 1 kör
3		Fernando Alonso Ferrari F2012 + 0,947	13		Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1 kör
4		Sebastian Vettel Red Bull RB8-Renault + 1,343	14		Timo Glock Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
5		Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes + 4,101	15		Narain Karthikeyan HRT F112-Cosworth + 2 kör
6		Felipe Massa Ferrari F2012 + 6,195	16		Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes + 8 kör
7		Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 41,357	Nem értek célba		
8		Nico Hülkenberg Force India VJM05-Mercedes + 42,562	Daniel Ricciardo	Toro Rosso STR7-Ferrari	65. kör
9		Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 44,036	Charles Pic	Marussia MR01-Cosworth	64. kör
10		Bruno Senna Williams FW34-Renault + 44,516	M. Schumacher	Mercedes F1 W03	63. kör
			Vitalij Petrov	Caterham CT01-Renault	15. kör
			Kamui Kobayashi	Sauber C31-Ferrari	5. kör
			Pedro de la Rosa	HRT F112-Cosworth	1. kör
			Pastor Maldonado	Williams FW34-Renault	1. kör
			Romain Grosjean	Lotus E20-Renault	1. kör

Mindenféle

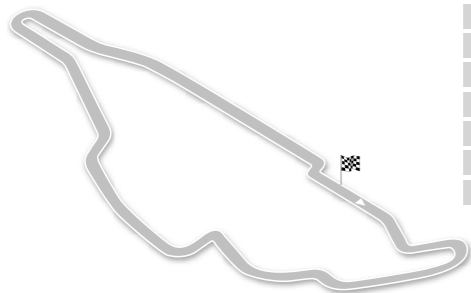
Jenson Button Barcelona után Monacóban is csapnivaló hétvégét produkált, ám a 2009-es világbajnok biztos benne, hogy **nincs szó a McLaren-istálló megtorpanásáról**: „Túlságosan korai lenne pánikba esni, ráadásul attól még nem lennének sem jobbak, sem gyorsabbak. Fogalmam sincs, hogy mi történt velünk mostanában, de úrrá leszünk a helyzeten.”

Ővni készültek a riválisok a Red Bull ellen: a konkurensek felfedezték, hogy az RB8-as padlólemezen – bár a szabályok tiltják – réseket nyitottak, végül azonban nem torpedózták meg az energiaitalosokat. Noha az FIA korábban engedélyezte a megoldás használatát, egy héttel a futam után illegálisnak minősítette a lyukas padlólemezt.

A rossznyelvek szerint feszültség alakult ki a monacói hétvégén Kimi Raikkönen és a Lotus-istálló között: a gárda ismét újabb kormányzerv-változatot bocsátott a rendszerrel a tesztidőszak kezdete óta nyüglődő finn számára, ám a 2007-es világbajnok – állítólag – egyetlen kör megtétele után leszolta az újítást, és **kérte az előző változat visszaépítését**.

Hírességekből természetesen ezúttal sem volt hiány, a monacói paddockba a szokásos celebritásokon túl olyan személyiségek is ellátogattak, mint például **George Lucas, Will Smith, Cuba Gooding Jr., Antonio Banderas**, az Eb-re készülő német labdarúgó-válogatott vagy épp Ron Howard filmrendező, aki jelenleg az 1976-os szezon vízi mozivászonra.





Montreal – Circuit Gilles Villeneuve
A pálya hossza: 4,361 km
Versenytáv: 70 kör – 305,270 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 27-29 fok
Aszfalt hőmérséklete: 37-45 fok
Leggyorsabb kör: Sebastian Vettel, 1:15,752

A legújabb győztes

Kanadában Hamilton gyűjtötte be idei első diadalát

Megtörte a jeget Lewis Hamilton: a McLaren versenyzője idei első diadalát aratta az unalmasan induló, ám igazi gumithrillerré fajuló Kanadai Nagydíjon, így tovább íródott a változatossági rekord: a hetedik futamon a hetedik győztest köszönthette a nagydíj.

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



2 Romain Grosjean
 „A vége felé még fel sem fogtam, hogy a harmadik helyen állok, aztán amikor Fernando lelassult, már a második voltam. Tiszta örület volt a hajrá, mert azt hittem, hogy negyedik vagy ötödik leszek, de kíméltem az abroncsokat, és a tempóm jó maradt.”

Aligha volt olyan versenyző a montreali futam előtt, aki jobban vágyakozott a dobogó legfelső fokára, mint Hamilton. 2008 világbajnoka az évad elején két ízben pole-pozícióból tett kísérletet a futamgyőzelemre, aminek legutóbb a tavalyi Abu Dhabi Nagydíjon örvendezhetett, ám próbálkozásai kudarcba fulladtak. Hat versenyen hat különböző riválisa vígyorgott az áhított pódium tetejéről, de a brit – akinek új szerződése körül is komoly mizéria van kibontakozóban – nem tört meg: csendben gyűjtögette a pontokat, és várta a kínálkozó alkalmat, amely végül a 2007-es és 2010-es sikerei miatt a kedvencei közé sorolt Gilles Villeneuve-versenypályán jött el.

Ahogy ígérte, nagy elánnal vetette bele magát a hétvégébe: míg csapat- és honfitársa, Jenson Button az előző két fordulóhoz hasonlóan már a nyitónapon is csak küszködött az

Senna a szabad-edzésen törte össze a Williamst, csapattársa az időmérőn hibázott



MP4-27-essel, addig Hamilton előbb a Red Bull ördögfiókáját, Sebastian Vettelt, majd a Ferrari ászát, Fernando Alonsót maga mögé utasította beágyazta magát az eredménylista élére. Szombaton már nem alakultak ilyen jól a dolgai: a néhány Celsius-fokkal magasabb hőmérséklet a Red Bullnak kedvezett, így Vettel az utolsó szabadedzésen, valamint az időmérőn is megcsípte az elsőseget, demonstrálva ezzel azt, hogy a Red Bull a monacói futam után betiltott lyukas padlólemezzel is képes gyors lenni.

A rendkívül szoros kvalifikáción – a Q1-ben és a Q2-ben a mezőny zöme 0,8 másodpercen belül tömörült – Vettelszárnyalt: a zárótapban első próbálkozására megfutott 1:13,905-ös idejét az utolsó körben 1:13,784-re javította, ami idei második pole-pozícióját eredményezte.



Hamilton zárt a német mögött, aki – általános meglepetésre – saját produkcióját annak fényében is pozitív meglepetésnek titulálta, hogy hátránya 0,3 másodpercnire rúgott.

Alonso a 3. rajtkockába kvalifikálta az új kipufogórendszerrel szerelt Ferrarit, így a spanyol a másik Red Bullal, Mark Webberrel osztozkodhatott a második rajtsoron. Őket egy Mercedes és egy Ferrari követte, Nico

Rosberg, valamint az év eleji kirúgásnyanus forma után zsinórban másodszor is a Q3-ba kerülő Felipe Massa révén. A negyedik sorba a Lotust a legjobbak között egyedülként képviselő Romain Grosjean és a Force Indiával újfent remeklő Paul Di Resta férkőzött be, míg a felső ház a Mercedes hétszeres világbajnok veteránjával, Michael Schumacherrel, valamint a zsinórban harmadik Q2-es búcsúját hajszállal elkerülő McLaren-versenyzővel, Jenson Buttonnal egészült ki.

Két nagy vesztese is volt az időmérőnek: Kimi Raikkönen csak 12. lett, amit a Lotus diffigondjaival indokolt, míg a forrófejű Pastor Maldonado újfent bemutatott egy nem feltétlenül szükséges bukást. A Barcelona óta egyszeres futamgyőztesként jegyzett Williams-sofőr a Q2 végén, az utolsó sikkánál csapta a falnak az FW34-es jobb hátsó részét, így

Mindenféle

Vettel pályafutása 32. pole-pozícióját szerezte Montrealban, amivel beírta az örökranglista 5. helyén állomásozó Nigel Mansellét. Hamilton karrierje 18. győzelmét aratta, utolérve a 14. pozíciójában Kimi Raikkönent: érdekesség, hogy Montrealban a brit vagy nyer, mint 2007-ben, 2010-ben és idén, vagy kiesik, mint 2008-ban és 2011-ben.

Jenson Button, a McLaren versenyzője képtelen volt megindokolni az utóbbi futamokon látott hanyatlásának okait: „Teljesen biztos, hogy nem a gumikkal van gond” – mondta. „Én lennék az egyetlen, aki nem tud vezetni ezeken a gumikon? Ez ki van zárva. Az autó bizonyos beállításokkal nagyon gyors, de amit én vezetek, az biztosan nem egy győztes autó.”

Alonso a viadal után nem hibáztatta a Ferrarit a sokba kerülő stratégiai malőrért: „Megpróbáltuk megnyerni a futamot, nem jött össze, de nem a stratégián, sokkal inkább a gumikopás mértékén múlt. Nem jártam volna jobban, ha lekövetjük Hamilton stratégiáját. Tisztaízi akarom ezt, mert nem szeretném, ha erről vita alakulna ki” – mondta a spanyol.

Nem háborgott a taktikai kapituláció miatt Vettel sem: „Míg Lewis két kiállást tervezett, mi a Ferrarihoz hasonlóan megpróbáltunk pozíciókat szerezni az egy kiállással. Ez végül nem jól sült el, így kénytelen voltam másodszor is kereket cserélni. Szerintem helyesen cselekedtünk, különösen annak fényében, hogy mennyi pontot szereztem ezzel az eredménnyel.”





1 Lewis Hamilton
 „Jómagam nem is tudtam volna egyetlen kiállással végigcsinálni a futamot, így a két kiállást választottam. Ráéreztem, hogy Fernando megpróbálja az egy kiállást. Tudtam, hogy előnyre kell szert tennem úgy, hogy közben kímélem az abroncsaimat.”

megpördült, s bár sikerült megfékeznie a pörgő-forgó autót, a futómű sérülése miatt nem tudott tovább gurulni. Ha nem ront, talán el tudta volna ütni a továbbjutástól Buttont, így viszont csapatársra, Bruno Senna mögött a 17. helyen kötött ki, ami vasárnapra egy váltócsere-büntetés miatt a 22. rajthelyre változott.
 Hamilton egy unalmasan induló, majd az eltérő gumistratégiák miatt valóságos thrillerbe torkolló futamon Vettelrel és Alonsóval

csatázva szerezte meg a győzelmet, a dobogóra mégis Grosjeannel, valamint a Sauber-tehetség Sergio Perezrel együtt állhatott fel.
 A start leginkább olyan volt, mintha egy újabb felvezető körnek vágott volna neki a mezőny: Vettel megőrizte az elsőséget Hamilton és Alonso előtt, s a kerékcserék első hullámáig szimpla vonatozással folytatódott a viadal.
 Vettel az élmezőny tagjai közül elsőként, a 16. körben cserélte lágy Pirellikre a szuper-

lágú gumikat, a következő körben Hamilton tette ugyanezt, Alonso pedig a 19. körig húzta a szervízt. Noha nehezen tudott elrugaszkodni a McLaren garáza elől, Hamilton Vettel elé tért vissza, míg Alonso az elhalasztott, ráadásul rendkívül gyors, mindössze 3,7 másodperces szervíznek köszönhetően a britet és a németet is maga mögé utasította. Igaz, a spanyol csak a következő körig bírt a felmelegedett abroncsokon jóval gyorsabb McLarennel: Hamilton a 20. körben, a DRS-zónában legyűrte a Ferrarit.

Győzelmét a McLaren vb-éllovasává előlépő menője annak köszönhetette, hogy mérnökével, Andy Lathammal a két kiállásos taktikára voksoltak Alonso és Vettel egy kiállásos stratégiájával szemben. Az 50. körben megejtett második kiállása után ugyan Hamilton egy időre eltűnt az élről, de hamar visszatért oda. A kopott gumikon folyamatosan lassuló, emiatt 6 körrel a leintés előtt – kényszerből – másodszor is kereket cserélő Vettel a 62. körben a DRS-zónában gyűrte le, két körrel később pedig a kopott Pirelliken szintén drámaian lelassuló Alonsót is elkapta, bebiztosítva ezzel a győzelmet.

A győztes két nagy riválisa a hajrában a dobogóról is leszorult: a hozzájuk hason-

lóan szintén egy kiállást választó, ám kíméletesebb abroncsokon autózó Grosjean és Perez az utolsó körökben tört előre. Alonsót a francia a 66. körben, a mexikói pedig a 68. fordulóban előzte meg, ráadásul a Ferrari kétszeres világbajnokát az utolsó fordulóban a kényszer-kerékcseré után felgyorsulva Vettel is lenyomta, így a spanyolnak a futam legnagyobb veszteseként az 5. helyezéssel kellett beélnie.



Pirelli-jelentés

„Amikor három világbajnok rajtol az első három helyről, az mindig izgalmas versenyt eredményez. A végén jól láthattuk, hogyan használta fel Lewis Hamilton a két kiállásos stratégiából származó extra tempót a riválisai ellen. Ritkán fordul elő a Forma-1-ben, hogy ennyire alacsony a dobogósok átlagéletkora, ami azt mutatja, hogy a sportág jövője jó kezekben van. Ma melegebb volt, nem járt a pályán a biztonsági autó sem, így a kopás mértéke picit nagyobb volt a vártnál, Alonso és Vettel ezért fizetett rá a hosszabb etapokra. Az eltérő stratégiák megkavarták a kártyákat az élmenők között és úgy gondolom, izgalmasabb aligha lehetett volna a futam végkifejlete.”

Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója



Sergio Perez
 „A rajtpozícióm fényében aligha ábrándozhattam dobogóról, de agresszívak voltunk, az első etap jól sikerült, a kiállítás is, a második etapom pedig még ennél is jobban alakult. Sikerült előzőm néhányát, aztán pedig láttam, hogy a gumik kopása nem túl jelentős.”



Az ötösfogatot Rosberg és Webber követte a célban, akik két kerékcserével teljesítették a 70 körös távot. Raikkönen a kedvezőtlenül alakult időmérő edzés után egyetlen kiállással repítette a Lotust a 8. pozícióba, míg a pontszerző zóna a sauberes Kamui Kobayashival, valamint Massával egészült ki. A japán mögött befutó ferraris brazil a viadal elején nagy kedvvel száguldozott, ígéretes tempóval a közvetlen élmezőny mögött haladt, azonban a 6. körben besokallt, megpördült a 12-es kanyarnál, és az incidens után aligha számíthatott arra, hogy ponttal a tarsolyában zárhatja a montreali vasárnapot.

Noha a futamnak volt olyan fázisa, amikor Di Resta az élbolyban haladt, a skót reménység végül a pontszerző zónából éppen csak kiszorulva 11. lett, maga mögé utasítva csapatársát, Nico Hülkenberget, valamint Maldonádót.

Nem volt hiány negatív meglepetésekben sem. Button folytatta a vakrepülést, így párhuzamosan csapat- és honfitársa győzelmével, a brit – aki az előző három futamon mindössze 2 egységet gyűjtött –, csak a 16. lett. Ismét rendkívül pechesnek bizonyult Schumacher is, akivel a technika ördöge babrált ki: a német autóján nyitva maradt a DRS, és hiába tért vissza a Mercedes szervizeseihez, nem tudták orvosolni a problémát, így kénytelen volt feladni a futamot.

A Kanadai Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes 70 kör, 1:32:29.586	12	Nico Hülkenberg Force India VJM05-Mercedes + 46,236
2	Romain Grosjean Lotus E20-Renault + 2,513	13	Pastor Maldonado Williams FW34-Renault + 47,052
3	Sergio Perez Sauber C31-Ferrari + 5,260	14	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR7-Ferrari + 64,475
4	Sebastian Vettel Red Bull RB8-Renault + 7,295	15	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR7-Ferrari + 1 kör
5	Fernando Alonso Ferrari F2012 + 13,411	16	Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes + 1 kör
6	Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 13,842	17	Bruno Senna Williams FW34-Renault + 1 kör
7	Mark Webber Red Bull RB8-Renault + 15,085	18	Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1 kör
8	Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 15,567	19	Vitalij Petrov Caterham CT01-Renault + 1 kör
9	Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari + 24,432		Charles Pic Marussia MR01-Cosworth + 3 kör
10	Felipe Massa Ferrari F2012 + 25,272	Nem értek célba	
11	Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 37,693	Timo Glock Marussia MR01-Cosworth 56. kör	
		M. Schumacher Mercedes F1 W03 43. kör	
		Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth 24. kör	
		Narain Karthikeyan HRT F112-Cosworth 22. kör	

Mindenféle

Elnézést kért Schumachertől az újabb technikai malőről származó kudarc miatt a csapatfőnök, Ross Brawn, a veterán pedig – bár német források szerint berágott a csapat – nem hibáztatta a csillagos egyletet: „Nincs értelme egymásra mutogatni. Tudom jól, hogy a csapat a legjobbat igyekszik nyújtani, s őket ez talán még érzékenyebben érinti, mint engem.”

Maldonado elismerte, hogy az időmérőn **saját hibája miatt törte össze** az FW34-es versenygépet: „Az utolsó körben túlságosan ráhajtottam a szegélyköre, és a falnak csapódtam” – ismerte el hibáját a venezuelai sofőr. „Kiábrándító, hogy így alakult, mert egyébként rendkívül jó körön voltam, amellyel szerintem bekerülhettem volna a Q3-ba.”

Mivel a futam szombati napján a németek, vasárnap pedig az olaszok és a spanyolok is pályára léptek a labdarúgó Európa-bajnokságon, természetesen a **paddockban is fociláz uralkodott**. „Ha nyerünk, nem lesz, aki lecserélje a kerekeimet” – tréfálkozott Alonso, az olasz csapatnál versenyző spanyol, amikor a spanyol-olasz rangadóról faggatták.

Grosjean idei második dobogós helyezéssel újfent kívánta a Lotus-istálló megbecsülését: „Keményen dolgozik, hallgat ránk, és folyamatosan együttműködik a mérnökökkel. Különösen biztató, hogy úgy tud pokolian gyors lenni, hogy közben kíméli az abroncsokat” – méltatta a talvoly GP2-bajnokot a fekete-arany egylet szakvezetője, Eric Boullier.



Magyar kapcsolat

Kikérdeztük Gabriella Tárkányit, Pastor Maldonado barátnőjét

Sok rajongót foglalkoztat a kérdés, hogy milyen lehet az élet egy Formula-1-es versenyző párjaként. Az AFM a pályán rendkívüli vehemenciával támadó Williams-menő, Pastor Maldonado tündéri barátnőjétől, Gabriella Tárkányitól tudakozódott, akinek – mint a neve is elárulja – magyar kötődése is van.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: DPPI

Jártál már nálunk?

Igen, a Formula-1 kapcsán tavaly is jártam Magyarországon. Csodálatos ország, rendkívül kedves-lelkes emberekkel. Imádják a versenyzést, és nagy szeretettel fogadtak bennünket.

Esetleg magyar rokonokkal tartod a kapcsolatot?

Nagyapám mindig mesélt nekem egy magyar nagybácsiról, akivel kapcsolatban állt, de jómagam soha nem találkoztam vagy beszéltem vele. Az Olaszországban élő rokonsággal tartom a kapcsolatot, azt viszont nem tudom, hogy élnek-e még Magyarországon hozzátartozóim.

Sokan kíváncsiak rá, hogy milyen az élet egy Formula-1-es versenyző párjaként...

Hihetetlen! Roppant elfoglaltak vagyunk, a versenyek miatt sokat utazunk, a világ számos országában megfordulunk. Amikor azt csinálsz, amit imádsz, az nagyon élvezetes tud lenni. Igaz, sok éven át keményen dolgoztunk annak érdekében, hogy ez most így lehessen...

Mióta tart a kapcsolatodok Pastorral?

2006 óta, mióta a World Series by Renault-ban versenyzett. Odahaza, Venezuelában ismerkedtünk meg. Van egy cégem, amely audiovizuális tartalmak gyártásával foglalkozik, és mi készítettük a promóciós videókat Pastor számára. Már az első találkozás alkalmával szimpatikus volt számomra, nagyon kedves és figyelmes volt. Ilyen azóta is, egy igazi lovag.

Úgy tűnik, hogy Pastor a pályán nem ismer kompromisszumot...

Igen, Pastor valóban soha nem adja fel, ilyen a mentalitása. Emlékszem, hogy amikor 2007-ben a GP2-ben versenyzett, egy nem túl jó csapatnál, Monacóban azt mondta nekem: „Ma megszerzem a pole-pozíciót!” Ez szinte lehetetlennek tűnt, a legjobb edzéseredménye azon a hétvégén egy 4. hely volt. Azt feleltem neki, hogy „Oké, várjuk ki a végét...” 2 perccel a kvalifikáció leintése előtt a 16. helyen állt, majd elindult az utolsó körre, oda sem mertem nézni. Aztán láttam, hogy a szektoridők rendre a legjobbak, és végül tényleg megszerezte a rajtelsőséget.

Hogyan fogadják Pastor idei teljesítményét odahaza?

Úgy érzem, hogy Venezuelában és egész Dél-Amerikában egyre többen szorítanak neki. Örömmel tölt el, hogy bármerre járunk, egyre népszerűbb, rengeteg rajongója van.



„Amikor azt csinálhatod, amit szeretsz, az nagyon élvezetes tud lenni.”

Gabriella, mit tudhatunk a magyar kötődéséről?

A nagyapám magyar volt, a II. világháború után kivándorolt Venezuelába. Magyarországra soha nem tért vissza. Hat-nyolc évvel ezelőtt halt meg. A nagymamám német volt, de tőle tanultam meg olaszul, ugyanis Olaszországban éltek.



Az utolsó beszélgetés

Frank Tamás: F1, Hungaroring és sisakgyűjtemény

Így utólag talán be lehet vallani: nem ő volt a világ legjobb interjúalánya – talán soha nem is rajongott túlzottan az újságírókért. Az alábbi beszélgetés még márciusban, az F1-es évad indulása előtt készült, aztán a szerkesztőségi fiókban várakozott. De most, Frank Tamás váratlan halála miatt sajnos nem tologathatjuk a megjelenést. Szerkesztőségünk ezzel az írással búcsúzik a Hungaroring és az MNASZ alelnökétől, aki többek között lapunkat is sokat segítette.

SZÖVEG: FÖLDY ATTILA • FOTÓ: FÖLDI D. ATTILA

Az irodája alapján Frank Tamás akkor sem tagadhatná le, hogy a magyarországi Formula-1-es élet meghatározó embere, ha nagyon akarná. A falon két olajfestmény, amelyek a modern száguldó cirkusz két legsajnálatosabb balesetét idézik. Az egyik az 1987. évi Osztrák Nagydíj tragédiáját eleveníti fel, amikor Nelson Piquet indult a pole-ból, de a szűk aszfalcsíkon kétszer is tömegkarambol történt. A másik festmény Ayrton Senna imolai tragédiáját meséli el, elementáris erővel. A képek érdekessége, hogy egy orosz művész – V. Kinesov – festette őket. Van valami hátborzongató abban, ahogyan az eset alatt életre kel az F1 technokrata világa, a start pillanatában elszabaduló huszonnyolcezer lóerő, majd repülnek az első és hátsó légterelő, a leszakadt kerekek és a keresztbe forduló autók.



– **Hogyan kerültek az ide ezek a képek?**
 – Nagyon egyszerűen. Az orosz festő tisztában volt azzal, hogy imádom az F1-et, és nekem ajándékozta a festményeket.

– **A polcokon van még néhány, a díjkiosztókon locsolandó mamutpezsgő, de ennél sokkal érdekesebb az a bukósíak-gyűjtemény, amely katonás rendben – egy speciális tartóban – sorakozik. Az első mindjárt Francois Cevert sisakja. A híres francia ékszerész-dinasztia fia szakított a gyémántok világával és 47 Grand Prix-n indult. Sajnos 1973-ban, Amerika Nagydíjának edzésén életét vesztette a Tyrrellben. Kicsit meglepő, hogy az ő emléke is megjelenik egy budapesti irodában...**

– Ezzel kapcsolatban sem tudok szenzációval szolgálni. A barátaim annak idején tudták, hogy szeretem a Formula-1-et, így került hozzám a relikvia. Aztán amikor a Magyar Nagydíjak kapcsán lehetőségem nyílt rá, akkor már valóban céltudatosan kezdtem gyűjtögetni a sisakokat. A pilóták pedig örömmel ajándékozták nekem.

– **Van-e kedvence? Melyikre a legbüszkébb?**
 – Nem tudok, de nem is akarok sortrendet felállítani. De hogyan is tehetném? Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Ayrton Senna, Jacques Villeneuve, Michael Schumacher, vagy éppen Jenson Button, mind óriási sztár. Mind megannyi élet, karrier, tragédia. A legutolsó, amit kaptam és még nincs meg a helye, Robert Kubica sisakja. Emlékszem, mennyire megdöbentem, amikor meghallottam, hogy súlyos ralibalesetet szenvedett 2011 februárjában.

– **A hírek arról szóltak, hogy Robert Kubica, két évvel korábban, titokban, már alá is írt a Ferrarinhoz, így a létező legrosszabbkor történt a dolog. Ön mit tud erről?**
 – A média szereti a szenzációt. Néha olyan dolgok is megjelennek, aminek nincs, vagy kevés a valóság alapja.

– **Robert Kubica fontos volt nekünk, magyaroknak? Sajnos múlt időben kell mondanom, hisz még mindig nem jött rendbe a keze...**
 – Nagyon kellene az F1-es mezőnynek, de a Magyar Nagydíjnak különösen! Jacques Villeneuve helyett ő jött 2006-ban a BMW Sauberrel a Hungaroringre. A honfitársai pedig „megőrültek"! Soha nem látott szurkolóhad érkezett Mogyoródra Lengyelországból. Ezen kívül egy szerény, szerethető, készséges ember.

– **Kubica bemutatkozása párhuzamosítható Gerhard Berger itthoni szereplésével?**
 – Abból a szempontból mindenképpen, hogy amikor az Osztrák Nagydíj kiesett az F1 körforgásából, akkor ő mindig hangsúlyozta: neki ez a hazai futam. Nagyon szerette a Hungaroringet.

– **Olyannyira, hogy 1987-ben, amikor a magyar pályán az első sorba kvalifikálta magát – Nigel Mansell mellé –, Hegyeshalomnál csaknem tíz kilométeres dugó alakult ki.**



Az osztrákok úgy gondolták: óriási siker van születőben, és elindultak Magyarország felé. Ehhez jött még néhány ezer itáliai Ferrari-fanatikussal, hiszen Gerhard Berger akkor a maranellói géppel versenyzett. Ideérhettek még Észak-Olaszországból is, hét-nyolc óra alatt simán az olasz szurkolók.

– Ez valóban így volt! Bevétel szempontjából bizony nem mindegy, hogy kik és hogyan szerepelnek. Bár, hozzá kell tennem, akkor én még nem voltam benne a Magyar Nagydíj rendezésében.

– **Ez hirtelen három kérdést is felvet. Először is: a Magyar Nagydíjat az osztrák követte, mégis a Hungaroring maradt talpon. Miért? Másodsor: Ha ennyit jelent egy (fél)hazai pilóta, akkor mi miért nem teszünk lépéseket ez ügyben? Harmadsor: Ön miként került kapcsolatba az F1 körforgásával?**

– A középsővel kezdeném, mert az a legegyszerűbb matematikai képlet. Egy nyolc-tíz-éves kis srácot kell kiválasztani, akit végig kell menedzselni azon az úton, amely a Formula-1-hez vezethet. Természetesen egy kislányról senki meg nem mondja, hogy meddig jut el, így többen kell, hogy legyenek. Végig kell őket vinni először a gokartos korszakon, de már ez sem kevés pénz. Aztán jöhet egy Formula BMW sorozat, évenként négy-száz ezer euróért, majd a Formula Renault, ami újabb fél-millió. A GP2 már másfél millió, és még mindig semmi garancia nincs arra, hogy minden évben sikerül egy magasabb lépcsőfokra lépni. Könnyen elképzelhető, hogy két-három évet kell egy szériára rászánni.

– **Közbevetném Lewis Hamilton, illetve Heinz-Harald Frentzen, Karl Weindlinger és Michael Schumacher nevét.**



Frank Tamásnak tavaly rengeteg munkájába került a Lotus Ladies Cup elindítása



– Jól látja, Szerkesztő Úr! Lewis Hamiltont Ron Dennis karolta fel, de még ennél is fontosabb: a végén volt egy csapat, ahová betette. Az is igaz, az eredmények, a vb-cím messzemenően őt igazolták. A nagy német hármast a Mercedes fizette, és a C-csoportos világbajnokságon maguk mögé utasították a mezőnyt. Mindhárom sztárok lettek, de állócsillag csak Schumacher. Visszatérve a magyar példára: hol a garancia, hogy a fiatal ember minden évben megtartja az abszolút értékben mért tehetségét, nyerni tud és a végén lesz egy jó csapata is? Schol...

Az első kérdésre a válasz: Bernie Ecclestone azt akarta, hogy egy futam legyen itt a Hungaroringen, egy pedig Zeltwegben. Nekünk persze nem tetszett, kézzel-lábbal tiltakoztunk. Ez persze kevés lett volna, de az osztrák oldalon voltak bizonyos pénzügyi nehézségek. Ami kétségkívül a mi malmunkra hajtotta a vizet.

– **Ezen a ponton beszéljünk a Bernie Ecclestone-hoz fűződő kapcsolatáról! Vagy barátságáról? Ön ezt hogyan jellemezné?**
 – Ez csak játék a szavakkal! Nem ezen múlnak a dolgok!

– **Mégis...?**
 – Ez egy korrekt üzleti kapcsolat, amely a kölcsönös szimpátián alapul.

– **Mit tanult a Formula-1 „kis nagyurától”?**
 – Mindent és sokat...

– **Konkrétan?**
 – Mellette voltam és láttam, hogyan intézi a dolgokat. Mindent lemásolni nem lehetett, de nem is lett volna célszerű. Mindig azt kellett átvenni Magyarországra, ami ténylegesen jó volt. Innen ezt, onnan azt... Szintetizáltuk a dolgokat és még mindig van, sőt lesz is (!) Magyar Nagydíj. Miközben tradicionális európai versenyek kiesnek a sorozatból. Ez a tény önmagáért beszél!

– **Azt mondják a háta mögött: Bernie Ecclestone jobb keze Pasquale Lattuneddu, Ön pedig a bal.**
 – Erre megint csak az a válaszom: a médiának az a dolga, hogy érdekes híreket szállítson. Valóban jó a viszonyom Bernie Ecclestone-nal, de miért kellene, hogy rossz legyen? Ezt a „kéz” dolgot nem is értem...

– **A Formula-1 Világtanácsának is a tagja. A csapatok megbízottjai, hat ország rendezőinek képviselői, Jean Todt és Bernie Ecclestone alkotják a grémiumot. Vannak vitáik?**
 – Már hogy ne lennének? Ahol ennyi szempontnak kell megfelelni, ahol mindenki érvényesíteni akarja az akaratát, az érdekeit, ott bizony késhegyre menő viták is vannak. A vége azonban mindig egyfajta megállapodás. Ami szép az egészben, hogy amikor kilépünk az ajtón, az után már csak egy akarat van. Az, ami ott bent kialakult.

– **Sokan és sokszor mondták: az, hogy van Magyar Nagydíj a Formula 1-ben, az Ön Bernie Ecclestone-nal kialakult közvetlen és jó kapcsolataiknak köszönhető.**
 – Ha ezt mondták, biztos így is van. Volt...

– **Ez kicsit ironikusan hangzik!**
 – Mert az is...

– **Visszatérve a hármas kérdéscsoportra, de még nem elfeledve a menedzselést, Ön mikor és miért került be a Formula 1-be?**
 – Ez egy lerágott csont. Már százszor írtak róla.

– **Ez kétségtelen, de mindig számítunk új olvasókra is.**
 – A '90-es évek közepén, egészen pontosan '94-ben ismét válságba került a Magyar Nagydíj. Állandóan arról cikkezett a média, hogy mekkora veszteséggel jár a rendezés, lapáttal szórják ki a szervezők a pénzt az ablakon, a másik részét pedig Bernie Ecclestone teszi zsebre. A társammal, Gerstl Péterrel azt gondoltuk: ha a világon mindenhol nyereséges, ha sorban állnak érte az országok, akkor Magyarországon miért nem az? Nem tudtuk a választ, de mert éppen nem volt promóter, bevállaltuk a rendezést. A nagydíj lezajlott, de számunkra veszteséges volt. Akkortájt Pál László volt az ipari miniszter, és a következő évre már az állam is garanciát vállalt. A Hungaroring Zrt. volt a főszervező, a szerződő partner, de továbbra is a mi cégünk szervezte a Formula-1-et, alvállalkozóként.

– **A nyilvános cégdatok szerint közel 20% az Ostermann Forma-1 Kft. tulajdona a Hungaroringből? Ez segíti a munkájukat?**
 – Természetesen! E nélkül is a sajátunkként, tulajdonosi szemlélettel kezeljük a bevételeket, kiadásokat, de így még inkább.

– **A Formula-1-es világbajnokság az ipari kémkedés és az intrikák mezejébe is. Finomabban fogalmazva: az érdek-érvényesítés egyeteme. Persze azt is tudjuk, a (sport)történelmet is mindig a győztesek írják. Öt évvel ezelőtt megjelent egy kiadvány**





az F1 150 legbefolyásosabb emberéről. Akkor Frank Tamás a nyolcvanadik helyen állt. Most, 2012-ben, mit gondolsz, hol tart?

– Fontos ez?

– **A történések megértéséhez igen!**

– Kellő szerénységgel ötvenen belülre tippelem magam, de ez tényleg nem fontos. Ezért a személyes jellegű kérdéseket hagyjuk is! Azt szeretném, ha a világbajnokságról, a Magyar Nagydíjról szólnának a hírek. Nem az én személyem a fontos.

– **Becsülendő szerénység, de az olvasókat csak-csak érdekli a háttér...**

– Ennek ellenére azt kérem, a versenyekre koncentráljunk. Később, talán egyszer úgy is írok egy könyvet erről a sztoriról.

– **Rendben, várni fogjuk! Váltunk témát: mint az első és egyetlen magyar F1-es pilóta menedzsere, mit gondolsz, Baumgartner Zsolt karrierje annak idején miért zárult le olyan hirtelen?**

– Zsolti megjelenése a megsérült Ralph Firman helyett egy soha vissza nem térő lehetőség volt. Öntsünk tiszta vizet a pohárba: ez jól jött Eddie Jordan-nek, kiváló reklám volt a Magyar Nagydíjnak és óriási lehetőség lett Zsoltnak is. Később, mások másképpen gondolták a menedzselését. A család helyettem egy új menedzsert bízott meg. Nem tudok erről többet mondani. Az egy egyszeri, megismételhetetlen lehetőség volt.

– **A Hungaroring maximális kihasználtsággal működik. Világszériák bérlik ki, gyári tesztek és Ferrari-napokat rendeznek rajta, mindenféle rendezvények termelik a bevételt. A tavalyi Túraautó Világbajnokság (WTCC) mégis nagyon jól jött, ugye?**

– Szervezői részről volt egy igény – kellett egy új helyszín –, mert a marokkói futamot nem tudták megrendezni. Felmerült a magyar



Az idei évben sokat dolgozott azon, hogy az m1 zökkenőmentesen vehesse vissza az F1-es közvetítést

verseny lehetősége, hiszen volt, van hazai versenyzőnk. Michelisz Norbi nagyon nagyot autózott, felállt a dobogóra, a hetvenezer néző remekül szórakozott. Idén ismét megpróbáljuk megtölteni a pályát.

– **Visszatérve a Formula 1-hez: mit vár a 2012-es évadtól?**

– Még sosem volt hat világbajnok a mezőnyben. Kell ennél több!

– **Raikkönen visszatérése ügyes PR-fogás?**

– Miért lenne az? Ő egy rendkívüli pilóta, akit hagyni kell a saját ritmusában élni. Biztos vagyok benne, hogy lesz dobogós helyezése!

– **Azt Eric Boullier sem tagadta: kockázatos volt Kimi szerződtetése. A Lotus csapatvezetője lehet, hogy pszichológusként is dolgozik majd?**

– Szerintem Kimi Raikkönen eléggé motivált.

– **A nagy visszatérés Michael Schumachernek sem sikerült...**

– Őt a technika tréfálta meg, plusz a gumik. Amikor kiszállt, akkor még sokkal többet „tudtak” az első kerekek. Az idei évben viszont már – az ő szája íze szerint is – készítettek el az autót.

– **Fernando Alonso?**

– Rettentően motivált, nyero típusú versenyző.

– **Lewis Hamilton újra megrázza magát?**

– A vb-címe után hirtelen sok más is érdeklődni kezdte, és nem volt mellette Ron Dennis, akinek mindent köszönhetett. De szerintem már kilábal a hullámvölgyből, tanult az elmúlt két évből.

– **Jenson Button visszatérhet a dobogó tejére?**

– Ő egy nagyon intelligens versenyző. A McLaren jó autót csinált, a vb-cím egyik esélyesének tartom.

– **Sebastian Vettel triplázhat?**

– Komoly esélye van rá, ámbar a többiek most sokkal közelebb vannak hozzá és a csapatához, mint eddig bármikor. Ő most ugyanolyan ős-tehetség – a már megszerzett két világbajnoki címe mellett is – mint volt négy évvel ezelőtt.

– **Lesz ereje rá, hogy újabb bukósisakokkal egészítse ki a gyűjteményét?**

– Legfontosabbnak azt tartom, hogy a Magyar Nagydíj jól sikerüljön, megőrizzük jó hírünket, ezzel pedig a helyünket az egyre kevesebb európai versenyt felvonultató sorozatban. Ám az kétségtelen: egy Sebastian Vettel sikaként örömmel tennék be a sorba...



Fizessen elő most az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy 4 Gb-os pendrive, rajta a lap utolsó négy teljes évfolyamával!



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

1 éves (11 szám)	6990 Ft
AFM előfizetés ajándékkal	
1/2 éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélküli)	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

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

RÁADÁS
Júniusi előfizetőink között kisorsolunk egy páros belépőt az F1 hungaroringi futamára!

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 játékonk, minden F1-es nagydíjat követően kisorsolásra kerül egy WayteQ X850-es navigációs rendszer. A játékosoknak nincs más teendőjük, mint megjósolni az aktuális nagydíj 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 szerkesztőségnek, a következő levelezési címmel: levelezes@formula.hu

Az MNASZ búcsúja

Tragikus hirtelenséggel, életének 65. évében 2012. június 5-én, kedden elhunyt Frank Tamás, a Hungaroring Sport Zrt. alelnöke, a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség általános alelnöke. Sikeres üzletemberként 1994-ben kapcsolódott be a Formula-1-es Magyar Nagydíj szervezésébe, rendezésébe. Fáradszorgos, lelkiismeretes munkájának is köszönhető, hogy a Formula 1-es autós gyorsasági világbajnokság egyik

tradicionális futama lett a Magyar Nagydíj, amely elnyerte már az év versenye és az év rendezése címet is, emellett a Hungaroring fejlesztésében is elvülhetetlen érdemeket szerzett. Kíváló kapcsolatokat ápolta Bernie Ecclestone-nal, illetve több F1-es csapatvezetővel és versenyzővel. Munkája elismeréseként tagja lett az FIA Formula-1 Tanácsának. Frank Tamás halálával nagy veszteség érte a magyar és a nemzetközi autósportot.

Vérbeli hazafi

Pedro de la Rosa nem riadt meg a kihívástól

Néhány nappal a Spanyol Nagydíj után megnyitotta madridi gyárát a Forma-1 sereghajtójának számító Hispania. Pedro de la Rosával, a gárda zászlóvivőjével Barcelonában beszélgettünk az AFM az új bázis várható hatásairól, a kiscsapat jelenlegi helyzetéről és a kilátásokról.

SZÖVEG: HRT • FOTÓ: MÉSZÁROS SÁNDOR

Két és fél évnyi hányattatás után végre saját gyára van a HRT-nek. Mit jelent ez?

Nagyon fontos, hogy végre van saját bázisunk, végre az egész csapat egy fedél alatt dolgozhat. Ez nagy jelentőségű, mert megkönnyíti a kommunikációt, könnyebb összehangolni a munkát, és javítja a hatékonyságunkat. Úgy gondolom, sokat dobhat a HRT teljesítményén.

Ez a szezon is nehézkesen indult. Melyek azok a területek, ahol a legégetőbb lenne javulást felmutatni?

Az aerodinamika mindenképpen ilyen, mert nincs elég leszorítóerő. Problémás terület a kormány szervó is, amivel szintén rengeteg gondunk volt az első futamokon.

A szerződésed bejelentésekor azt mondtad, hogy ez volt életed legnehezebb döntése. Nem bántad meg?

Nem. Sohasem riadtam meg a kihívásoktól, így boldogan vágtam bele ebbe a hosszú folyamatba. A szenvedély és a patriotizmus egyaránt szerepet játszott a döntésemben. Történelmi jelentőségűnek tartom, hogy van egy spanyol csapat, és mérlegetem azt is, hogy hitelesnek tartom a projekt mögött álló embereket, hiszek bennük.



A HRT a gyár segítségével sokat javulhat



Mennyire tudod hasznosítani a tapasztalataidat?

Egy tapasztalt versenyző számára nagyon egyszerű bepattanni az autóra, és megmondani, hogy mi az, ami nem jó. Az igazi nehézséget az jelenti, amikor azt kell megmondani, hogyan lehet fejlődést produkálni. Szépen, lassan készülnek az újításaink, amelyekkel egyre jobbak leszünk, így elégedett vagyok. Ebben a sportágban nem lehet egyetlen fejlesztéssel három másodpercet gyorsulni. Csak tizedekért tudunk harcolni.

Pályafutásod kezdetén az Arrows hasonló cipőben járt, a csapat kevés pénzzel harcolt a túlélésért. Akkor volt nehezebb dolgod vagy most?

Sok tekintetben valóban hasonló a helyzet, mint annak idején az Arrowsnál, de a HRT esetében sokkal jobbnak mondanám, hogy mindent a nulláról kezdtünk. Így megvan az esély arra, hogy együtt választjuk ki a megfelelő embereket a megfelelő pozíciókra, ami szerencsés. Az Arrowsnál egy már működő csapatba csöppentem bele, gyakorlatilag semmire nem lehettem hatással. Itt most együtt döntünk mindenről, arról, hogy kiket szerződteszünk, milyen irányba haladjunk a fejlesztésekkel. Ezt kedvezőbb helyzetnek érzem.



A legfrissebb hírekért, újdonságokért keress minket a **Facebookon**, vagy iratkozz fel hírlevelünkre! www.gpshop.hu

FORMA 1 Club

-10% kedvezmény
az érvényes Forma 1 Club klubkártya tulajdonosoknak a **GPshop WestEndben!**

Az ajánlat visszavonásig érvényes, már akciós árú termékekre nem vonatkozik és más akciókkal nem vonható össze. A kedvezmény igénybevételéhez a klubtagnak érvényes klubkártyáját az üzletben fel kell mutatnia. További info: www.gpshop.hu

-10%
-20%
kedvezmény
és ingyenes kiszállítás*
Készülj velünk a Magyar Nagydíjra!

Az akció 2012.07.16 és 08.05 között tart.

Részletek: www.gpshop.hu

*25.000,-Ft feletti vásárlás esetén 10%, 50.000,-Ft felett pedig 20% kedvezményt adunk a nem akciós árú termékekre. 20.000,-Ft feletti webáruházbeli vásárlás esetén ingyenes a kiszállítás. A tájékoztatás nem teljeskörű. További információ a www.gpshop.hu/akciók oldalon olvasható.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka
Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu, www.gpshop.hu

GPshop Budakeszi

2092 Budakeszi, Fő u. 126.

Nyitvatartás:

H-P: 10:00-18:00, Szo: 10:00-13:00, Vasárnap zárva.
Tel: +36 70 254 7906, e-mail: megrendeles@gpshop.hu

GPshop WestEnd

1062 Budapest, Váci út 1-3., 1. em. Lechner krt. 7.

Nyitvatartás:

H-Szo: 10:00-20:00, V: 10:00-18:00.
Tel: +36 20 521 6999, e-mail: westend@gpshop.hu



INDY500

Harmadszor is első

A motorsportvilág egyik legnevesebb futamának rajtját idén nagyszerűen kapta el a pole-t megszerző Ryan Briscoe, azonban az első kör végére felhúzta a másodikként rajtoló James Hinchcliffet. A kissé eseménytelen körözgetésnek a Mike Conway és Will Power közötti baleset vetett véget: Conway elvesztette uralmát az autója felett, és a falnak csapódott. A mögötte haladó Power már nem tudta kikerülni őt, és berohant. Conway autója a levegőbe repült, és pilótafülkével a korlátnak fordulva repült végig a fal mentén. Csodával határos módon nem sérült meg senki, azonban történhetett volna tragédia is. A lassításon ugyanis látszott, hogy a legnagyobb veszélyben nem ők voltak, hanem Hélio Castro-Neves, aki hihetetlen reflexeinek köszönheti, hogy túlélte az esetet. A baleset következtében ugyanis leszakadt Conway bal hátsó kereke, mely kis híján fejen találta a brazil. A törmeleket kikerülve a brazil lehajtott a pálya alsó részére, ahol a füstből kihajtva egy pattogó kerék jött vele szembe, amit csak a kormányt félrerántva volt képes kikerülni. Körökkel később újra lendült a zöld zászló, és a nap hőse, Takuma Sato került az élre. Erre nem sokan számítottak, ugyanis az egykori F1-es pilóta mindössze a 19. helyet szerezte meg a kvalifikáción. Őt Franchitti, valamint Scott Dixon követte, sőt pár fordulóval később mindketten elmentek mellette. Az utolsó, mindent eldöntő kör aztán hozott még izgalmakat. Sato az első kanyarban Dario mellé érve a belső íven megpróbált előzni, de a manővert baleset követte, amely a japán kiesésével és Franchitti harmadik Indy500-as győzelmével ért véget.



FORMULA 2

Figyelemreméltó

Egyszer minden cserép eltörik: az eddig sorozatban győztes Luciano Bacheta számára pedig a nürburgringi első futamban jött el ez a pillanat, hiszen „csak” másodikként intette le a kockás zászló a rajt-cél győzelmet ünneplő Mihai Marinescu mögött. A hétvége legfigyelemreméltóbb teljesítményét azonban Christopher Zanella mutatta fel, akinek úgy tűnik, visszatért (tavaly még év végi ezüstéremmel fémjelzett) harci kedve, és két briliáns előzéssel kaparintotta meg a bronzérmét a sokáig egymással „műsorozó”, ám végül hopton maradt Matteo Tucher és Kevin Mirocha előtt. Zanella újjászületése már csak egy győzelemmel lehetett volna fényesebb, és ezt a második (Axil Jeffries kigyulladó autója miatt kétszer indított) futamban ő sem gondolta másként: amilyen okosan engedte előre az első körökben az „overboost”-ját felhasználó Marinescut, olyan higgadtan autózta körbe a románt a futam végén, így a lapzártakor időszzerű spái folytatásra a Tucher és Fontana mögött örödiikként leintett Bacheta közvetlen „szélárnyékában” érkezhet.

sebb, és ezt a második (Axil Jeffries kigyulladó autója miatt kétszer indított) futamban ő sem gondolta másként: amilyen okosan engedte előre az első körökben az „overboost”-ját felhasználó Marinescut, olyan higgadtan autózta körbe a románt a futam végén, így a lapzártakor időszzerű spái folytatásra a Tucher és Fontana mögött örödiikként leintett Bacheta közvetlen „szélárnyékában” érkezhet.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Luciano Bacheta	126
Christopher Zanella	82
Mathéo Tucher	79
Mihai Marinescu	74
Alex Fontana	55

DTM

Fiatal győztes

A Brands Hatch-i rövid pálya közönsége nem láthatott „szemrevaló” küzdelmet, hiszen a pole-ból induló Gary Paffett gyakorlatilag mindvégig uralta a mezőnyt – a második boksziáláskor megszoruló első kereke is csak pillanatnyi izgalmat okozott. A második helyezett Bruno Spenglert még BMW-jének sérült orra sem

hátráltatta a mindvégig öt üldöző Rockenfeller elleni csatában, így a Mercedes–BMW–Audi sorrenddel mindegyik gyár képviseltette magát a dobogón. Zeltweg festői pályáján viszont már nem az unalomé volt a főszerep, sokkal inkább a technikai mentőké: az első körben mindjárt négy autó szenvedett totálkárt, Spengler pedig ezúttal is koccanással tette versenyképtelenné az autóját. Az élről induló Edoardo Mortarát ketten is lelépték a rajtnál, ám a megtákosodott



PORSCHE SC

Siedler az első

Norbert Siedler akár dühös is lehetne arra, hogy Monaco utcáin lehetetlen előzni, ám még negyedik helyével is sikerült megőriznie a tabella legfelső celláját a lapzártákkal egy időben megrendezett valenciai verseny előtt. Sean Edwards sem problémázta túl a több mint egy év után megszerzett újabb győzelmet, rajtelsőként indulva centiméternyi esélyt sem hagyott



üldözői számára – akik közül Sebastian Bleekemoelen két kör után inkább a palánkot részesítette előnyben. Kevin Estre mindent megpróbált ugyan, ám végül a második hellyel egyengette tovább a helyét a tabellán. Tehette, hiszen a kétszeres monacói győztes René Rast – a célegyenes végi ütközését követő szervokormány-defekt miatt – a megszerezhető bronzérmes helyet Engelhartnak átpasszolva, pont nélkül távozott a Hercegségből.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Norbert Siedler	54
Christian Engelhart	48
Sean Edwards	43
Kévin Estre	39
René Rast	36
Kuba Giermaziak	30
Michael Ammermüller	28

olasz már az első kanyarban visszavágott a trónkövetelő Paffetnek és Ekströmnek. A Safety Car kiállása után öldöklő küzdelem dúlt az élen, ám Mortara harciasága a kerékeserek, Ekström erőszakos próbálkozásai, valamint a Gary Paffett elleni „kiszorítósi” ellenében is kiállta a próbát, így a tabella két éllovas veteránja végül csak gratulálni tudott a fiatal Rosberg-pilóta első győzelméhez.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Gary Paffett	83
Mattias Ekström	47
Jamie Green	44
Bruno Spengler	43
Martin Tomczyk	36
Edoardo Mortara	31



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

1. Yvan Muller	245
2. Rob Huff	227
3. Alain Menu	210
4. Tom Coronel	140
5. Gabriele Tarquini	134

WTCC

Osztrák és portugál kalandok

A szombati időmérő edzés után Norbinak a 15. helyről kellett megkezdenie a felzárkózást, hogy pontokat mentsen Ausztriában. Csapatársa, Weber Gábor a 21. pozícióból várta a zöld jelzést, az első futamon végül Norbi a 9., míg Weber Gabi a 15. helyen zárt. A futamot végig uralta a három Chevy, a győztes az első rajtkockából induló Huff lett, megelőzve Mullert és Menut. A második futamon a Zengő Motorsport élmenője 10 pozíciót javítva az ötödik helyen futott be. Weber a tíz pontszerző helyen is autózott, de Engstlerrel összetűzésbe keveredett, és végül csak a 12. helyen végzett. A versenyt drámai

csatában, az utolsó kanyarban egyszerre két versenyzőtársát előző Stefano D'astente nyerte, a defekttel célba érő Huff és Coronel előtt.

Portugáliában Michelisz a rajtot követően egy pozíciót vesztett az első kanyarig, és visszaesett a negyedik helyre. Weber Gábor számára sem indult jól a verseny, több helyet hátracsúszott, majd még az első körben Dudukalo kiütötte a vétlen magyar autóversenyzőt. Norbi a verseny végéig magabiztosan őrizte negyedik helyét, és elsőként végzett a Yokohama Drivers Trophy értékelésében. A futamot a világbajnoki pontverseny éllóvasa, Yvan Muller nyerte, az idei második pole-pozícióját megszerző Gabriele Tarquini és a csapattárs, Robert Huff előtt. A második versenyen Weber autója előkelő pozícióból startolhatott volna,



de lefulladt a rajtrácson, és a mezőny végére esett vissza. Michelisz a nyolcadik helyről három helyet javított és az ötödik pozícióban fordult el az első kanyarban, ám végül csak 10.-ként ért célba. A második futamot Menu nyerte, a második helyen Coronel, a harmadikon Oriola ért célba.



RACECAR

Fiókbajnokság

Immár hivatalosan is a NASCAR „regionális” bajnokságának számít a francia szervezésű, európai sorozat, jelenlegi éllóvasai pedig Magyarországon is jól ismertek. A spái sprintverseny győztesét,

Javier Villát a tavalyi magyar WTCC-futam dobogóján láthatuk, míg a Brands Hatch-ben legjobb Ander Vilarino családnévére (képen) – korábbi Forma 3-as és hegyi-Eb bajnoki címei mellett – leginkább édesapja, Andrés révén, a legendás pécsi versenyek győztesinek névsorából emlékezhetünk.

GT1

Visszaesett a McLaren

Negyedik verseny, negyedik győztes márka. Erős mezőny, remek küzdelem a pályán – mindez gyakorlatilag nulla marketing mel-



lett. Michael Bartelst és csapatát (Vita4One) bizonyára kevésbé érdeklik a GT3-as autókkal futott GT1 vb ellentmondásai, hiszen a Szlovákiában megrendezett hétvégén a könnyű esőben futott kvalifikációs futamban a harmadik helyen (győztes Vilander és Salaquadra Ferrarija), míg a száraz időben futott bajnoki futamban győztesként intették le BMW Z4-esüket. A sikerért Yelmer Buurmann tett a legtöbbet, aki a verseny elején oroszlanos elszántsággal küzdötte magát előre a vezető Salaquadra mögé, majd a német csapat gyors munkájának hála a boksziállásból Bartels már elsőként tért vissza a pályára. Habár a há-

romszoros GT1-bajnok, a francia Frederic Makowiecki (Hexis-McLaren) személyében a hátralévő körökre komoly ellenfelet kapott, a sorrend a leintésig változatlan maradt: nem úgy a bajnoki tabella, ahol a mclarenes gárda elvesztette vezető szerepét.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Michael Bartels	70
Yelmer Buurman	70
Stef Dusseldorp	64
Frédéric Makowiecki	64
Marc Basseng	57
Markus Winkelhock	57

GP3

Magyar a pódiumon

A tavalyi AutoGP-bajnok, Kevin Ceccon csak pár méterig őrizgette az idei legjobbját jelentő második rajtpozíciót, hiszen a monacói pálya első kanyarját követően már Kiss Pál Tamás vette üldözőbe a pole-ból rajtoló Aaro Vainiót. A gumijait előbb üzemi hőmérsékletre melegítő finn korán kiharcolt előnyéből

Kiss nem tudott jelentősen lefaragni, így a biztos második helyet – és a magyar sporttörténeti dicsőséget – megőrizve intette le a kockás zászló, nyolc másodperccel Ceccon előtt. A második futamban a Safety Caré és az aggodalomé volt a főszerep: a rajtnál állt fejjel lefelé a gumibálákba, majd a hátsó szárny nélkül autózó „kamikaze”, Dimitrij Suranovics okozott felhördülést, amikor Dallaráján dobantót vett az öt követő Conor Daly. A „majomfogó hálón” szétfröccsenő autó látványa szerencsére nem volt arányban az eset következményeivel, hiszen az amerikai pilóta sérülés nélkül, Suranovics pedig eltiltással a tarsolyában távozott

a kikötőből. Kiss Pál Tamás a 9. helyen indult vadászatba a leggyorsabb körért járó pontért, ám a 14. körben lendülő piros zászló miatt már csak a lapzártánkkor

elrajtoló valenciai hétvégére összpontosíthat, amelyet kétnapos kollektív teszt előzött meg a város melletti Ricardo Tormo-pályán (13. hely).



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Aaro Vainio	54
Mitch Evans	43
Marlon Stöckinger	39
Antonio Félix Da Costa	24
Conor Daly	23
Kevin Ceccon	23

GREEN GT

Vízzel hajtott

A lapunk hasábjain többször is beharangozott Deltawing-prototípust a figyelmetlenül leköröző Kazuki Nakajima (Toyota) „bodicsekje” írta a Le Mans-i kiesettek listájára, a forradalmi röppentyű jövője pedig az erre alkalmas bajnokság, valamint a remélhető vásárlói kör hiányában egyelőre sűrű homályba vész. Annál is inkább, mert a Le Sartre-i egynapos 81., jövő évi kiadásában már elkelt az a bizonyos 56. bokszi:

az előremutató koncepció mentén készült versenyautók számára fenntartott rajthelyen jövőre a Green GT futurisztikus külsejű autója állhat. A „H2” jelzésű prototípusban hidrogéncellás erőforrás található, a svájci manufaktúra – amely elektromos hajtású versenyautók fejlesztésében több éves tapasztalattal rendelkezik – pedig úgy véli,



a versenyautó óránként 12,5 liter csapvíz (illetve az abból kinyert hidrogén) felhasználásával akár 300 km/h-s tempóra, valamint négy perc alatti időeredményekre is képes lehet (a Deltawing idej legjobbjá 3:45,7 volt). A fejlesztéseknek persze még messze nincs vége, hiszen az immár húsz éve egyedül Le Mans-i prototípusokat (WR) tervező Gerard Welternek a versenyig hátralévő 300 nap alatt az autó súlyából „naponta egy kilót” kell még lefargarania – a rendező ACO szigorú biztonsági előírásait szem előtt tartva. A 460 lóerős járgány egyelőre laboratóriumként üzemel, ám a tervek szerint a hosszú távú világbajnokság hátralévő futamain „betétfutamként” pályára gördül majd, a tesztpilóta Christian Pescatorival a volánánál.



LE MANS 24H

INDYCAR

Power vezet

Detroit „Szép Szigetén” féltávnál meg kellett szakítani a futamot, hiszen a városi pálya repedéseit kitöltő azbesztcsíkok életveszélyessé tették a folytatást. Másfél óras javítást követően ismét lendült a zöld zászló, ám az addig

vezető Scott Dixont még Indy-győztes csapattársa sem tudta nyakon csípni: a sérült első szárnyal bajlódó Franchitti második lett, míg Pagenaud a Sam Schmidt Racingnek szerzett örömet a bronzéremmel. A texasi oválpályán a legtöbb kört vezető Dixon újra nyerhetett volna, ám a verseny vége felé „megcsókol-

ta” a betonfalat, és a mindvégig gyengélkedő Franchittival együtt csak a középmezőnyben végzett. Az élen az utolsó előtti kör okozott meglepetést – magának Justin Wilsonnak is, aki Graham Rahal hibáját kihasználva aratta élete első oválpályás győzelmét. A Chevy-motoros autóknak ezúttal is csak Briscoe harmadik

helye jelentett vigaszt (a pár körig vezető Power áthajtásos büntetést kapott), ám a milwaukee-i lapos oválon már nekik termett a babér. Igaz, talán kevesen várták épp Ryan Hunter-Reay-tól a sikert, aki a két sárga zászlós szakaszt követően is (közülük az egyiket ismét egy Franchitti-baleset miatt rendelték el) higgadt maradt, a milwaukee-specialista Kanaan és a tabella második helyére lépő Hinchcliffe előtt. A Ganassi-csapatnál is szükség volt az önruralomra: a versenybírók orbitális tévedése miatt Dixont áthajtásos büntetésre ítélték, majd a végül nyolcadikként leintett új-zélandi később hivatalos bocsánatkérés formájában kapott „kártérítést”.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Will Power	274
James Hinchcliffe	243
Scott Dixon	239
Ryan Hunter-Reay	233
Helio Castroneves	231
Simon Pagenaud	216



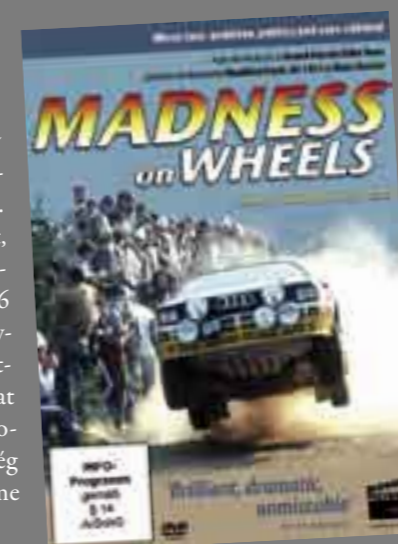
Audik az Audik ellen

Ultra vagy e-tron: lényegében ennyi izgalmat ígért a 80. alkalommal megrendezett francia klasszikus verseny, ám az Audi hagyományos (ámbár ultrakönyű) építésű dizelautója és hibrid hajtá-

DVD

B csoport

Amikor egy újabb DVD jelent meg a rali-világ bajnokság legféltettebb autóirol, a „B” csoportos fenevadakról, felmerült bennünk a kérdés: vajon milyen újdonságot lehet még összeszedni róluk? Kétkedve ültünk tehát a tévé készülék elé, hogy megtekintsük az 52 perces dokumentumfilmet. Félelmünk hamar elszállt, hiszen a készítőknek sikerült az 1982 és 1986 közötti korszak versenyzőstárjait megszólaltatni, akik olyan titkokat árultak el, amelyeket korábban valószínűleg még sohasem. Külön érdeme



a DVD-nek, hogy feltárja a korszak végéhez vezető tragikus esemény, az 1986-os Portugál Ralin bekövetkezett baleset pontos körülményeit, megszólaltatva néhány főszereplőt. Az archív felvételek minősége nem tökéletes ugyan, persze lehet, hogy csak a mai, HD minőséghez szokott szemünk miatt érezzük így. A kiadványt azoknak is javasoljuk, akik már jól ismerik az említett korszakot, és azoknak is, akik még sohasem hallottak róla. Az angol és német hangzással is rendelkező DVD megvásárolható a Big Pic kiadó honlapján (www.madnessonwheels.com), fogyasztói ára 19,99 angol font. (Segítség idegen nyelvű DVD-k rendelésében: gsuranyi@formula.hu.)

GP2

Még egy venezuelai

Talán F1-es honfitársa barcelonai győzelmé tüzelhette fel Johnny Cecotto kedélyét, hiszen a „jőnévű” venezuelai – akit másfél évig szinte „nagyítóval kellett keresni” a mezőnyben – a pole-pozícióba katapultálta magát a monacói kanyarlabirintusban. A versenyben sem hibázott, tempóját egyedül Ericsson tudta némiképp tartani, így a tartós unalomba fulladt sprintfutam végén venezuelai, svéd és (a nyolc másodperccel lemaradó van der Garde révén) holland zászlók kerültek elő a raktárból. Davide Valsecchi hercegségi mérlegén



a negyedik hellyel megszerzett 12 pont jelenti a pozitívumot, hiszen a vasárnapi futamban a Cecotto megpördülése miatt bekövetkező tömegbaleset – tizedmagával – őt is elnyelte. A Safety Car kiállása után az élen álló Jolyon Palmer könnyedén uralta a mezőnyt, azután persze még inkább, hogy az üldöző Calado a sérült első szárny miatt bokszkiállásra kényszerült. Habár a második helyet megöröklő Max Chilton szépen faragott hátrányából, a híres monacói lépcsőn ezúttal is egy F1-es csemete ünnepelhette első győzelmét, az „örök harmadik” van der Garde pedig továbbra is látótávolságban maradt a bajnoki ezüstért folyó küzdelemben.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Davide Valsecchi	141
Luiz Razia	110
Giedo van der Garde	85
Max Chilton	79
James Calado	75

A nagy bejelentés

Le Mans, Catalunya, Silverstone: Lorenzo triplája

A Yamaha élmenője futószalagon szállította a világbajnokság második három versenyének első helyeit, de a MotoGP világa mégsem a győzelmek sorozatról, hanem Stoner meglepő visszavonulásáról beszél.

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS ARIEL, PERUSZA PÉTER • FOTÓ: GYÁRTÓK

Idén a média szempontjából tulajdonképpen a szezon negyedik versenye, a Francia Nagydíj jelentette a csúcspontot, ugyanis mindenki megdöbbenésére Casey Stoner itt jelentette be, hogy az év végén visszavonul. A mindössze 26 éves motoros elmondása szerint beféradt a sajtó folyamatos kritikáiba, illetve az az irány (CRT csapatok és motorok) sem tetszik neki, amely felé jelen pillanatban a sorozat halad. Mindemellett az ausztrál döntésében szerepet játszott az is, hogy februárban kislánya született, azonban a regnáló világbajnok leszögezte, hogy nem ez volt a fő oka annak, hogy a visszavonulás mellett döntött. A Honda versenyzőlegének (HRC) alelnöke, Shuhei Nakamoto az ügyvel kapcsolatban elmondta, hogy ők mindent megtettek annak érdekében, hogy Stonert legalább még egy évig marasztalják (a pletykák szerint az ausztrál fizetésének – jelenleg nagyjából 15 millió euró – a kétszeresét ajánlották), azonban mindezt hiába. A kétszeres világbajnok év végén már biztosan szögre akasztja a bukósisakot, ami mellesleg igen nehéz helyzetbe hozta a Hondát, hiszen a japán



gyártó mindenképpen egy „sztárversenyzővel” szeretné pótolni az ausztrált.

A történetet követően a HRC már nem zárta ki Rossi esetleges visszatérésének a le-



Stonert 2013-ban már nem láthatjuk versenyezni: a hír a szurkolókat és a Hondát egyaránt sokkolta



Talma visszatért



Az elmúlt cirka másfél hónap alatt a Superbike-világbajnokság keretein belül két olyan futam (Donington és Misano) került megrendezésre, amelyekkel kapcsolatban mindenképpen ki kell térni a magyar versenyzőkre. (A Superbike mezőnye ugyan az Egyesült Államokba is ellátogatott, azonban ott a Supersport géposztály, valamint a Superstock1000-es és 600-as sorozat nem vett részt.) Doningtonban a Team Tóth színeiben szereplő Németh Balázs és Tóth Imi is egy

nullás versenyt zárt, ami annyira talán nem érte meglepetésként a magyar alakulatot, hiszen a csapat eleve tisztában volt vele, hogy a brit helyszín az egyik „mumus” pályájuk. Szűk egy hónappal később azonban jött a javítási lehetőség Misano-ban, ahol már mindkét versenyző pontszerző helyen ért célba, mégpedig egy harmadik magyar motorossal, **Talmácsi Gáborral kiegészülve, aki óriási meglepetésre visszatért a profi motorsport világába.** A 2007-es 125-ös MotoGP-világbajnok a cseh illetőségű ProRace csapathoz szerződött az év hátralévő futamaira, amelyeken Tóth Imihez és Németh Balázshoz hasonlóan egy Honda CBR600 RR nyergében próbál majd szerencsét. Talma élete első Supersport-futamán pontszerzéssel debütált, mégpedig úgy, hogy a viadal során egyszer kivezették a bukótérbe, amellyel jó pár pozíciót veszített, majd a huszonegyedik hely környékéről volt kénytelen ismét feljebb kapaszkodni. Végül, de nem utolsósorban tegyünk említést a Superstock1000-ben vívő Győrfi Alenről is, akinek a bravúros monzai hatodik helyét követően Misano-ban be kellett érnie egy huszonkettedik pozícióval.

hetőségét, azonban nagy valószínűség szerint 2013-ban a Dani Pedrosa–Marc Marquez duóval áll majd rajt az év gyári csapata. (Mivel a Dorna nemrégiben a gyártók szövetségének a kérésére eltörölte az „újoncszabályt”, mely szerint a királykategóriában az első teljes szezonját futó pilóta csak szatellit csapatban szerepelhet, ezért a HRC nyugodt szívvel szerződteheteti a jelenleg a Moto2-ben szereplő Marquezt.)

Az átigazolási lehetőségek szövvényes hálózatába azonban kár lenne idejekorán bele menni, pláne, hogy mostanság az a hír járja, miszerint a Ducati egy kétéves szerződést ajánlott a Tech3 Yamahánál szereplő Cal Crutchlow-nak. A nagy kérdés ezzel kapcsolatban leginkább az, hogy vajon kinek a helyére érkezne az angol a vörösökhöz. Visszakanyarodva azonban Stoner Le Mans-i bejelentéséhez: ez még csak a hétvége kezdete volt, így sokan nem is sejtették, hogy a Francia Nagydíj versenynapján egy hasonló volumenű hírré lesznek majd tele a MotoGP-vel foglalkozó sajtóforrások. A francia viadal ugyanis esős körülmények között zajlott, amely kimondottan jól jött Valentino Rossinak és a Ducatinak,

hiszen a „Doktor” nedves pályán képes volt kamatoztatni valós tudását. Az olasz motoros végletekig izgalmas csatát vívott a Tech3 versenyzőivel, illetve Casey Stonerrel, majd végül a magabiztosan diadalmaskodó Jorge Lorenzo mögött a második helyen ért célba. Bár a Yamaha spanyol versenyzője káprázatos versenyt futott, az újságok elsősorban mégis Rossi és Stoner csatájáról, illetve a kilencszeres világbajnok második helyéről számoltak be.

Hasonlóképpen zajlott a katalán verseny forgatókönyve is, már ami a győzelem sorsát illeti, vagyis Jorge Lorenzo győzött, akárcsak a szezon hatodik futamán Silverstone-ban. Köszönhetően annak, hogy a 2010-es világbajnok az év első hat versenyéből négyet megnyert, kettőt pedig második volt, egy viszonylag magabiztos, huszonöt pontos előnyt tudott kiépíteni magának Stoner ellenében. Lorenzo dominanciájának köszönhetően már-már törvényszerű módon ismét felerősödtek a Stonerrel szembeni kritikák, mely szerint a 26 éves motoros a feljebb már említett bejelentése óta nem veszi olyan komolyan a versenyzést, illetve motivációhiánnyal küzd. Azt pontosan nem lehet tudni,

hogy mi van a háttérben, azonban szem előtt kell tartani azt is, hogy a Hondának továbbra is rengeteg gondot okoznak a Bridgestone arbronsai. Az úgynevezett „chattering” jelenségre (a motor futóművének vibrációja, pattogása) továbbra sem találják a megoldást a csapatnál, sőt a Bridgestone új első gumija csak felerősítette ezt a problémát.

Meglátjuk, hogy a szezon hátralévő részében képes lesz-e a Honda és Stoner feltámadni, pláne, hogy immáron egy jóval magabiztosabb Jorge Lorenzóval állnak szemben, ugyanis a spanyol motoros további két évet hosszabbított a Yamahával, még a silverstone-i nagydíjat megelőzően, ami azt jelenti, hogy 2014 végéig még biztosan a kékek gyári pilótája lesz.

Eredmények

Le Mans				
1. Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha	
2. Valentino Rossi	ITA	Ducati Team	Ducati	+9.905
3. Casey Stoner	AUS	Repsol Honda Team	Honda	+11.298
4. Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+29.361
5. Stefan Bradl	GER	Lcr Honda Motogp	Honda	+32.477
Catalunya				
1. Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha	
2. Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+5.003
3. Andrea Dovizioso	ITA	Monster Yamaha Tech3	Yamaha	+9.361
4. Casey Stoner	AUS	Repsol Honda Team	Honda	+9.544
5. Cal Crutchlow	GBR	Monster Yamaha Tech3	Yamaha	+12.506
Silverstone				
1. Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha	
2. Casey Stoner	AUS	Repsol Honda Team	Honda	+3.313
3. Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+3.599
4. Alvaro Bautista	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	+5.196
5. Ben Spies	USA	Yamaha Factory Racing	Yamaha	+11.531



A bajnokság állása

1. Jorge Lorenzo	140
2. Casey Stoner	115
3. Dani Pedrosa	101
4. Cal Crutchlow	66
5. Andrea Dovizioso	60



AKIK MÁR MEGNYERTÉK

Hivatalos partnerként a BMW természetesen a versenyzőkre is gondolt. Éppen ezért vezették be az év kvalifikációs emberének járó díját, de a téli MotoGP-teszt legjobbját is megajándékozták egy különleges bajor autóval – amíg volt hivatalos időmérés.



MotoGP-teszt: a téli teszten rendezett „kvalifikáció” leggyorsabbja. Éves díj: az év legeredményesebb „pole manje”.

A BMW eddigi díjazottjai:

Év	Esemény	Versenyző	Díj
2003	MotoGP-teszt éves díj	Loris Capirossi	BMW 330 CD
		Valentino Rossi	BMW Z4 Roadster
2004	MotoGP-teszt éves díj	Valentino Rossi	BMW Z4 2.2i
		Valentino Rossi	BMW 645 Ci
2005	MotoGP-teszt éves díj	Sete Gibernau	BMW 130i
		Sete Gibernau	BMW M5
2006	MotoGP-teszt éves díj	Colin Edwards	BMW Z4 M Roadster
		Nicky Hayden	BMW Z4 M Coupé
2007	MotoGP-teszt éves díj	Valentino Rossi	BMW Z4 M Coupé
		Casey Stoner	BMW M3 Coupé
2008	MotoGP-teszt éves díj	Casey Stoner	BMW Z4 M Roadster
		Casey Stoner	BMW M3 Convertible
2009	MotoGP-teszt éves díj	Casey Stoner	BMW 135i BMW Sauber F1 Team Edition
		Valentino Rossi	BMW M3 Sedan
2010	éves díj	Jorge Lorenzo	BMW M3 Coupé
2011	éves díj	Casey Stoner	BMW M1 Coupé

a bemelegítő kör alatt, majd a rajt utáni első körben szintén a mezőny mögött haladnak. Az utolsó fázis akkor lényeges, ha az első körben valami komolyabb baleset történik (mint amilyen a 2006-os katalán tömegbukás is volt), ilyenkor az autóban ülők feladata, hogy minél hamarabb informálják a versenyigazgatóságot. Ám a biztonsági autóknak nem ez az egyetlen jelenésük a hétvége során. Számukra már csüörtökön kezdődik a munka, amikor egy órán keresztül ellenőrzik a pálya minden egyes négyzetcentiméterét, valamint az időmérő rendszert. Ezt a folyamatot mindennap megismétlik, illetve reggelente is megtesznek 10 kört még a hivatalos pályainspekció előtt. (A pályainspekció során a versenyigazgató és más hivatalos személyek is mennek egy kört, amelynek során például a sportbírókat is ellenőrzik.)

Biztonsági kérdés

Négykerekűek a MotoGP mezőnye előtt

Megszólal a sziréna, a háromperces tábla a magasba emelkedik, majd egy tekintélyt parancsoló BMW kilő a rajtrácson felsorakozott versenyzők elől. Ezt a procedúrát láthatjuk minden egyes gyorsasági motoros világbajnoki futam előtt az elmúlt tizenhárom évben. De mi a biztonsági autó (safety car) szerepe a MotoGP-n? És ki ül a volán mögött? Most eláruljuk.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: BMW



Ami nekünk szórakozás, az a versenyzőknek minden egyes alkalommal egy próbatétel, amelynek során a testi épségüket teszik kockára. Erről persze nem kell folyton beszélni, de tenni igenis kell azért, hogy a lehető legbiztonságosabb körülmények között feszüljenek egymásnak ezek a modern kori gladiátorok.

És tesznek is. Ennek a biztonsági folyamatnak fontos eleme a safety car-ok által végzett munka. Az autók – merthogy több is van – a legfontosabb szerepet természetesen a rajtprocedúra során és a futam első körében kapják. A bemelegítő kör előtt még egyszer, utoljára ellenőrzik a pálya állapotát (főként szélsőséges időjárási körülmények között fontos, hogy mit tapasztalnak), kísérik a mezőnyt

A BMW 1999 óta hivatalos szállítója a Dornának és a MotoGP-nek. A biztonsági autókban kívül két motort és kilenc további járművet biztosítanak a VIP Village-vendégek mozgására az európai futamokon, míg a tengerentúliakra két safety car-t és egy safety bike-ot juttatnak el, 2016-ig már biztosan. A 2012-es biztonsági autófloottát az alábbi típusok alkotják: M6 Coupé (Safety Car 1), M5 Limousine (Safety Car 2), M3 Coupé (Safety Car 3), X5 M (Safety Officer), X6 M (Medical Car), X3 30d (Medical Car).

A sofőr



Carlos Prátola tizenegy éve a hivatalos safety car sofőr a MotoGP-n. A korábbi argentin raliversenyzőt a német gyár kérte fel, mert rájöttek, hogy a jó technika mögé megfelelő ember is kell, és nem lehet állandóan váltogatni a versenyzőket, ahogy azt tették addig. Személyes tapasztalat után mondhatom, hogy Carlos tényleg érti a dolgát. Precízen, pontosan, biztonságosan vezet, és mindezt nagyon gyorsan!

„Az a dolgom, hogy a lehető leggyorsabban menjek” – mondja fülig érő mosollyal, miközben finoman megúsztatja az M6-ost az estorili pálya egyik kanyarjában. „A munkám leg-

fontosabb része az első körben követni a pilótákat, és szükség esetén informálni a versenyigazgatóságot. Minden pálya minden egyes négyzetcentiméterét pontosan ismerem, így az is előfordul, hogy egy-egy versenyző tanácsot kér tőlem a rajt előtt. Hogy mit kérdeznek? Azt nem árulhatom el” – nevet.

„A legemlékezetesebb verseny? Egyszer Kínában annyira szakadt az eső, mintha dézsából öntenék. A verseny előtt körözni kellett a pályán, én pedig az út közepén haladva csúszkáltam a vízfolyásokon. Imádtam. Kedvenc pályát nem tudnék mondani, de a mugellói aszfaltcsík ritmusát nagyon szeretem, és Brno is remek.”

És hogy milyen az idejű autója? Íme néhány adat a számok szerelmeseinek. 4,4 literes V8-as motor, M Twin-Power Turbo technológiával. Teljesítmény: 412 kW/560 lóerő 6000-es fordulattól, maximális nyomaték 680 newtonméter 1500-as fordulattól.

Ötcsillagos utazás Kelet-Ázsiába, a kultúrák és látnivalók színes forgatagába.

Békés vidékektől a nyüzsgő nagyvárosokig Kelet-Ázsiára elragadó bájának nehéz ellenállni. Az inycsiklandó kultúris élvezetektől a csodálatos, ősi romokig Kelet-Ázsiára sok felfedezni való kínál. Repüljön velünk az egyre bővülő, már több mint 100 átléteft lefedő hálózatunk valamelyik ázsiai járatán!



Északkelet-Ázsia

- Csongking • Hangkong
- Kanton • Oszaka • Peking • Szüül
- Sanghaj • Tokió

Délkelet-Ázsia

- Bali • Bangkok • Hanoi
- Ho Si Minh-város • Jakarta
- Kuala Lumpur • Manila
- Phuket • Szingapúr

World's 5-star airline.
qatarairways.com/hu



Ördögszekerek

Páros csaták a Hungaroringen

Idén Magyarországra is ellátogatott az FIM Sidecar World Championship, azaz az oldalkocsis motorkerékpár világbajnokság teljes mezőnye. Aki látta, nem felejt el a résztvevők különleges produkcióját.


SZÖVEG: TDK • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, LÁZÁR GERGŐ



„A különleges látvány és az izgalom ma is a régi, de a technika már hipermodern.”



Az ötvenes évek elején – amikor a Formula-1 is elindult világhódító útjára – Európában és világszerte egyre nagyobb népszerűségnek kezdtek el örvendeni a motorsportok. Az igazi különlegességet jelentő oldalkocsis motorversenyeknek is hamar kialakult a versenyzői és rajongói tábora, a futamokon pedig a bátor pilóták mellett a hajmeresztő pózokban kihajoló társaik is ott küzdöttek minden egyes kanyarvételért. A különleges látvány és az izgalom ma is a régi, de a technika már hipermodern, ez azonban semmit nem von le abból az élményből, amit az oldalkocsisok szállítottak Magyarországra – és az sem elhanyagolható szempont, hogy hosszú idő óta ez volt az első FIM széria, amely versenyt rendezett a Hungaroringen.

Ami a tényeket illeti: az időmérő első szakaszát a Markus Schlosser, Thomas Hofer páros nyerte, a második szakaszon viszont hatalmasat robbantottak a Birchall-testvérek, Ben és Tom. Ez főleg Bentől volt egészen elképesztő teljesítmény, hiszen nem régiban a Man-szigeti versenyen csúnyán megsérült az egyik karja. A világbajnokság hungaringi, második futamán aztán a német Jörg Steinhausen, Gregory Cluze páros nyert, akiket nem lehetett tartani, és gyönyörű versenyzéssel végül a dobogó legfelső fokára állhattak fel. 



Első látásra sűrű volt a mezőny a Hungaroringen, de csak azért, mert minden kategóriát egy futamban indítottak



Újra itthon

Egy hét alatt két futam


A Slovakiaringi nyitány után június elején két futammal folytatódott a gyorsasági motoros magyar bajnoki versengés. Előbb az Alpok-Adria bajnokság részeként a Pannónia-ringen, utóbb pedig az oldalkocsis világbajnokság betétfutamaként a Hungaroringen.

SZÖVEG: KONICO • FOTÓ: GÉMESI BALÁZS, LÁZÁR GERGŐ

A Superstock600-as értékelést Chrobák János vezeti maximális ponttal, aki a Pannónia-ringi versenyen ezúttal néhány századdal lemaradt az Alpok-Adria pódiumról, de a magyarok között ismét a leggyorsabb volt Nagy Győző és Kovács Niki előtt, utóbbi a tavalyi esős verseny után újra dobogóra állhatott a férfiak között. Rizmayer Gábor szintén alig egy tizeddel

csúszott csak le a Superbike kategória harmadik helyéről az erős nemzetközi mezőnyben, akihez a magyar díjkiosztón Sárkány Dezső és Bezzegh István csatlakozhatott.

A 750-es kategória ezúttal is az 1000-esek között futott. A magyarok versengését Greksa Attila nyerte, akit Vigh György és Dér Zoltán követett.

Egy hét múlva már a Hungaroringen feszültek egymásnak a versenyzők, ahol a kevés induló miatt mindössze egy, összevont futamot rendeztek mindhárom kategória indulóinak. A nap hőse végül Kispataki Viktor lett, aki brnói kéztörése után egy hónappal ismét felvette a kesztyűt, annak ellenére, hogy a tökéletes gyógyulástól még messze van. És ha már motorra ült, nyert is. Tíz másodperccel Sárkány Dezső és további hárommal, a technikai gondokkal küzdő Rizmayer Gábor előtt. A 600-asoknál Chrobák Jánosnak nem volt ellenfele. A második helyet ezúttal Sebestyén Péter szerezte meg Kurucz Ferenc előtt. A nap egyetlen női versenyzője, Kovács Niki egy kölcsönmotorral teljesítette a távot (miután a sajátja az edzésnapon tönkrement), amelyet az ötödik helyre tudott behozni kategóriájában. A 750-eseknél Vigh György, Kovács Ferenc, Rimai Roland lett az első három sorrendje. A versenyt egyébként a második körben Greksa Attila bukása miatt megszakították, és csak később indították újra. 



Fent Rizmayer, Kurucz és Kovács Niki, lent Vigh, Chrobak, Kispataki



Harcosok

Az élmenők Nagykanizsán és Ácson folytatták

Zala és Komárom megyében rendezték a motokrossz országos bajnokság II. és III. fordulóját. Az MX1 két-két versenyének győzelmében három motoros osztozott, míg az MX2-esek küzdelmeit két versenyző uralta.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ, MXONLINE.HU • FOTÓ: VARGA ZOLTÁN (MXFOTO.HU)

A zalai pálya – ha valaki nem tudná - a hazai motokrossz-történelem része. A talaj kemény, a természeti adottságok kínálta lehetőségeket pedig épített akadályokkal is kiegészítették. És gyors, sőt nagyon-gyors részekkel. A kani-zsai olyan helyszín, amit szeretnek a nagyobb motorok. Talán ezért is tippelték a verseny előtt a hozzátértők a 450-es Kawasakival induló Szőke Márk győzelmét a kisebb 350-es KTM-en versenyző Lécz Gergellyel szemben. Ugyanakkor az edzésen Adamek Imre ismételt fölénye látszott igazolódni, igaz hajszaügyi különbséggel: a szabadedzésen 6, a mért edzésen alig több mint 4 század másodperccel, de gyorsabb volt Szőkénél. Aztán az első futam rajtját is elhozta Adamek. Viszont Szőke az első forduló után látta, hogy itt azonnal robbantani kell, ha tisztán akar nyerni, és már a második kanyar előtt lehajrázta Adameket. Lécz Gergő is ott volt Adamek nyomában, így hárman küzdöttek, és a brutáli-

san gyors pályán pillanatok alatt elhúztak a mezőnytől. Elöl Lécz folyamatosan nyomás alatt tartotta Szőkét, de az 5 másodperces határt nem tudta áttörni, és végül Szőke Márk megnyerte idei első futamát Lécz és Adamek előtt. A második futam Adamek számára rosszabbul nem is kezdődhetett volna: a rajtnál összeakadt valakivel, hatalmasat esett, és gyakorlatilag utolsóként kezdte a felzárkózást. Lécz viszont nagyon komolyat startolt a 350-esSEL, nyomában Szőkével, aki ismét gyorsan előzésre vitte a dolgot, és az élre állt. Közben Marosi, majd Kerese is megelőzte Sáskát, elöl pedig Lécz kezdett egy kicsit elnyúlni Szőkétől, sőt a lendülete a végéig kitarított és hozta a második futamot.

Az MX2 már a versenyt megelőzően is elég fordulatosra sikerült. Az első két futamot simán nyerő Szvoboda Bence a közelmúltban lesérült, és ezért kérdéses volt, hogy egyáltalán rajtához áll-e. Közben legnagyobb ellenlábasa,



Hugyecz Erik időlegesen átigazolt az osztrák bajnokságba, és dobta a következő hazai bajnokikat, többek között a nagykanizsaiakat is. De Szvoboda mégis megpróbálta Nagykanizsát. A szabadedzésen nem motorozott, viszont a mért edzésen ment pár kört és rögtön a leggyorsabb volt Firtosvári Gábor, Décz Balázs és Nagy Alex előtt. A versenyen viszont már egyáltalán nem volt könnyű dolga. Az első futam rajtját Firtosvári hozta, nyomában Szvobodával, Naggyal és Déczivel. Az első körökben úgy tűnt, hogy a legjobban startoló elhúz és egy lélegzetnyi előnyhöz jut, ám Dósa Dömét kicsit

bajosán sikerült Firtosvárinak megelőzni, és el is esett az akcióban, ezzel szabad utat engedve Szvobodának. Mire Firtosvári összeszedte magát, már csak a távoli harmadik Décz elé tudott visszaállni. A dolog azonban itt nem ért véget, hiszen Firtosvári motorja is megsérült, és elkezdte veszíteni a hűtővizet, így kénytelen volt feladni a versenyt, ezzel Déczre hagyva az értékes második helyet. A második futamban aztán Firtosvári ismét nagyon erősen kezdett, de Szvobodával, Déczivel és Nagy Alexsel igazából csak másolata volt az első futam rajtjának. Idővel Szvoboda elkezdte komolyabban közelíteni, és a lekörözöttek között be is érte, majd ahogy egy lehetőség adódott, megelőzte, így állította be a végeredményt. Décz mérnökien precíz motorozással, de távoli harmadik lett, míg Nagy Alex a negyedik és Moór is tartani tudta előkelő ötödik helyét.

„Az MX1-ben és MX2-ben is érdekelt Hugyecz Erik a második forduló kihagyta, Ácson azonban megint hazai pályán érezhette magát, ráadásul mint egy tank söpört le mindent, ami az útjába került. Az első futam rajtjánál Lécz Gergely összeakadt több társával is és nagyot buktak, így az utolsó helyre esett vissza. Hugyecz a harmadik körig ment Szőke mögött, majd átvette a vezetést, miközben Ring-

hoffer levadászta Marosit, és elkezdte Szőkét szorongatni. Az eredmény viszont már nem változott, ami kisebb meglepetésként hatott, az Lécz fantasztikus felzárkózása volt, aki végül az utolsó körben a negyedik helyig küzdötte fel magát. A második fordulóban Hugyecz még jobban teljesített és sima rajt-cél győzelmet aratott. Az üldözők sorrendje most Ringhofer, Szőke, Lécz, az immár Borka csapatában versenyző Kerner László, Hujber Péter és Marosi voltak” – mesélte lapunknak Tóth Ádám, Décz Balázs edzője. „Az MX2-esek első versenyét az osztrák Christoph Heinz és Firtosvári Gábor kezdték a legjobban, de Hugyecz Erikkel egyikőjük sem bírt. A második helyen végül Firtosvári végzett, a harmadikon pedig Szvoboda Bence, aki hatalmas harcot vívott Décz Balázzsal. A második versenyen Hugyecz megint jól rajtolt, de mivel ez már a negyedik versenye volt a nap, így kicsit elfáradt. Végül csak a második helyen tudott célba érni, mert Szvoboda Bence szép manőverrel ment el mellette. A harmadik Firtosvári lett, Décz pedig a negyedik, de úgy, hogy a verseny felétől kezdve az összes körben ő futotta a legjobb időt” – zárta összefoglalóját Tóth Ádám, aki nagyon jó véleménnyel volt Hugyecz Erikről, és teljesítményéről. „Eriken nagyon látszik már az, hogy sok külföldi versenyen is indul. Fejben

A bajnokság állása

MX1	
1. Szőke Márk	131
2. Lécz Gergely	130
3. Kerner László	100
4. Hujber Péter	87
5. Sáska Gábor	86
MX2	
1. Szvoboda Bence	145
2. Décz Balázs	116
3. Nagy Alex	108
4. Firtosvári Gábor	102
5. Vörös Zoltán	81

nagyon ott van, tudja mikor, milyen helyzeteket kell elkerülnie. Az meg, hogy fizikailag mennyire kemény, jól látszik az ácsi produkcióján, ahol három versenyt megnyert, az utolsó pedig második helyen végzett.”



Az ácsi rajtgép indulás előtt: az esélyesekek ezúttal is kitétek magukért





Három győztes

Máriapócs száguldott az ST Quad mezőnye

Nagy izgalmakat hozott a bajnokság harmadik versenyhétvégéje a Rabócsiringen. Június közepén három futamot is rendeztek Máriapócsra. Kettőt délután, egyet pedig késő este, sötétben.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, TDK

A Prestige-kategória győztese egyértelműen Kazár Miklós volt. Az összesített tabellát is vezető miskolci versenyző ugyanis nyerte az első futamot. A második helyen Jarjabka József végzett, a harmadikon pedig Régi István. Az elsőhöz hasonlóan, a második futamon is Kazár Miki hajtott át elsőként a célvonalon, de győzelmét a leintést követően át kellett adnia Régi Istvánnak, lévén, hogy a Maximmun Racing Team versenyzője kapott egy utólagos 20 másodperces időbüntetést. A harmadik



Ugyan csak az egyik futamot nyerte meg Kazár Miklós, így is ő volt a hétvége legjobbja, és a bajnokságot is vezeti

Egy, kettő, kettő...

„Nagyon jól kezdődött a verseny, mert az első futamban rögtön az elején megelőztem a legnagyobb riválisomat. Innentől kezdve pedig **gyakorlatilag rajt-cél győzelmet arattam** – emlékezett vissza az eseményekre Kazár Miklós. – A második futam már sokkal eseménydúsabb volt. Jarjabka ugyanis a felvezető körben eltűnt. Felálltunk a rajtrácsra, és mindenki kivárt. Ekkor a bíró jelzett a zászlójával. Azt hittem, még egy kört kell menni a rajtig, így 10 centire bemozdult a motorom. Kaptam 20 másodperc büntetést, ezért nagyon sietnem kellett. Ismét nyertem, de Régi Istvánt ettől kisebb különbséggel győztem le, így a második helyre szorultam.”

„Az éjszakai futamban volt a pályának egy része, ahol semmit nem lehetett látni – folytatta Kazár Miklós. – Ráadásul ezen a ponton elég gödrös volt a burkolat. A többiek azonban a folytatás mellett döntöttek, így természetesen odaálltunk a rajtához. Nagy csatát vívtam Jarjabkával, ment az adok-kapok. Sokáig az élen álltam, de ekkor behajtottam egy mélyedésbe, így visszaestem a második helyre. De így sem vagyok elégedetlen, a hétvégén én gyűjtöttem a legtöbb pontot.”

A bajnokság állása

Prestige-kategória	
1. Kazár Miklós	213
2. Jarjabka József	205
3. Régi István	179
4. Varga Norbert	136
5. Benes László	60
Open-kategória	
1. Porkoláb Gergő	139
2. Kunkli Tivadar	112
3. Ludas Zoltán	65
4. Porkoláb Ákos	62
5. Herner Péter	60

helyen Jarjabka József zárt. Az éjszakai versenyt aztán Jarjabka húzta be, így a három versenyen begyűjtötte a dobogó mindhárom fokát. A második helyen Kazár Miki végzett, aki nagy ellenfelét, Régi Istvánt előzte meg a kockás zászló lengetése előtt.

Az Open kategóriában Porkoláb Gergő két győzelmet szerzett a három versenyen, a második futamon a harmadik helyen intették le. A versenyző tökéletes hétvégéjét Ludas Zoltán és Porkoláb Zoltán rontották el, végül ők lettek Máriapócs 2. és 3. legeredményesebb quadosai.

A fordulót óriási hőség, nagyszerű szervezés és remek hangulat jellemezte, a nevezők számára azonban ezúttal sem voltak teljesen elégedettek a rendezők. A mezőny legközelebb Kacucson lép pályára, ahol ismét nagy csata várható, így mindenképpen érdemes kilátogatnia a szurkolóknak a Budapest-közi pályára.

SRT

www.srteam.eu



hivatalos forgalmazója



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

Tel: 06-20/21-22-900

www.srteam.eu



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.



Megérte várni

Kipróbálta a KTM-et, de a Suzukival nyert

A máriapócsi hétvégén végre megszületett ifjabb Régi István első futamgyőzelme, ráadásul a jó öreg Suzukival. Ennél is izgalmasabb volt azonban, hogy az éjszakai futamon próbálta ki az új gépet, amelyre már jó másfél évet várt.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: TDK



Korábban még nem voltál éjszakai futamon: hogy tetszett ez az első?

Nagyon tetszett, hihetetlen hangulat volt, sok néző: szerettem. Ugyanakkor furcsa is volt, ugyanis végre kipróbálhattam az új motoromat, a KTM-et. Az az RST, ami az eredménylistában is szerepel a nevem mellett, egy újfajta

vázat jelöl. Ezt Svájcban gyártják, és kifejezetten aszfalra készül. Meg kell vele még tanulnom menni, mert egész más, mint az eddigi gépem volt: nincs rajta rugózás, mert ugye aszfalra készült, és amikor Máriapócon rámentem a murvára, nem nagyon tudtam irányítani a motort. Arról nem is beszélve, hogy a murvás részen kicsit sötétebb volt a pálya, úgyhogy ott kétszeresen is óvatoskodni kellett.

Ehhez képest viszont jól sikerült a hétvége, hiszen összesítésben harmadik lettél. Nem volt nagy feladat egyszerre éjszakai futamon versenyezni és egyszerre ismerkedni az új technikával?

Nem tudom, csak azt, hogy nagyon készültem már erre a motorra, és alig vártam, hogy mehessek vele – éjszakai verseny ide vagy oda. A gép igazából már korábban megérkezett, de hol ez nem volt jó, hol az nem ment: nem sokkal a verseny előtt még karburátorprob-

lémáink is akadtak. De amikor odaértünk a pályára, és kiderült, hogy minden oké végre, alig vártam, hogy elrúghassam neki, nem foglalkoztam semmi mással.

Pedig voltatok elegenden a pályán: hogy mentek a rajtok? Óvatos rajtoló vagy, vagy inkább agresszív?

A széléről szeretek rajtolni, mert onnan könnyebb bevágni: ha ezt agresszivitásnak veszed, akkor az vagyok, de muszáj, ha el akarok valamit érn. Viszont, csak hogy érzékeltessem, mennyire jó a KTM: a harmadik futamban a 6. helyről rajtoltam, és olyan jól sikerült megfognom, hogy a másodikra jöttem fel rögtön. Utána persze elővatoskodtam a dolgot, és csak a harmadik lettem, de nem baj, mert az tisztán látszik, hogy megérte várni erre a motorra.

Akkor most három motorod van, így nagy lehet a fejkarás versenyek előtt, hogy mikor melyikkel állj rajtához...

Nem, csak kettő van: a KTM, amit már régóta tervezünk meg az RST, amiről meséltem. A Suzuki ugyan meghozta az első futamgyőzelmemet, de nincs tovább, megváltam tőle. A KTM-et egyébként most csak a harmadik futamban próbáltam ki, de mivel annak nincs talajspecifikációja, így azzal ezen a változó burkolatú pályán sokkal nagyobb élmény volt menni. Bár a KTM-mel tervezem az idei évet, azért mindkettőt tudnom kell kezelni, és most végre mindkettőt használhatom!

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





A DD2 után a Rotax MiniMax géposztályban indultak a legtöbben Bruckban. „Nicolas Schöll eltökélt szándéka, hogy idén megnyerni ezt a bajnokságot, és ezt rendszeresen a tudatára is adja ellenfeleinek. A nagy kihívója, Kovács Zsombor most talán kicsit enerváltabban versenyzett, de a lengyelek és az osztrákok nagyon keményen küzdöttek. Szlovákiában aztán Ifjabb Szalontai Attila abszolút sikerének lehetett szemtanúja a nagyerdemű” – nyilatkozta Hargitai.

A Junior kategória brucki fordulójában Wischofer ismét ellentmondást nem tűrően ment,

és bár mind az első és második fordulóban legyőzte őt Thomas Preining, a magyar bajnokságot lassan így is toronymagasnak mondható előnnyel vezeti. A CEE megnyerésével ő indulási jogot is szerzhet a Grand Finals-re, melynek idén Portugália ad otthont. A magyar fiúknak most nem volt szerencsésük, a címvédő Hercsik Vince például belekeveredett több balesetbe is, ő azonban Dunaszerdahelyen az időmérő megnyerését követően mind a két futamon második helyen tudott zárni az osztrák fiú mögött.



„Bruckban összesen 137 pilóta adta le nevezését, ami abszolút rekord. Majd mindegyik géposztályban volt külföldi versenyző.”

Szomszédolás

Bruck és Dunaszerdahely: Alakulnak az idei erőviszonyok

Május közepén Ausztriában rendezték a magyar országos gokart bajnokság harmadik fordulóját, mely egyben CEE hétvége is volt, egy hónappal később pedig Dunaszerdahelyen indították be a motorokat.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: ÖRZSIK ÖDÖN

A történések összefoglalására ezúttal is az MGSZ elnökét, Hargitai Sándort kértük fel, aki azzal kezdte: mióta betölti pozícióját, azóta nem tapasztalt akkora számú indulót, mint Bruckban. Összesen 137 pilóta adta le nevezését, ami abszolút rekord. Majd mindegyik géposztályban képviselte magát külföldről érkezett versenyző. Dunaszerdahelyre már kevesebben érkeztek, de izgalmakban ott sem volt hiány.

A Micromax kategóriában egyértelműen kimagaslott egy pilóta, mégpedig Barkóczy Kevin, aki mindkét versenyt megnyerte mindkét helyszínen. „Eddig nagyon meggyőző Kevin

szereplése, az utóbbi fordulóban egyértelműen eldőlt, hogy ő a bajnokság legnagyobb esélyese. Persze Kun Ruben is szépen tartja magát, de aki nagy meglepetését okozott számomra, az Surányi Márk volt. Először indult versenyeken az évben, és rögtön szerzett is két második helyezést” – fogalmazott az elnök.

A Rotax Max géposztály két nemzetközileg is elismert menővel soraiban állt rajthoz a brucki hétvégén. Kancsár Ferencet nem kell bemutatni a hazai motorsport rajongóknak, mindenki ismeri a nevét és hazai, valamint nemzetközi sikereit. Hozzá csatlakozott Ukio Sasahara is – lévén a magyar

egy nyílt bajnokság – aki tavaly junior világbajnoki címet nyert. „Fontos megemlíteni, hogy a japán fiú pontokat kapott a magyar bajnokságban és a Közép-Kelet-Európa Zóna Trófea sorozatban elért eredményei után is, de mivel nem ebből a régióból származik, így hiába is nyeri meg bármelyik szériát a kettő közül, az év végén megrendezésre kerülő Grand Finals-re nem kvalifikálja magát vele. A kategóriában nagyszerűen ment még Ferencz Márk is, aki tartotta a lépést a nemzetközi mezőnnyel. Dunaszerdahelyen Kancsárt nem lehetett tartani, de meg kell említeni Nagy István Ármint első dobogós helyezését is, amihez sokan gratuláltak neki” – fogalmazott Hargitai Sándor.

A DD2 kategóriában Simon Wagner bizonyult a legjobbnak, hiszen mindkét futamot magabiztosan nyerte a sógoroknál. A női pilóta, Sandra Simbürger is jól ment, de a második versenyen diszkvalifikálták, mert öt kilóval könnyebb volt gokartja a megszabottnál. A legjobb magyar Hargitai Győző lett, aki a két szlovákiai versenyt is magabiztosan nyerte.

A Super World Formula kategória küzdelmeiben Baló Andrást nem lehetett megállítani, mindent megnyert az elmúlt hónapban.





A DD2 N – vagyis Nemzeti DD2 – indulói között is kiemelkedik egy fiatal ember, név szerint Kovács Gábor Roland, akinek ideai szereplését nézve jövőre garantált helye lehet a DD2-esek között. A KZ2-esek versenyait az osztrák Drugda Zoltán nyerte, egy hónappal később pedig Viszlo Csaba bizonyult a legerősebbnek.

„A csapatok közti verseny viszont szintén eldőlni látszik. A Kálmán Motorsport már csak nagyon nehezen veszítheti el a végső sikert, igaz ebben a sportban bármi megtörténhet. A második és hatodik helyezettek viszont hajtani fognak a dobogóért. Két-három futam alatt a hatodikról, akár a második helyig is fel lehet érni, ami mutatja, hogy milyen szoros bajnokság az idei” – zárta mondanóját az MGSZ elnöke, Hargitai Sándor.

A Rotax Max Master géposztály futamait Fekete Balázs nyerte mindkét fordulóban, a gokartos idén a tavalyinál sokkal jobb formában versenyez, így 2012-ben neki is komoly esélyei kínálkoznak a végső győzelemre.

Tanulóév

A 2012-es év mérföldkőnek számít Takács Balázs életében, hiszen idén nem csak az országos bajnokság Rotax Max Masters kategóriájában próbál szerencsét, hanem a Mátra Kupa fordulóján is rendre az élmezőnyben végez.

Balázs számára az ideai, egyértelműen tanulóév. Pedig az eredményeket nézve sokan azt hinnék, hogy egy rutinos versenyzővel van dolguk, hiszen a Mátra Kupán eddig négy versenyből kettőt megnyert, egyszer a dobogó legalsó fokán végzett, míg egy alkalommal a technika ördögének köszönhetően feladni kényszerült a küzdelmet. Ez azonban nem vette el kedvét a versenyzéstől, sőt még nagyobb motivációt adott neki.

„A Mátra Kupán vezetem a bajnokságot kategóriámban. Ha más nem, ez hatalmas erővel tölt el a továbbiakra nézve. Az ideai tervem az, hogy ezt a sorozatot megnyerjem, és ez egyben felkészülés is lenne a következő szezonra, mikor már az országos bajnokságra szeretném összpontosítani minden figyelmemet” – fogalmazott Takács Balázs, akinek remekül sikerült a bemutatkozása nemzeti bajnokságban, hiszen az idénynyitó gyöngyösi versenyhétvége időmérő edzésén a második helyen kvalifikálta magát az elődöntőre. „Jól ment az edzésen, a versenyen

viszont sajnos motorproblémám adódott, így visszacsúsztam a mezőny közepébe.”

Arra a kérdésre, hogy melyek a célkitűzései az ideai, illetve a jövő évi szezonra, Balázs őszintén válaszolt. „2012-ben a Mátra Kupa elhódítása mellett, szeretnék legalább egyszer az országos bajnokságon is a győzelemnek örülni. Jövőre pedig, ha minden jól megy, harcolnék a bajnoki címért a Rotax Max Masters kategóriában. Ez persze csak úgy sikerülhet, ha csapatom, a Mátra Motorsport, és a csapatvezető Kalla Krisztián továbbra is olyan magas szinten támogat és segít, ahogyan azt eddig is tették. Köszönettel tartozom nekik a lelkiismeretes és remek munkájukért” – zárta mondanóját a pilóta.



A bajnokság állása		
MicroMax		
1. Barkóczy Kevin	(Top Motorsport)	349
2. Tuzson Bence	(Kálmán Motorsport)	314
3. Sugár Dániel	(Top Motorsport)	309
4. Váliint Bence	(C.R.G. GSE)	295
5. Kun Ruben	(C.R.G. GSE)	245
Rotax Max		
1. Ferencz Márk	(TTS Bau Kft.)	333
2. Kancsár Ferenc	(Kálmán Motorsport)	324
3. Fodor Árpád	(CRG Gokart SE)	297
4. Mario Seban	(TigerKart-SK)	292
5. Sáros István	(Mátra MSE)	289
DD2		
1. Hargitai Győző	(Hargitai Racing)	334
2. Jan Vinschek	(Speedworld Academy)	326
3. Madár Róbert	(Sigma Sport Klub)	301
4. Gaál Pál	(Hargitai Racing)	297
5. Kovács G. Roland	(CRG Racing)	271
Super Word Formula		
1. Baló András	(Visual Motorsport)	174
2. Béres Csaba	(Pénzes ASE)	151
3. Tuzson Attila	(Visual Motorsport)	138
4. Attramini Mirko	(Visual Motorsport)	115
5. Péntes József	(Pénzes ASE)	79
Rotax MiniMax		
1. Nicolas Schölli	(Kálmán Motorsport)	342
2. ifj. Szalontai Attila	(TTS Bau Kft.)	331
3. Kovács Zsombor	(Kálmán Motorsport)	320
4. Sövéry László	(CRG Gokart SE)	310
5. Gellér Axel	(LGK Sportbusz Racing)	288
Rotax Max Junior		
1. Mick Wioschofer	(Kálmán Motorsport)	347
2. Bende Dániel	(TOP Motorsport)	306
3. Hercsik Vince	(Kálmán Motorsport)	304
4. Gajdácsi Ákos	(Hargitai Racing)	297
5. Rónai Tamás	(CRG Gokart SE)	295
Rotax Max Masters		
1. Fekete Balázs	(Kálmán Motorsport)	340
2. Fodor Géza	(Kálmán Motorsport)	325
3. Gyutai Péter	(Energy Hungary Kart SE)	307
4. Hornyák István	(Energy Hungary Kart SE)	297
5. Liesz Gábor	(TOP Motorsport)	296



Először a dobogón

Hosszú kihagyást követően versenyez újra Nagy István Ármin

Nagy István Ármin a magyar gokartbajnokság Rotax Max kategóriájának egyik tehetséges pilótája, aki négy év kihagyást követően ült újra gokartba. Kristóf Sándorral beszélgettünk, aki – ahogyan sokan becézik – Doki technikai és fizikai felkészítését végzi.

SZÖVEG: NÉMETHVÁRI • FOTÓ: TDK

Először is talán az egyik legfontosabb tényező: hogyan került kapcsolatba Ármin a sportággal?

Egészen véletlen módon. Éppen Pesten jártunk munkaügyben, ezért a fiút letettük az egyik gokartpályán, hogy addig se unatkozzon. Mikor végeztünk a dolgunkkal, azzal fogadtak minket, hogy István rendkívül te-



Az ideai szezon egyértelműen a visszarázódásról szól, de jövőre már komolyabb célok várnak a fiatalemberre – ebben segíti majd Ármint új szerelője, Kalla Krisztián

hetséges, és megadták nekünk Szép Ferenc telefonszámát. Így indult az ő története.

Volt a pályafutásában egy kisebb szünet, mégis visszatért a sportba. Mi hajtotta? Valóban, bár azt hozzá kell tenni, hogy előtte még kategóriájában az MNASZ országos bajnoka lett, és csak azt követte a szünet. Idén jött el aztán az a pillanat, amikor eldöntötte, hogy erről szól az élete, és imádja ezt a sportot.

Mik a célkitűzések az ideai szezonra?

Az ideai bajnokságban Kancsár Feri visszatéréssel a második helyezés számít az elsőnek. Feri egészen más dimenzióban vezet, messze a kategóriája legjobbjá. Mögötte Ferencz Márk következik a második helyen. Akikkel nagy harcot fogunk vívni a 3-4. pozícióért, azok Sáros István és Locskai Lajos. Reálisan azt mondanám, idén a negyedik hely a cél, de reménykedni mindig lehet.

De jövőre már magasabbra tesztelik azt a bizonyos léccet, ugye?

Természetesen. Előbb vissza kell még szoknia Istvánnak. Bár tavaly a bajnokság utolsó két fordulóján már elindult, de az ideai is csak egy beemelegítő szezon. Jövőre aztán mindenképpen szeretnénk az első háromban végezni, de ehhez az is kell, hogy István számára életformává váljon a gokartozás és a versenyzés. Hobbiszinten már nem lehet üzni ezt a sportot, és erre ő is rájött.

És ami a konkrétumokat illeti? Mi történt veletek Bruckban és Dunaszerdahelyen?

Ausztriában csütörtökön és pénteken végigfuttattuk az edzéseket, és Doki nagyszerű időket produkált. Sajnos azonban már hőemelkedéssel indult el otthonról, és nem javult az állapota szombatra, sőt be is lázasodott. Így végül Bruckban nem állhatott rajthoz. Szlovákiában aztán szép teljesítményt láthattunk tőle, a második versenyen egy nagyszerű harmadik helyezést ért el. Első dobogós helyezése volt ez a kategóriában, mondanom sem kell, mekkora volt az öröm a futam leintését követően, valamint a díjátadón. Egyébként is nagy izgalmak közepette történt mindez: az első két helyezést mögött a harmadiktól a nyolcadik helyig hatalmas csatát vívtak a srácok, de már az időmérőn is, ahol nagyjából ennyien végeztek egy tizeden belül. Úgy érzem, nagyon jól tett a csapatnak a szereplőváltás, hiszen Kalla Krisztián egészen kiváló munkát végzett a hétvégén.



Amatőr bér gokart verseny, rendezvények, szálloda étteremmel

A megújult Birizdó Kart komplexum sokszínű ajánlattal várja vendégeit

A kedvelt kecskeméti szabadtéri gokart pálya jelentős átalakuláson ment keresztül az utóbbi években. A Biancoop Zrt. a DAOP-2.1.1/E-09-2009-0018. pályázati támogatással minőségi fejlesztést végzett, mely során nemcsak a pályakísérő területek kerültek felújításra, de egy professzionális technikai kiszolgáló rész épült 12 db gokart elhelyezésére és szervizelésére.

A megújult stadionban a regisztrációt és az eredmények követését időmérő számítógépes program segíti, melyhez a közösségi oldalról könnyen csatlakozhatnak a motorsport szerelmesei, e-mailben tájékoztatást kapnak nemcsak a pályán történő eseményekről, de saját eredményeiket is folyamatosan nyomon követhetik.

Hamarosan átadásra kerül a stadionhoz tartozó Hotel, így 44 kényelmesen kialakított, jól felszerelt kétágyas szobával tovább bővül Kecskemét város férőhely-kapacitása.

A modern háromszintes épületben a pályára csodálatos panorámával rendelkező étterem a május 9-i megnyitótól minden nap 8-22 óra között várja vendégeit. Étlapján reggeli ételek, a magyar konyha ajánlatai és gazdag italkínálat is megtalálható, az egytálételektől a gasztronómia különlegességeig.

Az étteremhez két különterem csatlakozik, lehetőséget adva ezzel vállalati és családi rendezvények lebonyolítására.

Nyitási akció keretében június hónapban minden hétfő-kedd-szerdán „torkos hétköznapokat” tartanak, vagyis az ételek árából 50% kedvezményt biztosítanak a Gokart Hotel éttermében és annak teraszán.

Június 23-án, a Múzeumok éjszakája programsorozat keretében a kivilágított pálya meghosszabbított nyitva tartással várja a vendégeket.

10 gyerek és 20 felnőtt részére készült gokart bérlésére van lehetőség, de a pályát saját autóval, motorkerékpárral és gokarttal is igénybe lehet venni.

A projekt pontos címe: A Kecskeméti Gokart Stadion technikai és turisztikai fogadóképességének javítása. A vissza nem térítendő támogatás mértéke: 235 232 944 Ft.

Birizdó Kart – Kecskeméti Gokart Stadion
6000 Kecskemét, Szent László krt.-Monostori u. 3.
(a nagybani piac bejárata mellett)
GPS: 46.882664, 19.697355
Tel.: 76/505-175, 30/651-1490
E-mail: office@birizdokart.hu • www.birizdokart.hu



Olimpia előtt

Az Oroszlány Városi Súlyemelő Egyesület eseménydús féléve

Az OVSE versenyzői mind a hazai, mind a nemzetközi porondon remek eredményekkel igazolták, hogy az egyesület, valamint a vezetőedző, Likerecz Attila nem véletlenül nyerték el a legjobb szakosztály, illetve legjobb edző különdíjat. Az áprilisi diákolimpiai döntőn két bajnoki cím mellett még három érmet, és több pontszerző helyezést értek el az utánpótlás kategóriában.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: OVSE

A felnőttek számára a szintén áprilisban megrendezett olimpiai kvalifikációs Európa-bajnokság volt az év első kiemelkedő eseménye. A kontinensviadalon Krutzler Eszter, Szilágyi



Kinga és Baranyai János személyében három oroszlányi is tagja volt a válogatottnak. Kinga 16 éves kora ellenére már a felnőtt korosztályban is bemutatkozhatott, és hat sikeres gyakorlattal, valamint összetett 18. hellyel hálálta meg a megelőlegezett bizalmat. A sportoló egyértelműen a jövő embere, aki egy-két éven belül a felnőtt válogatott meghatározó versenyzője lehet. Eszternek sajnos nem sikerült megismételni az előző évi összetett bronzérmes helyezését. Három sikertelen szakítógyakorlatot bemutatva kiesett a versenyből. A férfiak 85 kg-os kategóriájában Baranyai János remek versenyzéssel az összetett hatodik helyet szerezte meg. Eredményével döntően



hozzájárult a férfi csapat kvótaszerzéséhez. Az egyesület két élversenyzőjére a hazai versenyeken kívül a nemzetközi porondon is komoly megmérettetések várnak. Szilágyi Kinga gőzerővel készül az augusztusi Ifjúsági, valamint a novemberi Junior Európa-bajnokságra, Baranyai János pedig tagja a szűk olimpiai keretnek, így számára a 2008-as pekingi olimpiai részvétel után a londoni olimpián való szereplés jogának kiharcolása a cél.

Idén az oroszlányi egyesület versenyzőinek létszáma egy legendás sportolóval is bővült. A 60-as évek nagyszerű súlyemelő válogatottjának tagja, a világbajnoki ezüstérmes Huszka Mihály több mint 40 éves amerikai „kaland” után hazatért szűkebb hazájába, Oroszlányba.

A húszszoros masters világbajnok 79 éves kora ellenére a mai napig aktívan sportol, másjában abszolút magyar bajnoki címet szerzett a veterán korosztályban. Akik megkérdőjeleznék az ilyen teljesítményeket, azok jó ha tudják, hogy Huszka egy átlagos edzésen 160-180 kg-mal guggol, a legutóbbi versenyén pedig 150 kg-os összteljesítménnyel lett abszolút magyar bajnok.

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



A király továbbmenetel

Loeb a görögöknél is legyőzte a Fordokat

Át tudta menekíteni Dél-Amerikából kitűnő formáját Sebastien Loeb, és Argentína után az Akropolisz Ralit is megnyerte. Ez meglepetéseredménynek számít, hiszen a görögországi futam eddig a Fordok felségterületének számított.

SZÖVEG: AMBER PR
FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES



Már a tavalyi eredmény is szokatlan volt, ám akkor Loeb akkori csapattársa, Sebastien Ogier győzedelmeskedett. Most is kettős Citroen-győzelem született, de ezúttal Loeb lett az első és csapattársa, Mikko Hirvonen a második. Jari-Matti Latvala (Ford) felépülése a kéztöréséből jól sikerült, hiszen mindjárt az első versenyén a dobogóra, annak is a harmadik fokára állhatott fel.

Persze nem kapta ezüsttálcán Loeb a görögországi győzelmet, de erőfeszítéseinek eredményeként a győzelemmel 30 pontra növelte előnyét az egyéni ponttáblán, így 119 ponttal áll az élen. Loebnek egy kései defekttel, majd a Ford-pilóták támadásaival kellett

Próbáltam figyelni az autóra és az abroncsokra. Szerintem mindenkinek nagyszerűen sikerült ez a rali, Mikkónak, Petternek és Jari-Mattinak is” – tette hozzá a verseny győztese.

Jari-Matti Latvala teljesítménye valóban dicséretre méltó. A finn pilóta az élen is haladt a futam elején, majd sok időt veszített autójának vezethetőségi problémái miatt. Azt is bizonyította, hogy remekül felépült a kulcsonttöréséből, hiszen később is sikerült nagyon megközelítenie Loeb-öt, de hibázott szombaton, és defektet kapott, valamint megsérült a fékje, így már nem volt sok esélye a győzelemre. A dobogóra azért így is felért a kék ovális márka klasszisa.

Az Adapta-csapat norvég pilótája ismét remekelt, hiszen, bár ezúttal épphogy lecsúszott a dobogóról, de Mads Östberg ismét a mezőny elején végzett. Őt Martin Prokop követte a csehек által indított Forddal, ami szintén szép eredmény. A hatodik helyezett a Junior Citroen csapattal versenyző ifjú Thierry Neuville lett, bár ő sem úszta meg baj nélkül: pénteken több percet is veszített autójának törött hajtótengelye miatt. A tavalyi győztes Sebastien Ogier ezúttal „csak” a hetedik lett a Volkswagen Motorsport Skodájával. Őt Yazeed Al-Rajhi, Ott Tanak és Abdulaziz Alkuwari követte az első tízben.



Hirvonen „jó vétel” volt a Citroennek, stabilan szállítja a 2. helyezket a franciáknak

megküzdenie, hogy végül a győzelemért járó pontok mellett a Power Stage-győzelemért járó bónuszpontokat is zsebre tegye. Loeb háromszoros Akropolisz Rali-győztesként olyan nagy nevek nyomába ért, mint Miki Biasion, Walter Röhrl és Carlos Sainz.

„Ez a rali nagyon hosszú és nehéz volt” – sóhajtott Loeb a célban. „Szerencsénk volt reggel, de általánosságban véve nagyon keményen kellett harcolnunk. Próbáltam tartani a ritmusomat, és úgy tettem, ahogyan jónak éreztem.

A másik gyári Forddal Petter Solberg rossz gumiválasztása miatt a versenyen nem tudott labdába rúgni. Autójának oldala megsérült, majd próbálta a francia ellenfelet utolérni, ám a vasárnapi első gyorsaságban balesetet szenvedett és kiesett. Így Loeb kétperces előnnyel hajtott csapattársa, Mikko Hirvonen előtt, s ez elég idő volt arra, hogy megtartsa az első helyét úgy is, hogy meg kellett állnia, és abroncsot kellett cserélnie három gyorsasági szakasszal a verseny vége előtt.

Végeredmény			
1. Sebastien Loeb	Citroen DS3	4:42:03,3	
2. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	4:42:43,3	
3. Jari-Matti Latvala	Ford Fiesta RS	4:45:08,1	
4. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	4:48:19,7	
5. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	4:49:49,8	
6. Thierry Neuville	Citroen DS3	4:51:44,7	
7. Sebastien Ogier	Skoda Fabia	4:55:03,2	
8. Yazeed Al-Rajhi	Ford Fiesta S2000	5:02:15,5	
9. Ott Tanak	Ford Fiesta RS	5:05:22,2	
10. Abdulaziz Alkuwari	Mini Cooper	5:10:43,8	

A világbajnokság állása		
Pilóták		
1. Sebastien Loeb	Citroen WRT	119
2. Mikko Hirvonen	Citroen WRT	89
3. Mads Östberg	Adapta WRT	80
4. Petter Solberg	Ford WRT	73
5. Jari-Matti Latvala	Ford WRT	45
6. Jevgenyij Novikov	M-Sport Ford WRT	43
7. Martin Prokop	Czech Ford Rally Team	36
8. Nasser Al-Attiyah	Qatar WRT	23
9. Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	22
10. Thierry Neuville	Citroen Junior WRT	22

Gyártók	
1. Citroen WRT	194
2. Ford WRT	121
3. M-Sport Ford WRT	91
4. Citroen Junior WRT	42
5. Qatar WRT	37
6. Adapta WRT	27
7. Mini WRC Team	26
8. Brazil WRT	10



Méltó elődök

Volt egyszer egy 4-es csoport

Amikor 1982-ben megjelentek a félelmetes, B csoportos raliautók, elődjeik hirtelen kegyvesztetté váltak. Pedig nekik köszönhető, hogy tíz év leforgása alatt a rali világbajnokság teljesen megváltozott – mégpedig előnyére.

SZÖVEG: SURÁNYI GÉZA • FOTÓ: MCKLEIN

A 4-es csoportba sorolt raliautók már nem csupán utcai autók voltak néhány speciális alkatrészrel felszerelve, hanem céltudatosan a ralira épített gépcsodák. Az igaz, hogy a számítástechnika és az elektronika még nem játszott akkora szerepet a szerkezetükben, mint manapság, mégis jóval bonyolultabbak voltak, mint elődeik.

Maguk a versenyek is alapos átalakuláson mentek keresztül ebben az évben. A Maraton de le Route (Szófia-Liége-Szófia) és a Coupe des Alpes (Alpok Kupa) eltűntek a naptárból, mindkettő a megnövekedett forgalom áldozatává vált. Az olyan klasszikusok, mint a Monte-Carlo, a Svéd, a Portugál, az Akropolisz, a Korzika, az 1000 Tó és az RAC Rali

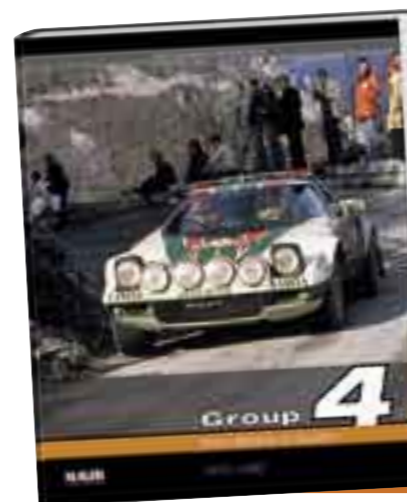
pedig egységesek lettek, mind a szabályozott útvonal, mind az időmérés mind a kiszabható időbüntetések tekintetében. A versenyeken másodperc pontossággal mért gyorsasági szakaszokat vezettek be és csak ritkán fordult elő, hogy nem az ezeken elért eredmény döntött volna a győzelem sorsáról, hanem az előírt átlaggal teljesítendő átkötő szakaszoké. Egyedül a Szafari Rali képezett kivételt, mely nem lezárt pályán zajlott, az időt pedig csupán perc pontossággal mérték. Persze az afrikai pályákon alig akadt forgalom az európai utakhoz viszonyítva. Mindegyik felsorolt rali igazi klasszikus volt, hiszen a küzdelem éjjel-nappal zajlott, ami komoly állóképességet követelt meg az indulóktól és autóiktól egyaránt.

Különösen szerencsés egybeesés, hogy ebben az aranykorban a pályákat tehetséges versenyzők tucatjai rótták, mégpedig olyanok, akik művészen értettek a keresztbe autózás-hoz. Némelyikük, mint Timo Mäkinen, Sandro Munari, Rauno Aaltonen, Simo Lampinen, Bernard Darniche és Björn Waldegaard már elismert sztárok voltak, de például Markku Alén, Hannu Mikkola, Jean Ragnotti, Stig Blomqvist, Jean-Pierre Nicolas, Walter Röhrl és Ari Vatanen a 4-es csoport éveiben tették le a névjegyüket. És ez volt az az izgalmas időszak, mikor a tehetséges pilóták a tervezés és a szervizelés fejlődésének következtében végre kihozhatták a maximumot az autókból, így a versenyek végeredményét sosem lehetett előre megjósolni.

Tökéletes példa erre a 1973-as RAC Rali. Napjainkban egy hiba – mint Sebastien Loeb a 2012-es Svéd Ralin – azonnal a győzelem elvesztésének esélyét jelenti. A 4-es csoport éveiben – a ralik hosszának és komplexitásának köszönhetően – ez korántsem volt így. Az 1973-ban még csak 22 éves Markku Alén az említett verseny negyedik szakaszán lecsúszott az útról, így visszaesett a 177. helyre. A Ford versenyzője egyből ugyan nem tudott faragni a lemaradásából, de a 40. és a 80. szakasz között 27-szer ő teljesítette a legjobb időt, így a rali végére feljött a harmadik helyre,

az ugyancsak gyári Escortokkal versenyző Timo Mäkinen és Roger Clark mögé.

Abban az időszakban nem mindig a leggyorsabb autó győzött. Az 1975-ös Szafari Ralin a gyári Lancia Stratosok – melyeket Sando Munari és Björn Waldegaard vezették – kimagaslóan a leggyorsabbnak bizonyultak a mezőnyből, végül mégis a Peugeot 504-est kormányozó Ove Andersson nyert, mivel a bonyolult Lanciáknál műszaki problémák sokasága lépett fel. Amikor defektek sorozatát szenvedték el, tovább bonyolította a dolgokat, hogy elől és hátul nem egyforma méretű gumikkal voltak felszerelve.



Könyvespolc

Az 1973-tól 1981-ig terjedő korszak megismeréséhez nélkülözhetetlenek Reinhard Klein és John Davenport „Group 4 – From Stratos to Quattro” című könyve, mely megrendelhető a Rallywebshop.com oldalon. A McKlein kiadó gondozásában megjelent angol és német nyelvű kötet 256 oldalas és 278 fotót tartalmaz – sportág szerelmeseinek kötelező olvasmány.



A rali-világbajnokság legszebb éveit idézheti fel, ha valaki elkezd nézegetni a 4-es csoport autóinak képeit

A 4-es csoport autói lényegesen jobban eltertek egymástól, mint mai társaik. Voltak orrmotorosak és farmotorosak, első- és hátsókerék-, sőt 1981-től négykerék-hajtásúak is. A hengerek száma 3, 4, 5, 6 vagy akár 8-is lehetett. Annak a szabálynak köszönhetően, hogy bárhol megengedett volt a szerelés a versenyek alatt, egy olyan autó, melynél technikai gondok merültek fel, vagy összetört egy kicsúszásnál, még futhatott be nagyon jó helyen. Ari Vatanen Ford Escortja leginkább egy mozgó roncsra hasonlított az 1981-es Elefántcsontpart Rali céljában, mégis tudott vele annyi pontot gyűjteni, amennyi a világbajnoki cím megszerzéséhez elég volt. Markku Alén szinte rendszert csinált abból, hogy három keréken érkeznek be a gyorsaságik céljába Fiat 131 Abartjával. Az 1981-es Portugál Ralin tíz kilométert autózott így, majd

a szerelők elhárították a problémát, Alén pedig megnyerte a versenyt.

Egy-egy versenyző sem tudott akkora dominanciát kialakítani, mint napjainkban. Az 1979-es évben Hannu Mikkola négy ralit nyert a tizenkét megrendezett viadalból, míg a bajnoki címet besöprő Björn Waldegaard csak kettőt. Összesen ötven tudtak legalább egy versenyt diadalmaskodni. Hasonló volt a helyzet 1980-ban is, de azzal a különbséggel, hogy az év végén bajnokká avatott Walter Röhrl győzött négy alkalommal.

Abban az időszakban a nagyobb versenyek rengeteg nevezőt vonzottak. Az 1982-es Monte Carlo Ralin 299 autó startolt el, míg ugyanebben az évben a Korzika Ralin 178, az Akropolisz Ralin 136, az 1000 Tó Ralin 156 és az RAC Ralin 149 páros indult. Ilyen mértékű érdeklődés napjainkban elképzelhetetlen, hiszen egy modern raliautó annyiba kerül, mint egy nagy hatótávolságú rakéta.

Vitathatatlan, hogy ez az időszak áttörést hozott a rali számára, hiszen a nagyszerű versenyek, versenyzők és autók megjelenésük köszönhetően már nem csak egy szűk réteg követte rendszeresen figyelemmel a sportágat. A B csoportos időszak hatalmas népszerűsége sohasem következhetett volna be, ha a 4-es csoport nem adja meg ehhez a megfelelő alapot.

Két verseny, két győztes

Bükfürdő és Mecsek után Herczig vezet

Egy első és egy második helyezéssel a Herczig–Bacigal kettős vezet az országos ralibajnokságot, amely kisebb huzavona után, de végre elkezdődött.

SZÖVEG: MIHÁLY CSABA • FOTÓ: KUMMER, LÁZÁR, KOVÁCS-BARNA, BENCZE



Kazár Miklós nyerte az első versenyt Bükfürdőn, de Pécsen egy defekt miatt csak 5. lett, így a bajnokságot Herczigék vezetik

Az elmaradt Eger Rali után a bajnokság második futama, a Bükfürdő Rali is kérdésessé vált a verseny rendezőjének hirtelen megbetegedése miatt. Még az a verzió is felmerült, hogy esetleg csak ősszel rendezik meg a vas megyei erőpróbát, és a Bükfürdő Rali idejében az MNASZ segítségével mégis csak Egerben lesz a szezonnyitó. Szintén mindenféle pletyka kelt lábra a Mecsek Ralival kapcsolatban is, amelynek az IRC-rendezését még a tavasszal lemondták. Sokan ezért már el is temették az idei évre a magyar ralit. Végül azonban a Bükfürdő Rali és a Mecsek Rali is időben elindult, sőt mind a két futamról elmondható, hogy a rendező kitett magáért, és két nagyon jó versennyel kezdődött a bajnokság.

A mezőny azonban a tavalyihoz képest eléggé megfogyatkozott. Többek között nem láthatjuk ifj. Tóth János Peugeot 207 S2000-esét, de a 2011-ben még hasonló autóval versenyző Bútor Róbert is kénytelen volt R4-es Mitsubishi-re váltani. Hazatért viszont Turán Frigyes, aki korábban a világbajnokságon és az IRC-n versenyzett, de az idén Ford Fiesta S2000-esével újra a magyar bajnoki címért száll harcba.

Leginkább azonban a kisebb kategóriák fogytak meg. Bükfürdőn 37, Pécsen pedig 50 páros állt rajthoz, amelyet ha összeadnánk, még akkor is elég csekély létszám lenne az elmúlt 2-3 évhez viszonyítva. De nincs mit tenni, a gazdasági válságot az autósport is megérzi...

A bajnokság tehát rendhagyó módon, Bükfürdőn, és mindjárt murvás futammal vette kezdetét. Tavaly itt szerezte meg pályafutása első győzelmét Kazár Miklós, aki az idén új navigátorral, Ferencz Ramónnal állt rajthoz, és az N csoportos Mitsubishijét is R4-esre cserélte. A miskolci pilóta az első öt szakaszt zsinórban nyerte, az előnyét





Rég láttuk Ősz László makita autóját az első osztályú futamokon, de a pilóta idén visszatért a legjobbak közé



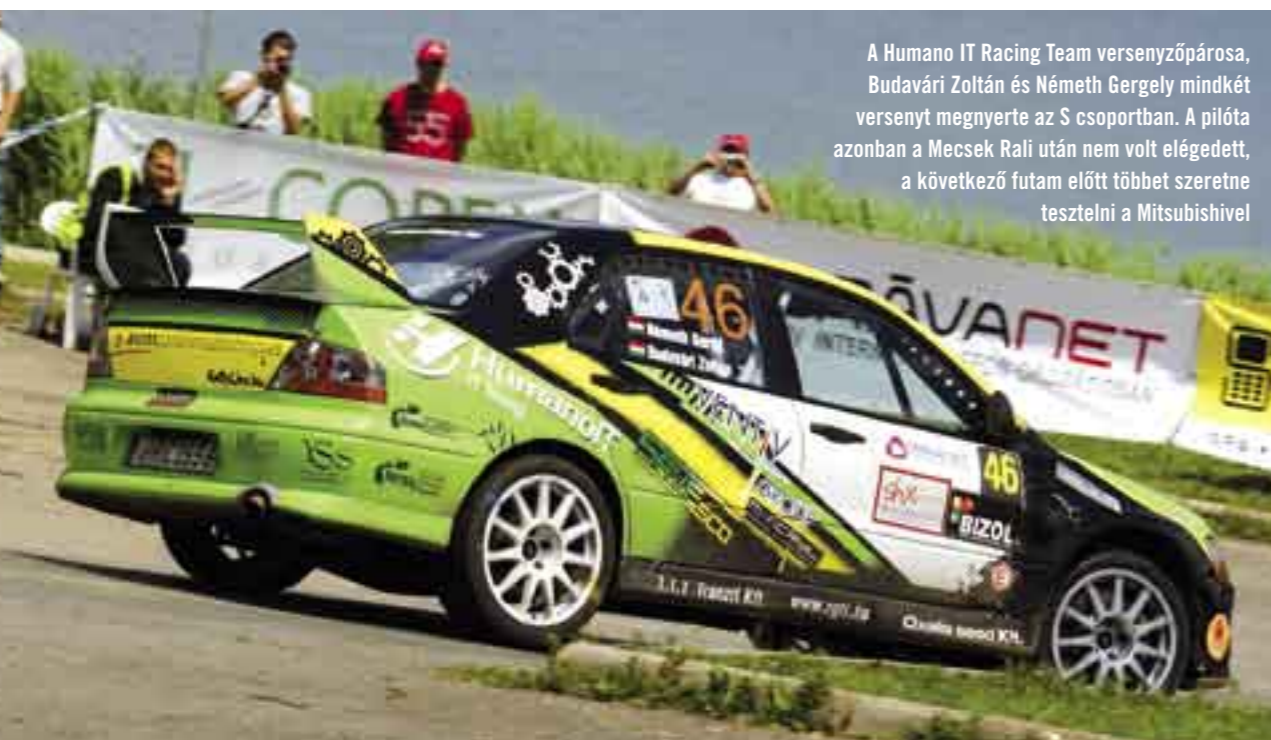
pedig a maradék hét gyorsaságira csak be kellett osztania, így győzelemmel kezdhetné az évet. A második helyet a Herczig–Bacigál páros szerezte meg, Skoda Fabia S2000-essel, de nem ők távozhattak a második legtöbb ponttal. Az idén ugyanis az utolsó „erőgyorsasági” első öt helyezette is kap 5-4-3-2-1 egységet, míg a verseny első öt helyezette 20-15-12-10-8 ponttal gazdagodik. Az abszolút harmadik helyet a Botka–Mihalik páros szerezte meg, Mitsubishi Lancerral, de mivel ők voltak a leggyorsabbak a „Power Stage”-en, így 12+5, azaz 17 pontot gyűjtöttek, míg

Herczig, aki az erőgyorsaságin csak ötödik lett, 15+1, vagyis 16 ponttal lett gazdagabb.

Némileg más képet mutatott az ORB második fordulója, a Mecsek Rali. Az aszfaltos versenyen már egyértelműen a Szuper–2000-esek voltak a leggyorsabbak. A Herczig–Bacigál és a Turán–Zsiros kettősök nagyon komoly csatát vívtak egymással. A péntek éjszakai két gyorsaságira eltérő gumit választottak. Turán intermédiával, Herczig pedig slickkel versenyzett. Az első szakasz óriási előnnyel 12,2 másodperccel Turáné lett, a második viszont 9,7-del Herczigé. Az első napot így Turán 2,5 másodperc előnnyel



A Humano IT Racing Team versenyzőpárosa, Budavári Zoltán és Németh Gergely mindkét versenyt megnyerte az S csoportban. A pilóta azonban a Mecsek Rali után nem volt elégedett, a következő futam előtt többet szeretne tesztelni a Mitsubishihivel



Bükkföldön a Borsimotorsport csapatából N2 kategóriában a Bara Gábor–Tenger Csilla páros állt rajthoz Suzuki Ignissel, és végül kategóriájuk és csoportjuk második helyén zárták a küzdelmeket. Legközelebb Veszprémben láthatják őket a szurkolók



zárta az élen. Másnap az első körben Herczig minden szakaszon tudott egy keveset faragni a hátrányából, ám Turán továbbra is az élen maradt. Az utolsó körre aztán megint eltérően választottak abroncsot, ami Herczignek jött be, és 21,7 másodperc előnnyel Turán előtt megnyerte a versenyt. Ezúttal is a Botka–Mihalik duó végzett a harmadik helyen, de az erőgyorsaságát megint megnyerték, ezúttal Hercziggel holtversenyben, így megint csak ők szereztek a második legtöbb pontot. Az első futam győztese, a Kazár–Ferencz kettős az első gyorsaságin defektet kapott, ami miatt csak az ötödik helyen értek célba, a Hadik–Kertész duó R4-es Subarujá mögött. A bajnokságot Herczig vezeti 41 ponttal, az egyaránt 34 pontos Kazár és Botka előtt. Turán 28 pontjával a negyedik helyen áll.

Az élmézőny Szuper–2000-es és R4-es versenyautóit idén a 2. géposztályba sorolják, a hagyományos N-eseket pedig a 3.-ba. Ezt a kategóriát Bükkföldön az Elek–Földi kettős nyerte, Pécssett pedig három egykori Lada VFTS-melő harcolt a győzelemért, amelyet végül



Hozzáállás kérdése

Dr. Varga Attila az idei tervekről és a fefejúségről

Előbb a küzdősportok terén ért el mesteri rangot, majd 18 éve úgy döntött, hogy a rali világába teszi át székhelyét. Mindeközben sikeres ügyvédi praxist tart fenn és az autóportok jelenlegi helyzetéről is megvan a véleménye.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS

Miként számolsz az idei szezonnal? Milyen rendezvények kerültek be az egyéni versenynaptárba?

Sűrű idény lesz. Év elején már jártunk az Orfű Ralin, majd úgy döntöttünk, hogy Ausztriában részt veszünk egy murvás kupasorozaton, ami hatalmas élményt jelentett számunkra. Elutaztunk a Lavanttal Ralira is, ahol teljesítettük a 300 km-es versenytávot, és olyan kalandokkal a tarsolyunkban tértünk haza, amiket nehéz leírni. Szakadó esőben és mély sárban száguldottunk az osztrák hegyekben, a nézőket viszont ez sem riasztotta vissza. Hihetetlen hangulat

uralkodott. Az ott szerzett tapasztalatok aztán hasznunkra váltak a Bükkfűdő Ralin, ahol sikerült kategóriánk második helyét megszerezni. Tavalyhoz képest rengeteget gyorsultunk, bár az is hozzátartozik a történethez, hogy az idei csonka mezőnynek számít. A Mecsek Ralit kihagytuk, Veszprémben viszont ott leszünk, majd augusztusban a Harrach Ralira utazunk, ismét a sógorokhoz, ahová még októberben is visszalátogatunk. Előtte persze indulunk a Komló Ralin, és végül a Mikulás Ralival zárjuk az évet.

Milyen versenygéppel vágál neki az idei szezonnak, és ki a navigátorod?

Idén is egy 1600-os Suzuki Ignissel indulunk, Savanyu Roland barátommal. Nagyszerű navigátornak tartom. Egyedül a Mikulás Ralin váltom őt le, hiszen ilyenkor már megszokott,

Dr. Varga Attila versenynaptára annak ellenére is zsúfolt, hogy nem indul minden magyar első osztályú versenyen

hogy a kislányom ül mellém felolvasni az itternert. Roland viszont kárpótlásként ilyenkor vezetni szokott, és megmutathatja mire képes a volán mögött.

Említetted, hogy kevés az induló a hazai bajnokságban: mit gondolsz, miért alakult ki ez a helyzet?

Elszomorít és fel is dühít a mostani állapot. Sokan mondják, hogy a gazdasági helyzet vezetett odáig, ahol most tartunk, de én már többször hangoztattam, hogy ezzel nem értek egyet. Ez szimplán az emberek hozzáállásának a kérdése. Azért, ami mára kialakult, szinte mindenki felelősségre vonható. Az MNASZ vezetőitől kezdve sok versenyzőig és szervezőig. Alig akad olyan ember, aki ne a saját pozícióját védné, ahelyett, hogy inkább megoldásokat keresne, vagy eszközölne. Személyesen kéne megszólítani azokat, akik a jelenlegi helyzetről tehetnek. Egyszerűen nem tudom megérteni, hogy Ausztriában vagy Romániában miért tudnak zökkenőmentesen lebonyolítani versenyeket és egész szezonnak, itthon pedig miért nem. Miért tudják megoldani, hogy külföldön szinte az egész mezőnyt eleresztik egyszerre, itthon pedig olyan bonyolult géposztály-besorolások vannak, hogy nemhogy a szurkolók, néha már a nevezők sem értik. Mindenki elhiheti, hogy Ausztriában például sokkal jobban is élvezik a rajongók a ralit, és többen is látogatnak ki. Ami itt megy, az szimplán vaskalapos fefejúség...

„Mindkét rendező kitett magáért, és két nagyon jó versennyel kezdődött a bajnokság.”

a Matics–Viczena kettős szerzett meg, a Pethő–Rubóczky és az Osváth–Farnadi párosok előtt.

A kétkerékűhajtásúak versenyét mind a két futamon az Ollé–Budai kettős gyűjtötte be, Suzuki Swift S1600-assal.

Pécsett ismételt óriási sikere volt a historic Európa-bajnokság mezőnyének, amelyből egyre többen gondolják úgy, hogy érdemes ellátogatni Magyarországra. Az idén első alkalommal jött el három páros is Lancia 037-essel, amely igazi csemegének számított a Mecsek útjain. A győzelmet az olasz Pedro egy ilyen autóval szerezte meg, az osztrák Harrach gróf Mitsubishi Lancer 2000-ese előtt. A legjobb magyar páros a Wirtmann–Schnerr kettős lett, Ford Escort Mk 1-essel, akik az abszolút 11. helyen végeztek, a magyar értékelést pedig megnyerték. A magyar bajnokság második helyét az újonc Zsótér–Eigel kettős könyvelhette el, Opel Ascona B-vel, míg a harmadik helyen a Kalapács testvérek végeztek, Opel Kadett C-vel.

Az Országos Ralibajnokság következő futamát Veszprémben rendezik, július 13 és 15 között.



Balra Kakusziék, jobbra Turánék Fordja, utóbbiaknak nagyobb szerencsájuk volt a Fiestával. Fent Botkáké a pécsi rajtdobogón: idén kijöhet a lépés a fiatal pilótának

A Bükkfűdő Rali végeredménye			A Mecsek Rali végeredménye			A bajnokság állása		
1. Kazár–Ferencz	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:09.27.5	1. Herczig–Bacigal	Skoda Fabia S2000	1:17.30.1	1. Herczig–Bacigal	41 pont	
2. Botka–Mihalik	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:10.00.7	2. Turán–Zsiros	Ford Fiesta S2000	1:17.51.8	2. Kazár–Ferencz	34 pont	
3. Herczig–Bacigal	Skoda Fabia S2000	1:09.58.6	3. Botka–Mihalik	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:18.19.7	3. Botka–Mihalik	34 pont	
4. Turán–Zsiros	Ford Fiesta S2000	1:10.36.3	4. Hadik–Kertész	Subaru Impreza	1:18.23.4	4. Turán–Zsiros	28 pont	
5. Elek–Földi	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:10.59.7	5. Kazár–Ferencz	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:19.00.5	5. Hadik–Kertész	13 pont	
6. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:11.04.4	6. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:20.24.4	6. Matics–Viczena	12 pont	
7. Rongits–Hannus	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:11.17.6	7. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:20.26.6	7. Elek–Földi	11 pont	
8. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:12.14.2	8. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:21.14.5	8. Pethő–Rubóczky	6 pont	
9. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:12.20.0	9. Hideg–Kismódi	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:21.24.1	9. Osváth–Farnadi	6 pont	
10. Trencsényi–Verba	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:12.21.3	10. Claudiu–Mihaela	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:21.28.3	10. Rongits–Hannus	4 pont	



A kategória élén

A Matics–Viczena páros magabiztosan kezdett

A Bükfürdő és a Mecsek Ralin is az összetett hatodik helyen végzett a Matics–Viczena kettős, kategóriájukban pedig egy második és egy első helyet szereztek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA, LÁZÁR, BENCZE

Az idei Bükfürdő Ralin a duó tetszését leginkább az nyerte el, hogy nem voltak hosszú etapok a gyorsasági szakaszok között. Nem aludtak el, mire odaértek a következő szakaszhoz, így a ritmusból sem estek ki, nem csúsztak a programok, és nem eresztettek le a pilóták. „Valóban, ilyen szempontból teljesen jó volt a verseny. Sokat gyorsultunk saját magunkhoz és a mezőnyhöz képest is. Év elején több kisebb versenyen rajthoz álltunk, és volt időnk az autóval összeszokni. Úgy gondolom, hogy leginkább ennek tudható be a saját magunkhoz képesti gyorsulásunk is. Abszolút hatodik helyen értünk célba, kategóriában pedig a második hely lett a miénk. Nagyon nézegettük, hogy Rongits Attilát meg lehetne fogni, mert vasárnap az első körben elég jól elhúzott előlünk, ami egy jó gumiválasztásnak volt köszönhető. A második körben nulláztunk ellene, a harmadikban pedig sikerült 13 másodperces előnyt szerezni vele szemben. Közben azonban nem figyeltük Elek Pistit, aki szépen feljött ránk, és meg is előzött. Elégedettebb lennék, ha nyertünk volna, mert az arany azért jobban fénylik, de egy biztos második hely jobb egy bizonytalan elsőnél” – fogalmazta meg véleményét Matics Mihály.



Jól állnak a hazai bajnokságban Maticsék, meg volt az eredménye a szezon előtti tesztszereplésnek

A Mecsek Rali előtt még ellátogattak a Rali Túra ózdi futamára, hogy áthangolódjanak aszfaltra, aztán jöttek a Pécs környéki pályák. A pénteki napon sok volt az üresjárat, annyira nem ment a párosnak, jobban örültek volna már délután is néhány gyors szakasznak, ami segített volna a sötétben versenyzéshez való ritmus felvételében. Aztán a prológon

az egyik hátsó féltengelyük eltört, így cserélni kellett, majd éjszaka ismét bezavart az autó hajtási problémája, mellyel több verseny óta küzdöttek már. A vizes pályákon ez nem jött túl jól Maticséknak, és a nap végére hátra is kerültek a kategória hatodik és az abszolút tizenkettedik helyre. „Szombat délelőtt osztoztunk és szoroztunk, majd elhatároztuk, hogy támadunk. Az autót rendbe raktuk, este a szerviz orvosolta a hajtásproblémát, Misi pedig megpróbált kicsit másképpen menni, mint szokott. Ez bejött, folyamatosan

lépegettünk előrébb. Pethő Tyutyuékkal ismét jókat meccseltünk, de a végén most mi kerültünk ki győztesen a csatából. Megnyertük a kategóriát, és abszolútban ismét egy hatodik helyet sikerült szerezniünk. Összességében jó verseny volt, most már látjuk és tudjuk, mitől lehetünk igazán gyorsak” – nyilatkozta Viczena Gábor navigátor.



Majdnem tökéletes rajt

Kazár Miki: Bükfürdő és Mecsek Rali

Már az idénnyitó előtt is nyíltan kimondta Kazár Miki, hogy idén szeretne harcba szállni az abszolút első helyért. Bükfürdőn ezt tettekké is bizonyította, hiszen Ferencz Ramónnal az oldalán megnyerte a murvás szezonnyitót, a Mecsek Ralin viszont egy korai defekt miatt csak az összetett ötödik helyén végeztek.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: KUMMER, LÁZÁR, KOVÁCS-BARNA



A miskolci versenyzőt mostantól nyugodtan nevezhetjük Bükfürdő-specialistának, hiszen navigátorként háromszor, pilótaként pedig kétszer zárt az abszolút értékelés élén



Kazárék a tizenkét gyorsaságiból hatot megnyertek Bükfürdőn, háromszor a második, szintén három alkalommal pedig a negyedik időt autózták. Tökéletesen sikerült számukra a mögöttük hagyott hétvége. „Igaz a mondas, hogy a befektetett energia nem vész el” – nyilatkozta Kazár Miklós. „Az autót sokat javult a tavalyihoz képest, és én is ügyesebb, tapasztaltabb lettem. Az ember mindig bízik a navigátorában, Ramónnal most vizsgáztunk éles körülmények között, a mellékelt ábra is bizonyítja, hogy milyen eredménnyel. Tökéletes munkát végzett a csapat, és külön szeretnénk köszönetet mondani Asinak, aki végig ellátott minket a jó tanácsaival” – fogalmazott Miki.

A bükfürdői győzelem után Pécsen az országos ralibajnokság második futamán egy korán összeszedett defekt miatt komoly hát-

rányba került a Maximun Racing Team párosa, de ezután mindent megtettek az előrelépés érdekében. Az első nap végén még a hatodik helyen álltak, a szombati hat gyorsaságiban pedig egy pozíciót sikerült javítani. Rádásként az utolsó szakaszon elért negyedik idővel – az új szabályok értelmében – plusz két pontot gyűjtöttek. A 46. Mecsek Ralit így végül tíz ponttal fejezte be az egység, az éves összetettben pedig a második helyről várhatják a folytatást.

„A bajnokságban úgy lehet minél előrébb végezni, ha valamennyi versenyen célba ér és a lehető legtöbb pontot szerzi az ember” – értékelt a pécsi célban Kazár Miklós. „Sajnálom az első napi defektet, ha az nincs, akkor egészen másképpen alakulhatott volna minden. A többiek viszont nem hibáztak, így komoly

esélyünk nem volt az előrelépésre. Igyekezünk megbecsülni ezt a helyet, hiszen hosszú még a szezon, így bármi megtörténhet. Legközelebb Veszprémben, majd Aradon jóval több esélyünk lehet egy jó eredmény elérésére. A tapasztalatgyűjtés szempontjából viszont rendkívül jó volt a Mecsek Rali” – vélekedett a Maximun Racing Team pilótája.

„Szeretnénk köszönetet mondani valamennyi szurkolónknak, akik folyamatosan biztattak bennünket. Köszönjük a munkáját a saját csapatunknak, Asinak és az ő csapatának, valamint mindenkinek, aki hozzásegített minket, hogy elindulhassunk a Mecsekben. Külön kiemelném itt azokat a partnereinket, akik lehetővé teszik, hogy részt vegyünk ebben az erős bajnokságban” – zárta mondandóját Miki.

Ózd a favorit

96-97



Ifjabb Kiss László ezúttal dobogóig jutott, igaz csak a harmadik fokra állhatott fel, nem úgy mint GP3-as öccse Monacóban



A futam végeredménye

A csoport	
1.	Vincze Márton–Szedő Csaba
2.	Velencei Ádám–Toma József
3.	Ifj. Kiss László–Varga Zsuzsanna
4.	Domonkos László–Horváth István
5.	Borbás Szabolcs–Krizák Tamás
6.	Lencse Zoltán–Hofbauer Tamás
7.	Gyarmati Ariel–Bibliák István
8.	Tajmel Tibor–Csendes Zsolt
9.	Nemerey Ádám–Kőszegi Ferenc
10.	Berényi László–Papp Tamás
M csoport	
1.	Matics Mihály–Viczena Gábor
2.	Fenyvesi Gábor–Gyöngy Imre
3.	Bakó László–Tóth Szabolcs
4.	Balogh János–Holczer Dániel
5.	Hodosi Gábor–Holló Barnabás
6.	Rafael Tamás–Vadász Sándor
7.	Fróna János–Magyar Zsolt
8.	Demjén Martin–Milcsevics Lóránt

teljesítették a versenyt. Az N3-as géposztályban a Hidegkúti–Kőhegyi kettős győzedelmeskedett, annak ellenére is, hogy az idén most mentek először élesben. Az N2-es kategóriában volt legkevesebb a nevező, de annál szorosabb és izgalmasabb versenyzést mutatnak be. Így lett 4,8 másodperces előnnyel a legjobb a tavalyi bajnok Kaptás–Kürti páros.

Az N1-ben a Pádár–Holtner páros ralizott a leggyorsabban, pedig a sofőr már 27 hónapja

nem ült versenyautóban. Az A3-as géposztályban az új Hondájukat tesztelgető Ifj. Antalffy-Vas Borosi kettős az első hellyel büszkélkedhetett, akik már egyből az első gyorson kisebb előnyre tudtak szert, s azt végig megtartani. Az A2-ben a Tóth–Hajdú páros a tavalyi ózdi verseny után csak most ült újból rali autóba, de a versenydrakon kívül semmi sem nehezítette azt, hogy az idei első futamukat győzelemmel fejezzék be.

Az RTE második fordulóját BAZ megyében futották

A Young & Partners Rali-Túra Bajnokság május közepén látogatott el második versenyhelyszínére, a X. Suzuki-Kaiser Ózd Ralira. Az esemény miatt felpezsdült az élet az egykori acélváros környékén, hiszen durrogó rali autók hada száguldott a királdi körgyorsón, valamint Sánta környékén.

SZÖVEG: JUHÁSZ VERONIKA • FOTÓ: RTE MÉDIA

Újdonságnak számított, hogy a már jól megszokott királdi körgyorsót most visszafelé kellett teljesíteni, de ez senkinek nem vette el a kedvét: a licencesekekkel együtt 108 autó állt a rajthoz a szombati rajtnál, közülük viszont csak 70-en tudtak a vasárnapi célba begurulni. A salakos prólogon legalább ezer ember csodálhatta meg az összes versenyzőt és a rendezvény díszvendégeit, Béréséket. Az autók ke-

resztbe csúsztak, meg-meg pördültek és persze a locsolás ellenére is szórták a salakot a nézők nyakába. Az időeredmények szerint a stadionban a Vincze-Szedő páros bizonyult a leggyorsabbnak a három körös megmérettetésben.

Vasárnap a körgyorsasági aztán még izgalmasabban alakult. Akadtak, akiknek itt fel kellett adniuk a versenyzést, mert egy jobb kanyarban kicsúsztak a pályáról, vagy éppen

a célnál egy igen meredek résznél az árokban kötöttek ki. Olyan is előfordult, hogy a technika ördöge avatkozott közbe. Sánta és Ózd között is volt mit látni. Sajnos 40 percet állt a gyors a Volvóval történt malőr után; majd egy Lada pedig a második lassító után lecsúszott a pályáról, de nézői segítség után folytathatták a versenyzést. Ezután egy Renault Megane-nak is sikerült rögtön az első jobbos kanyarban felborulnia.

Az abszolút időket tekintve a tatabányai rossz kezdet után most a Vincze–Szedő párosnak sikerült a leggyorsabbnak teljesítenie a versenyt, utánuk ezüstérmesként a Velencei–Toma következett. Mögöttük csak 30 másodperccel lemaradva, harmadikként ért célba az ifj. Kiss–Varga páros, akik emellett még az új H4-es kategória győzelmét is bezsebelhették.

A H3-ban eléggé szorosan követték egymást a fiúk a BMW-vel, s folyamatos adok-kapok harc zajlott, amiből végül a Gyarmati–Bibliák párosnak sikerült győztesként kikerülnie.

Az első helyet a H2-es kategóriában egy perces fölényrel a Nagy Varga–Kórodi páros érdemelte ki, akik bakizás nélkül ralizták végig a gyorsokat (holott kisebb technikai probléma is nehezítette a versenyzésüket). A H1-es kategóriában neveztek be a legtöbben, amelyben a Ruszó–Jobbágy kettős a mostanival már a második győzelmét szerezte meg, hibátlanul



Domonkos László negyedik lett, a Garmin-pilóta egyre jobb formát mutat 2012-ben

ÁLOMBÓL VALÓSÁG

Öt éve kezdődött Gönczöl Ferenc pályafutása, aki jelenleg kiválóan érzi magát a ralitúrasok között, de a továbblépésen is gondolkodik.

Hogyan kezdődött kapcsolatod a ralival?

Mindig is rajongtam érte, de egy ideig ez megmaradt szurkolói szinten. Aztán autótartást szereltem és megismertem több pilótát is. Végül öt évvel ezelőtt beindult az én pályafutásom is, mégpedig egy VFTS Zsigulival, amit természetesen átalakítottunk és fejlesztettünk is. Sok ralisprinten indultunk el, és sikerült is többször dobogós eredményeket, sőt győzelmet is elérnünk. Aztán kikötöttünk a ralitúrában,

ahol mostanában kezdünk el stabilabb formát mutatni a Mitsubishihinkkel.

Hogyan alakult eddig az ideid évéd?

Idén ugye elmaradt az Eger Rali, Tatabányán indultunk először. Nem ment jól a versenyzés, végül kategória negyedik helyen zártunk, de abszolútban hátul végeztünk. Utána sem volt szerencsénk a Rába Ringen, hiszen kuplunghibánk akadt. Végül elérkeztünk az ózdi ralitúra futamra. Itt már jól ment a vezetés, bár az első és az utolsó szakaszon is akadt technikai gondunk, ezért sokszor inkább óvatosan autóztunk. Az abszolút tizenegyedik és a kategória harmadik helyezése azonban nem olyan eredmény, amit szégyellnünk kellene.

Mik a terveid a jövőt illetően?

Idén biztosan végig versenyezzük a túra futamait, és szeretnénk minél előrébb végezni az összetettben. Mindent meg fogunk tenni ennek érdekében. Jövőre tervezzük, hogy a Rali 2-ben indulunk, de erre már korábban is gondoltunk. A továbblépés viszont sok mindentől függ. Ami tény, hogy jelenleg jól érezzük magunkat, ami annak is köszönhető, hogy remekül érezzük magunkat a ralitúra forgatógában. A hangulatra sosem lehet panasz.



Fortuna velük volt

A Bakó Rally Team szerencsés ózdi versenye

Az idei év második ralitúra futamát a jól ismert ózdi pályákon rendezték. A két román bajnoki verseny közötti időszakot kihasználva a Bakó László-Tóth Szabolcs páros is indult a megmérettetésen, és a szerencse ugyanúgy, mint Temesváron, most is melléjük szegődött.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BAKÓ TEAM



A csapat mindkét Citroën versenyautóját felkészítette a versenyre, amelyből az egyik előfutóként, a másik az M1 kategóriában indult. Az átvételek nem a megszokott formában zajlottak, hiszen a szokásos ellenőrzésen kívül a rendőrség is szigorúan megvizsgálta a jogosítvány érvényességét és az autó eredetét. A gépátvételen természetesen minden rendben volt, és elindulhatott a pályabejárás, amelynek felírása nem okozott nagy fejfájást

a versenyzőknek, hiszen évek óta róják már az ózdi gyorsokat.

Szombat délután aztán a hagyományokhoz híven a prológgal vette kezdetét a száguldás. Rengetegen kilátogattak az ózdi salakpályára, ahol a 110 induló látványos autózással hálalta meg a nézők szurkolását.

Másnap hat gyorsasági várt a mezőnyre. Bakóék már az első körben is kategóriaelső időt autóztak, sőt a következő fordulóban

még ezen is sikerült javítani. A szervizcsapatnak nem akadt túl sok dolga az autóval, mert az egész verseny alatt mindkét mérgezsák tökéletesen és műszaki hiba nélkül működött. A versenyen vendégként részt vettek a csapat új tagjai is: Növényi Norbert és Erdélyi György, akik a bajnokság 3. futamán, Esztergomban már előfutóként fognak indulni a team egyik autójával.

A futam végén a páros az abszolút 20. helyen és az M1 kategória első helyén végzett, amelyvel az alakulat tökéletesen elégedetten távozott Ózdról. Bakó László és Tóth Szabolcs legközelebb ismét a román bajnokságban indul Kolozsváron, június végén, ahol remélhetőleg Fortuna még mindig mellettük lesz.

Bővebb információk: www.bakoteam.hu
és www.facebook.com/pages/Bak%C3%B3-Rally-Team/112030932265410



Kényyszerpihenő

Sajtós-Diösi: Esztergom is kimarad

A Sajtós-Diösi párosnak az idei évben sem sikerült befejezni az ózdi ralitúra versenyt, sőt az ott elszenvedett műszaki hiba a következő futam kihagyására készíti a kettőst.

SZÖVEG, FOTÓ: JORDAN



a problémát csak a következő versenyre tudjuk majd orvosolni. A sáta gyorsaságán a dobálás részekén meg is éreztük ennek a hátrányát, hiszen nagy tempónál alig lehetett az autót az úton tartani” – nyilatkozta Sajtós Dénes.

„A versenyről újra és újra el lehet mondani, hogy jó a szervezés, csak a körgyorsasági egy picit problémás. Korán rajtolunk egymásra, így rengeteg versenytű volt egyszerre a pályán. Sokan nem figyelnek oda, ha gyorsabb voltál valakinél, nem engednek el, és így nem nevezhetők reálisnak az idők. A nézők számára biztosan szórakoztató és nem unatkoznak a pálya mellett, de a versenyzőknek nem nagy öröm, ha egy utolért autó miatt helyezéseket bukunk el. A királdi irány így is jó volt, de ha már megfordították a gyorsaságot, igazán továbbvihették volna a célját” – folytatta a versenyző.

„Sajnos ezt az ózdi versenyt sem sikerült befejezni, mert a negyedik gyorsasági szakaszon a cél előtt pár kilométerrel szétrobbant a negyedik henger. A pontos okot egyelőre nem tudjuk, a motor nem volt túlhűzva, tehát

nem ez lehetett a probléma. Szerettünk volna Esztergomban menni, mert a csapat minden tagjának ez a kedvenc versenye, továbbá szép emlékeket tartogat számunkra. A motorprobléma miatt azonban ez sajnos nem fog összejönni, hiszen egy teljesen új erőforrást kell építeniük, és ez nem fér bele egy verseny költségvetésébe. Így az esztergomi kimarad, és a szendrői versenyre koncentrálnak. Egy picit bíztunk benne, hogy nem kell kihagyni egy futamot sem, de most már biztosan kijelenthetjük, hiszen az alkatrészek nem érnek ide időben” – összegzett a pilóta.



Minden a helyén

László Pistivel beszélgettünk az ózdi verseny után

Ózdon futotta első idei versenyét a László Racing Team, és sem a versenyautó, sem a pilóta nem okozott csalódást a szurkolóiknak

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HAJÓKA

A verseny előtt azt mondtátok, hogy nagy reményekkel vágtok neki a futamnak. Hogy sikerült végül számotokra?

Nagyon készültünk, hiszen az idén nekünk ez volt az első versenyünk, mert a tatabányai futamra nem állt össze az autónk. A pályák nagyon tetszettek, főleg így, hogy fordított lett a menetirány. Nekem egyébként a királdi körgyors és a sáta gyorsok a kedvenceim.

Milyen lett a technika? Azért kérdezem, mert már nem N2-ben, hanem egy magasabb kategóriában, az A3-ban indultatok?

Az autó nagyon jól sikerült, új motort, futóművet, fékeket és egy írható komputert kaptott, amit ezúttal megköszönnék hűségesek szerelőmnek, Sári Gabinak, aki jó pár éjszakát töltött a programozásával. A kocsinak tulajdonképpen már csak egy baja van, a váltó, de már annak a cseredarabja is készülöben van.

Hol lesz a következő versenytetek? Addigra talán elkészül a váltó is?

Az Esztergom Rali lesz a következő futamunk, ahová gőzerővel készülünk, remélem addigra minden alkatrész a helyére kerül.

„Nekem a királdi körgyors és a sáta gyorsok a kedvenceim.”

Targo Trans Kft. BLASER-TECH KFT.

MISAWA SRO

KZ Invest Kft. OSPI autocraft design

CORWOOL Kft.

Classic Truck & Bus Kft.


Animax 2006 Bt. Vissz-Wa 11 Kft.

Santa Szat Rt. GA: Bt.

Úgy tudom, hogy a Mecsek Ralin átültél jobbra, navigátorkodtál az ob-n. Igaz ez?

Kurtos Robi barátom rábeszélte, és nem bántam meg, hogy igent mondtam, mert nagyon jó hétvégét tudhattunk magunk mögött. Igaz, a technika ördöge ismét beleszólt a terveinkbe, de ilyen jól még mentünk együtt, főleg nem éjszaka...

Esztergom előtt láthatunk-e még valahol menni?

Még nem tudom, hogy engedi az időnk, mert új csapatunk, Tarr Zsolti is indul Ökrös Zolival egy sprinten. És természetesen barátomat, Bakó Lacit is elkísérem Kolozsvárra. 

well

©

- Reklám
- PR
- Online

www.well.hu



Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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



A navigátor szemszögéből

Fülep Edina: Ózd, a problémás futam

Nem úgy alakult a Kondella–Fülep párosnak az RTE ózdi futama, ahogy tervezték, a kettősnek több technikai problémája akadt Borsodban, mint az elmúlt hét versenyen összesen. A navigátor beszámolója.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HAJÓKA



„Nagyon vártuk Ózdot, mert sokan indultak a kategóriánkban és az N csoportban, ezért jó kis viaskodásra lehetett számítani, sőt a futam előtt abban is bízunk, hogy meg tudjuk mérteni magunkat. A verseny előtti pénteken sikerült tesztelnünk, de már itt elkezdődött a pechsorozat. Kopogott a féltengely. Miután tartalék nem volt nálunk, így a szombati prólógon nem igazán foglalkoztunk a sebességgel, teljesítettük az előírt köröket.

Az első gyorsasági szakasz után volt egy bal első lassú defektünk, de sikerült a második gyorsasági előtt kicserélni a kereket, viszont a váltó már az első gyorsasági szakasztól problémákat okozott. Féktávon nem vette a 3. fokozatot.

Ettől eltekintve jól kezdtük a versenyt, mert az első kör után 20 másodperccel vezetjük a kategóriánkat, és mindössze 5,5 másodperccel voltunk lemaradva a 3. helyen az N abszolút értékelésben. (A második csak

1,6 másodperccel volt előtünk.) Ekkor még úgy gondoltuk, hogy nyerni is tudunk, de gyorsan megváltoztak a dolgok. A második körben teljesen megszűnt a 3. fokozat, ezért kigyorsításkor (is) sok időt veszítettünk. Viszsaestünk a kategória 2. helyére, és egyre hátrébb kerültünk az N csoport értékelésében. A harmadik körre a 2. fokozat is elfogyott. Ez már nem befolyásolta az eredményünket, csak a célba érkezés lebegett a szemünk előtt. Végül az N3 kategória 2. helyén és az N csoport 5. helyén fejeztük be a versenyt.

Két hétvége után szerencsére így is vezetjük a kategóriánkat, és az N csoport összesítésében a 2. helyen állunk, 1 ponttal lemaradva az elsőtől.

Érdekes volt számomra, hogy az eddigi versenyek alkalmával Péter volt, aki tanítgatott, nyugtatott, ha picit feszültebb voltam, de Ózdon ez a szerep rám hárult. Nincs annál rosszabb, mint amikor tudod, hogy többre vagy képes, de el kell fogadnod, hogy a technika közbeszól... Úgy érzem, hogy a körülményekhez képest jól sikerült a verseny, és a váltó meghibásodása ellenére is sikerült dobogós helyet elérnünk.

Természetesen készülünk az Esztergom Ralira, amelyre minden technikai hibát kijavítunk, hogy újra csak rajtunk múljon egy jó eredmény...”

Köszönet a támogatóknak: Dokutech Center Kft., EB-EZ Business Kft., Ecooffice Technology Kft., EGROKORR Festékipari Zrt., Evolution Consulting Kft., ExcelIT Informatikai Szolgáltató és Tanácsadó Kft., FPO Hungary Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., gyerekek.hu, Innovitas Közhasznú Nonprofit Kft., M.B.S. Plus Kft., MICRO-TOP Távközlési Kivitelező és Tervező Kft., Next Generation Group, Rowa Chemicals Kft., Sikeres Projekt Kft., Starter Electronic Kft., V4 Transport Szállítványozási Kft.



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.



Nagypályások csatája

Máriapócsi meglepetések

Hihetetlen meglepetésekkel volt tele a május 27-i máriapócsi hétvégi driftverseny. A gyors, átépített pályára fejből felkészülhettek a versenyzők, de a szervezők által produkált különlegességekre már kevésbé.

SZÖVEG: DRIFTING.HU • FOTÓ: VÁMOSI NAGY GERGELY

A reggeli eligazításon többen mosolyogtak azon a viccen, hogy papok áldják majd meg az autókat. De kiderült, hogy ez közel sem tréfa. Máriapócon a magyar autósport történetében egyedülállóan hivatalos ceremónián szentelték meg a Hell Energy Országos Drift Bajnokság 2. futamának versenyautóit. Talán ennek is köszönhető, hogy a RabócsiRing új és sokkal veszélyesebb nyomvonala csupán egyetlen autóáldozatot szedett.

A drifting.hu profi drift mezőnyétől idén egyre szorosabb és közelebb csatákat láthatnak már a kilátogató nézők, nem volt ez másképp ezen a versenyen sem. A futamok végén ezúttal a szülinapos Szabó Szilárd örülhetett legjobban, aki első helyezéssel bezsebelte idei legnagyobb trófeáját.



Hell Energy Országos Drift Bajnokság 2. PRO futam dobogósok

1. Szabó Szilárd Mercedes E500
2. Ládi Attila BMW E36 M3 V10
3. Grózinger Zsolt BMW E36 M5 V8 Nitro

Hell Energy Országos Drift Bajnokság 2. STREET futam dobogósok

1. Bernát Attila BMW 4.0
2. Sándor Ádám BMW E30
3. Róna Péter BMW M3



Máriapócon fantasztikus hangulat, profi driftesek és különleges autók szórakoztatták a rengeteg nézőt, akik kilátogattak a rendezvényre

Következő események

2012. július 7-8.
King Of Hungary Drift verseny

2012. augusztus 23-24-25.
Track Wood Drift Fesztivál:
Eastern European Drift Championship és
Drift Allstars European Drift Championship



Szántó
Nikolett
BMW Z4

106-107



Lány

Név: Szántó Nikolett
Kor: 32 éves
Lakhely: Budapest
Foglalkozás: festő-restaurátor művész

Autó

Név: BMW Z4
Gyártási év: 2007 (átépítve 2010-ben)
Teljesítmény: 400 LE
Motor: M5 V8



Fotó: Vámosi-Nagy Gergely



Itthon tartotta a győzelmet

A Korda–Czeplédi páros nyerte a Rábaköz Kupát

Az országos bajnoki sorozat második futamát Kapuvár környékén tartották. Egy évvel ezelőtt ugyanitt a Szalay-Bunkoczi kettős aratott győzelmet, így idén őt akarta legyőzni mindenki.

SZÖVEG: TEREP-RALLYE.HU • FOTÓ: SZÁNTÓ, KOVÁCS-BARNA

Népes nemzetközi mezőny nevezett a versenyre, és természetesen a hazai legjobbak is rajtra készen várták a pénteki, első napot, ahol a szokásossal ellentétben teljes értékű szakasszal vette kezdetét a bajnokság idei második állomása. Délután egy 38 kilométeres etap köszöntötte a Kapuvár környékén összegyűlt Rábaköz Kupa mezőnyt, amelyen a magyar bajnokságba Hummerrel visszatérő korábbi bajnok, a cseh Miroslav Zapletal volt a leggyorsabb. A pilóta 52 másodperccel előzte meg a legfürgébb magyar párost, Korda Eriket és Czeplédi Pétert, a dobogó harmadik fokára Fazekas Károly állhatott fel. „Nem volt rossz, de egy kicsit engem is meglepett az eredmény. Nagyon kemény és nagyon dobálós volt a pálya” – fogalmazott Korda.

Szombaton öt szelektív szakasz várt a mezőnyre. A nap Korda Erik sikerével vette kezdetét, ezt követően azonban Miroslav Zapletal valamennyi szakaszon begyűjtötte a győzelmet, aki így a végére közel négyperces előnyre tett szert az első helyen. A magyar pilóta ráadásul a nap utolsó előtti szelektív szakaszának nagy részét defekttel tette meg, ezáltal az abszolút második helyet is elvesztette, egy másik Hummer, Zdenek Porizek is elé került. „A déli pálya nagyon jó volt, de a másik nem igazán tetszett” – mondta Korda a nap végén. „A defekt miatt egy



„Nagyon kellett már ez a győzelem, sokat dolgoztunk érte. Igazi csapatmunka volt.”

„Nagyon kellett már ez a győzelem, sokat dolgoztunk érte. Igazi csapatmunka volt, mindenki maximálisan odatette magát” – mondta a boldog győztes. Porizek megismételte tavalyi második helyét, a mostani azonban sokkal értékesebb lehet, hiszen amellet, hogy a győzelemtől csak egy hajszál választotta el, komoly autókat és komoly pilótákat utasított maga mögé. Szalay Balázs betegen teljesítette a Rábaköz Kupát, ennek fényében pedig elégedett a mostani harmadik pozíciójával.

helyet veszítettünk, de nem elégszünk meg a jelenlegi állapottal, holnap betámadjuk mindkét előttünk haladót” – zárta mondanóját. Szalay Balázs szombaton sem találta a ritmust, ráadásul meg is fázott a verseny előtt. „A negyedik hely a történetek fényében nem rossz, és lehet abból még jobb is” – vélekedett a 2010-es bajnok.

A kapuvári XLavina IV. Rábaköz Kupa befejező napja aztán rég nem látott izgalmakat hozott. Valamennyi kategóriában nyílt sisakos küzdelem folyt a győzelemért. Az autósoknál az élen álló Zdenek Porizeket Korda Erik üldözte – Zapletal egy büntetés miatt visszacsúszott –, akinek a győzelemért a három vasárnapi szakaszon 20 másodperces hátrányt kellett ledolgoznia. A magyar nissanos a nyitószakaszon egy abszolút idővel jelezte szándéka komolyságát, viszont a záróetap előtt még mindig a cseh fiú állt az élen. Előnyéből már csak 6 másodperc maradt a mindent eldöntő szelektívre. Korda feltett mindent egy lapra, aminek ezúttal meglett az eredménye, hiszen Porizeknél 10 másodperccel volt gyorsabb, így 4 másodperccel megelőzte ellenfelét, és megszerezte szezonbeli első győzelmét.

A T4-es kategória győzelmét a lengyel Domownik szerezte meg. A motorosoknál Hodola Richárd hamar ledolgozta 13 másodperces hátrányát Somfaival szemben, és már az első vasárnapi szakasz után visszavette a vezetést. Csakhogy az örült tempóért súlyos árat kellett fizetnie, nagyot bukott a második szakaszon. Kemény fájdalmai és kéztörése ellenére még befejezte a szakaszt, de a szervizparkban már mentőt kellett hozzá hívni. Szerencsére hamar ellátták a sérüléseit, és később visszatérhetett a versenytársak közé. A győzelmet így ezúttal is Somfai Máttyás szerezte meg.



A bajnokság állása	
Autók	
1. Korda/Tóth–Czeplédi	46
2. Szalay–Bunkoczi	39
3. Fazekas–Horn	32
4. Porizek–Sykora	30
5. Zapletal–Maciej	20
Motor/Quad	
1. Somfai Máttyás	80
2. Horváth Laller	48
3. Hodola Richárd	46
4. Marczinek Zsolt	40
5. Fekete László	30





Irány külföld

Fazekasék a lengyeleknél és az oroszoknál versenyeznek

Kapuváron technikai okok hátráltatták a Fazekas–Horn párost, aminek az lett a következménye, hogy csak a nemzetközi hetedik helyen végeztek. Az elkövetkezendő versenyeken azonban javítani szeretnének.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA

Mielőtt rátérnénk arra, hogy mi vár rátk az elkövetkezőekben, beszéljünk kicsit arról, mi történt a közelmúltban. Nem sikerült jó eredményt elérnetek Kapuváron. Mi volt ennek az oka?

Nem volt számunkra egy szerencsés futam. Szombaton, az első kilométer végén egyik kanyar előtt visszaváltottam hatodik sebességi fokozatból ötödikbe. A baj csak az volt, hogy eközben eltört a váltókar, így ötödikben kellett volna folytatnunk a versenyt, ami ugye lehetetlen. Félre kellett állnunk, majd több mint 20 percet szereltünk, mire sikerült hármas állásba állítani a váltót, így folytathattuk a küzdelmet, de természetesen nem egészséges versenygéppel. Visszaestünk a 18. helyre, ami a továbbiakra nézve sem tűnt szíverítőnek.

Mégis sikerült feljebb verekednetek magatokat, nem?

Igen, nagyot harcoltunk, mert a mezőny hátsó részében egyáltalán nem egyszerű vezetni. Sokat kellett a lassabb indulók között harcolni a hatalmas porban, és az előzések is csak lassí-



tottak bennünket. Annyi élvezet persze volt a dologban, hogy láthattuk a saját és autónk erejét is. Nagy izgalom így nem adódott Kapuváron, de azért felértünk a nemzetközi hetedik és a magyar indulók között a hatodik helyre.

A nemzeti bajnokság soron következő fordulója a Baja Carpathia Lengyelországban. Sikerül addig kijavítani a technikai hibákat?
A Kapuváron adódott problémákat még a szervizen sikerült orvosolnunk, de természetesen átfutottunk még egyszer az autón, hogy minden rendben van-e. Lengyelországba úgy utazunk el, hogy előtte egy nagyon komoly felkészítésen megy át az autó, hi-

szen onnan már nem is tér haza, egyenesen Moszkva felé veszi az irányt.

Milyen célkitűzésekkel utaztok a Bajára?

Mi mindig nyerni szeretnénk. Mi vagyunk a címvédők, és nem is akarjuk senkinek átadni a címünket. Ugyanúgy a győzelem a cél, ahogy az egész évben az lesz. Természetesen ésszel akarunk versenyezni, vigyáznunk kell magunkra és az autóra is úgy, hogy persze a leggyorsabbak is legyünk. Meg is kaptuk már párszor, hogy nem autózunk olyan látványosan, mint mondjuk Korda Erik, de nekünk más a stílusunk. Tavalyhoz képest gyorsultunk, Kapuváron csak a technika babrált ki velünk. Előtte zsinórban három versenyt is megnyertünk, Lengyelországban visszatérnénk ehhez a jó szokásunkhoz.

Utána nem sokkal, július elején következik a Selyemút Rali Oroszországban. Milyen elvárásokat támasztotok magatok felé?

Az egy kicsit más világ, mint a hazai bajnokság. Olyan hosszú szakaszok várnak ránk, mint még soha, emiatt már egy plusz benzintank is bekerült a kocsiba. Tele lesz a mezőny neves pilótákkal, ezért azt most nem mondhatom, hogy győzni megyünk a Selyemútra. Az a célunk, hogy ismerkedjünk kicsit az ilyenféle hosszú távú versenyekkel, és hogy homokban is kipróbáljuk magunkat. Többen is felhívták a figyelmünket, hogy okosan menjünk, mert az ilyen távolságon figyelni kell az autó erejére, és a saját fizikai határainkat sem jó túllépni. Ha nem adódik technikai problémánk, akkor a 15. hely környéke reális célkitűzésnek mondható.

Világsztárokkal

Sikeresen szerepeltek a GarZone Racing külföldi versenyzői

Világbajnokkal erősített a Rábaköz Kupára a Bioextra GarZone Racing csapata, hiszen többek között a lengyel síugró világbajnok, Adam Malysz is csatlakozott Lónyai Pálhoz és Garamvölgyi Zoltánhoz, illetve a már meglévő társakhoz a tereprali bajnokság idei második állomásán, Kapuváron.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: SZÁNTÓ, KOVÁCS-BARNA

„Nagyon örülök, mert úgy tűnik, végre teljes lesz a GarZone csapata, hiszen Kapuváron csatlakozik hozzánk Zapletal, Porizek és Pelc is egy-egy Hummerrel, sőt egy igazi világsztár, a lengyel síugró legenda, Adam Malysz is velünk versenyez” – nyilatkozta Garamvölgyi Zoltán a Rábaköz Kupa rajtja előtt.

A GarZone cseh-lengyel versenyzőpárosa, Miroslav Zapletal és Marton Maciej nem is hagyott kétséget afelől, hogy a győzelem reményében utaztak Magyarországra, hiszen több mint ötven másodperces előnnyel az élen végeztek a Rábaköz Kupa egyetlen pénteki szelektív szakaszán. A szombati hatalmas küzdelmet követően pedig még vasárnap is remek pozícióból várhatta az XLavina IV. Rábaköz Kupa befejező napját a GarZone Racing színeiben versenyző négy páros. A Porizek–Sykora duó az első helyért volt harcban, amelyet végül hatalmas csatában ugyan elvesztett Korda Erikkel szemben, de mindössze 4 másodperccel maradt alul és szerzte meg a második helyet. A Zapletal–Maciej páros viszont hiába dominált a szelektív szakaszokon – hatot nyertek meg a kilencből –, végül a szombat esti negyedórás büntetésük miatt lecsúsztak a dobogóról, és a negyedik helyen zárták a Rábaköz Kupát. A harmadik Hummerrel a Pelc házaspár is remekelt, ők ötödikként érkeztek célba. „Nagyon örülök, hogy újra Magyarországon versenyezhettem. Jól szerepelt a csapat, minden autónk hiba nélkül teljesített. Új navigátorom is remekül



A GarZone Racing partnerei:

Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Negarent Kft., GarZone R.O.P., HunGarian Baja, garzonercing.com, dubaiprogramok.com, terep-rallye.hu



vizsgázt, hiszen egy nehezen értelmezhető pályán az elromlott méterszámlálónknak köszönhetően is csak egy GPS-pontot hagytunk ki, de a következő körben már megtaláltuk. Jól dolgoztunk együtt, és kitűnőek voltak a szakaszeredményeink is. A GarZone csapat négy autója egyaránt az első nyolcban zárt, ami szerintem azt mutatja, hogy erősek vagyunk” – fogalmazott Zapletal.

„Óriási csatában maradtunk alul néhány másodperccel, és szerintem elértük a józan

ész határát. Gratulálunk Korda Eriknek és Czeglédi Péternek a győzelemhez. Rettentően gödrösek és dobálások voltak a pályák, a szombat esti eső egy kicsit puhított rajta, de inkább csak a port verte el. Jó érzés volt a bányánál nagy közönség előtt versenyezni, és remélem, hogy több magyar futamra is tudok még jönni idén” – vélekedett Zdenek Porizek, akinek szándékában áll idén még a dobogó legfelső fokára is felállni a bajnokságban.

Josef Pelc és neje első versenyüket autózták végig egy Hummerrel, és sikerült is stabil időket autózniuk, bár egy kis hibát elkövettek, amikor az utolsó előtti szelektív szakasz

rajtjába négy perccel hamarabb érkeztek meg. „A büntetésünkkel nem változott a végeredmény, és boldogan értünk célba az 5. helyen. Idén először versenyzünk a GarZone Racing színeiben, magyar licenccel, de azt gondolom, hogy a fejlődésünk tekintetében ez nagyon jó döntés volt. Csapatvezetőnk Garamvölgyi Zoli is sokat segít a versenyzésünkön, és az erős mezőnyben talán hamarabb fogunk mi is felgyorsulni” – zárta mondandóját Pelc.

Három cseh Hummer is rajthoz állt a GarZone színeiben Kapuváron, ráadásul Zapletal (fent), Porizek és Pelc (kis képen) is kiválóan szerepelt



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



Váratlan gödör

Varga Imre versenyének egy ujjtörés vetett véget

A kezdeti nehézségeket követően a Varga Imre–Szegedi Ferenc páros éppen rátalált volna a helyes tempóra, amikor egy, az itinerben nem jelzett gödörbe hajtottak, és a pilótának eltört az egyik ujjja.

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



A pilóta egy jelületlen gödör miatt eltörte az ujját, így kénytelen volt feladni a versenyt, de a következő futamon, Lengyelországban már ismét ott lesz a mezőnyben

Feladni kényszerült a Rábaköz Kupa küzdelmeit a Varga Imre–Szegedi Ferenc duó. A Nissan volánja mögött egyre jobb időket autózó pilóta egy előre nem jelzett, mély gödörbe hajtott, aminek az lett a következménye, hogy eltörte jobb keze középső ujját, így esélye sem maradt tovább folytatni a küzdelmet Kapuváron.

„A megszokott pályákon és szakaszokon folyt a versenyzés. Akadtak kisebb nehézségek a szombati napon, de kezdtünk rátalálni a helyes tempóra. Mikor máskor, pont ekkor jött a baj. Számomra teljes mértékig érthetetlen, hogy versenyrendezői szemszögből hogyan lehet normálisnak és pontosnak nyilvánítani egy itinert, majd azt használatra is bocsátani, amikor még a gödrök sincsenek jelölve a pályán. Ennek estünk, estem most én áldozatául. Eltört az ujjam. Sikerült megint megsérülnöm ezen a pályán, csakúgy, mint két évvel ezelőtt. Lassan komolyan el kell gondolkoznunk a továbbiakon, Kapuvárt illetően” – fogalmazott a pilóta, aki mindenkit szeretne megnyugtítani a sérülésével kapcsolatban. „Egy sima törésről van szó, ami azt jelentette, hogy a Rábaköz Kupa vasárnapi napján már nem indulhatam, de a további versenyekre nincs hatással. A következő bajnokin, Lengyelországban már ismét ott leszek a terepen, a Baja Carpathian.”

Elégedettek

Lónyai-Garamvölgyi: Egy eredményes verseny

A magyar bajnokság abszolút hetedik helyén érkezett célba a Rábaköz Kupán a GarZone Racing magyar párosa, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán, miközben a csapat cseh versenyzői az első ötbe verekedték magukat.

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

Felemás érzésekkel zárta a Rábaköz Kupa első napját a Bioextra GarZone Racing csapata, hiszen miközben Miroslav Zapletal vezette a versenyt, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán nem volt elragadtatva a pénteki pályától. „Általában jól szoktuk magunkat érezni a verseny elején, de most szenvedtünk egy kicsit. Már a szakasz felétől úgy éreztük magunkat, mintha egy 12 menetes bokszmeccs után lettünk volna. Elég sok rosszindulatú gödör volt a pályán, sokat kaptunk ajándékba. Kicsit nagyobb tempót akartunk menni, mint amit azon a szakaszon érdemes. Az időnk legalább jó lett, mert a magyar középmezőny elején végeztünk. Ez a realitás, a mi futóművünk sajnos nem tudja azt, amit itt a nagyoké” – fogalmazott Lónyai Pál. Navigátora, Garamvölgyi Zoltán is hasonló véleményen volt. „En a szelektív szakasz hatodik kilométerénél meg akartam halni. Borzalmas volt, egyáltalán



Népes mezőnyben, jól felkészített autóval küzdeni: Lónyai Pál elégedett volt a kapuvári körülményekkel

nem élveztek. Végigmentünk, de jó volt túl lenni rajta. Kőkeményre van száradva a pálya, és nagyon rosszindulatú gödörök vannak rajta. Abban reménykedem, hogy végig tudunk menni. Azt gondolom, nem a gyorsulásnak kell lennie az elsődleges célunknak a továbbiakban, ezt a tempót kellene beállítanunk.”

Szombaton aztán az abszolút hetedik helyre lépett előre a kettős, azonban ennek ellenére sem voltak elégedettek az eredményükkel. Hiába javítottak két helyet péntekhez képest, és teljesítették a kitűzött céljukat, de a stopperórával nem tudtak kibékülni. „Nagy meglepetés nem ért minket, hiszen pénteken nagyjából megtudtuk, mire számíthatunk a pályákat illetően. Mi is és a technika is kicsit elfáradt szombat estére. Egy hosszú és kemény nap van a hátunk mögött” – fogalmazott Lónyai a második nap céljában.

Vasárnap aztán az abszolút hetedik helyre sikerült beérnie a párosnak. „Amennyire nem szerettük szombaton a versenyt, vasárnap annál inkább tetszett, végre nagyon jóízűt száguldoztunk. Valahogy egész másképpen éreztük magunkat, és végre sikerült önmagunkhoz képest is gyorsulni. Örülök annak, hogy célba tudunk érni, a fiúk jól felkészítették az autót, semmilyen műszaki probléma nem hátráltatott minket a verseny folyamán. Annak is nagyon örülök, hogy ilyen népes mezőnyben versenyezhetünk, és hogy ilyen sok nézőt láttunk a pálya mellett. Úgy tűnik, az embereknek is tetszett, ahogy mentünk, a versenynapok végén sok dicséretet kaptunk a nézőktől és a fotósoktól is” – zárta mondanóját a GarZone Racing pilótája.

A GarZone Racing partnerei: Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Negarent Kft., Szerverház Kft., El Yucateco, Rack Auto Kft., GarZone R.O.P., HunGarian Baja, garzonera.com További információk a Garzone Racing hivatalos honlapján találhatóak: www.garzonera.com



1. cél csapat

SILK WAY RALLY 2012

MOSCOW SOCHI FROM 7-13 JULY

Транснефть
2012
SILK WAY

DAKAR COMPETITOR
OPEL DAKAR TEAM

BUNKOCZI LÁSZLÓ - SZALAY BALÁZS
navigátor pilóta



A fiatal Kovács Marcell és fehér Suzukija sokakat meglepett Máriapócs. A versenyző előtt szép jövő áll, ha így folytatja, rövidesen a „nagyobbakat” is megszorogathatja



Eb előtt – Eb után

Nappal és villanyfényben folytatódott a bajnokság

A Közép-Európai Zóna Trófea és a hazai bajnokság 3. és 4. futama Nyirádon és Máriapócson zajlott. Utóbbi helyszínen villanyfényes döntőkkel záródó erőpróban látta vendégül a térség versenyzőit az off-road szakág.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Nyirádon rekordszámú, 72 fős mezőny állt rajt. A SuperCars 12 fős mezőnyéből kiemelkedett Harsányi Zoltán és Kárai Tamás párharca. Utóbbi autójának döntőbeli meghibásodása után a célban 1. Harsányi, 2. A. Höller (A), 3. Mózer Attila.

A Super1600 tízfős különítményében erős külföldi főlényel kellett felvenni a kesztyűt a Bánkúti Gábor, Majerszky Gábor, Ujházi Béla csapatnak. Közülük a legeredményesebb Majerszky lett, aki a B döntőt nyerve a ver-

senyben 5. helyen végzett. 1. Freudenthaler, 2. S. Susta (Cz), 3. J. Susta (Cz). A Super Nationalban az előfutamok után 4 döntőben dőlt el a verseny. Az A jelű fináléban R. Castoral (Cz) senkitől sem zavartatva nyert T. Hurt (Cz) és „Luigi” előtt.

A Magyar Kupa versenyében 11. pilóta szerzett pontot, eredményeiket három döntőben véglegesíthették. A C-ből Vacsi Imre, a B-ből Kovács Marcell lépett feljebb. Az A döntőben aztán Csenedes Zsolt szenzációs rajtja

hozott győzelmet, mögötte Peitler Zsoltot és Csirmaz Brúnót inette le a zászló.

A Juniorok versenyében kilenc fiatal állt rajt. A különítményből a B döntő győztese Kádár Patrik lett, a verseny végén Góth Viktor, Klausz Kristóf, Marton Gergely sorrend alakult ki. Egy hónappal később – nem sokkal a hazai Eb-futam után – következett az év legkülönlegesebb versenye, a negyedik éve



villanyfényes döntőkkel záródó máriapócsi hétvége. A döntő futamokban a 45 nevezőből végül 42-nek volt lehetősége a javításra.

A SuperCars 11 fős mezőnyéből a döntő egyes rajthelyét Harsányi Zoltán szerezte meg, aki itt is jól rajtolt, de autója meghibásodott, és csak az 5. helyen zárt. A kiesés sorsára jutott A. Höller (A) és Mózer Attila. A finálé három főre fogyatkozó pilótafelállásából végül Kárai Tamás nyert, második a B döntő győztese Vass Zoltán, harmadik pedig az egész nap szenzációsan autózó Révész Bálint lett.

A Super 1600-ban legtöbben K. Freudenthaler (A) győzelmére tippeltek, de Ország Zsolt fantasztikus rajtjával élre tört és első helyét a célig megőrizve nyert. A harmadik helyen J. Susta futott be.

A SuperNational legeredményesebb magyar versenyzője Luigi volt, aki a nap során többször a leggyorsabbnak bizonyult, de az Európa-bajnok R. Castoral (Cz) tudása most is győzelemben igazolódott vissza, a második pozíciót pedig Karol Sedivy (SK) halászta el a magyar pilóta előtt.

A Magyar Kupa versenyen a Peitler Zsolt, Kovács Marcell, Csirmaz Brúnó és Csenedes Zsolt négyesfogat hatalmas csatájából végül a fiatal Kovács került ki győztesen, második a gyengén rajtoló Peitler, harmadik Csirmaz lett. Csenedes bár megfutotta a harmadik leggyorsabb kört, de csak a 6. helyen ért célba.

A Juniorok mezőnyében Góth Viktor két első hely birtokában győzelmi reményekkel indult a döntőben, de a futamokból második helyen bejutó Klausz Kristóffal csatázva falat fogott és visszaesett az 5. helyre. A döntőt Klausz nyerte, második Ujházi Tamás, míg a harmadik helyre a B döntő győztese, Kádár Patrik ért be.

A bajnokság állása

SuperCars	
1. Kárai Tamás	69 pont
2. Harsányi Zoltán	67 pont
2. Mózer Attila	52 pont
Super 1600	
1. Ország Zsolt	57 pont
2. Ujházi Béla	47 pont
3. Bánkúti Gábor	45 pont
SuperNational	
1. „Luigi”	50 pont
2. Roman Castoral	40 pont
3. Witold Starobrat	35 pont
Magyar Kupa	
1. Peitler Zsolt	65 pont
2. Csenedes Zsolt	65 pont
3. Kovács Marcell	59 pont
Junior	
1. Ujházi Tamás	63 pont
2. Góth Viktor	60 pont
3. Marton Gergely	60 pont



A Kőváry - Thoth páros a terveknek megfelelően, a Historic versenyeknek szentelve az ideit esztendőit, elrajtolt a Mecsekben megrendezett Európa Bajnoki futamon. A kétnapos viadalt kategóriájuk első helyén zárták. - Új élményeket kaptunk az autótól, feszegettük a határait, ilyen gyorsan még nem mentem a Trabival! - nyilatkozta Barna a verseny végén.

Élre állt

Marton Gergely Nyirád után vezeti a juniorok versenyét

A 14 esztendőös Marton Gergely, akit még egészen kis korában csapott meg a benzingöz, idén három versenyt követően az első helyen áll a bajnokságban.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: DUEN, KOLLÁR

Hogyan kerültél kapcsolatba a motorsport világgal és a ralikrosszal?

Elmondhatom magamról, hogy „megcsapott a benzingöz”. Három-négy éves koromban, amikor Apu tankolt, én letekertem az autó ablakát, és szívtam magamba az üzemanyag – számomra – finom illatát. Hétéves koromtól

mesélte Tibor, hogy 2012-ben a ralikrossz szakágban is elindul egy junior géposztály, ahol megerősített karosszériájú Suzuki Swiftekkel versenyezhetnek a 10 és 18 év közötti fiatalok. Éltünk a lehetőséggel, és felvettük a kapcsolatot az ötletgazda szervezővel, Újházi Lászlóval, azaz Tyuki bácsival. Így kezdődött...

divízió tavalyi bajnoka) tanácsait végre tudom hajtani a versenypályán, és a 605-ös rajtszámot viselő autóm sem hagy cserben az elkövetkező futamokon.

Mik a tervek a következő idényre? A kategóriaváltás is benne van a kalapban?



Csata a máriapócsi pályán: az élen Marton Gergely (fent pirosban), aki három futam után a bajnokságot is vezeti

aztán már a volán mögé ültem: különböző autókval gyakoroltuk a vezetést, mindenféle elhagyott poros, hepehupás, úttalan utakon. Természetesen mindeközben lelkes látogatói voltunk a különböző autóversenyeknek, driftre, ralira, de főként ralikrossz futamokra jártunk. Tavaly nyáron részt vettem a Rabócsi Tibor által szervezett gokart-táborban, amelynek során a résztvevők között egyfajta verseny alakult ki a vezetés elméleti vonatkozásában és gyakorlati végrehajtásában. A résztvevők között én értem el a legjobb eredményt. Ezután

Az idei évben a Nyirád Motorsport színeiben eddig mindhárom futamon a dobogón tudtál végezni, és vezeted a bajnokságot a juniorok között. Mik a célkitűzéseid ilyen nagyszerű szezonkezdet után?

Természetesen szeretném a lehető legeredményesebben zárni az idei szezont. Mindenképpen dobogós helyen szeretnék végezni, annak is minél magasabb fokán. Persze ebbe a versenyzőtársaim is bele fognak még szólni, de ilyen a verseny... Bizom abban, hogy mentorom, Fodor György (a Touring Cars

A következő idényben is a ralikrossz szakágban akarunk maradni. A kategóriaváltás is foglalkoztat, hiszen szeretnék lépésről lépésre előbbre jutni ebben a szép és izgalmas sportágban. Amennyiben sikerül az idei szezonban a dobogón végezni, illetve, ha a mentorom is azt javasolja, hogy egy lépcsővel feljebb léphetek, abban az esetben jövőre a Magyar Kupában volna jó versenyezni, amihez a jó eredményeken kívül egy finanszírozható versenyautóra is szükségem lesz. Amelyiken elfér egy-két támogató logója is...



Kiváráásra autózva



A Mitsubishi első Eb-futama

Három futam telt el azóta, mióta legutóbb beszélünk Vnoucek Lászlóval: két hazai, és egy Európa-bajnoki. Ilyen sorrendben tekintettünk vissza a versenyekre, amelyek különleges élményt hoztak a pilótának.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: TENK, KUMMER

A nyirádi ob-futamot tekinthetjük az Eb felkészítő versenyének?

Igen, az a verseny inkább egyfajta felkészülés volt, a kanyarok gyakorlása, ilyesmik. Hasznos volt, de sokat tanultam már megint, és voltak már körök, amikben megközelítettem az elejét. Valami más taktika kell, mert általában úgy történnek a futamok, hogy az eleje jó, utána valamit hibázok – mert én még hibázok –, majd mintha légüres térbe kerültem volna, és nem megy a dolog, lassulok. Nem tudom, hogyan lehet ezt leküzdeni, de dolgozom rajta. Viszont az tényleg jó volt, hogy az Eb előtti bajnoki ugyanazon a pályán ment, így ha az eredmény nem is volt olyan jó, mint kellett volna, legalább a pályát tudtam gyakorolni.

Milyen volt Európa legjobbjai ellen küzdeni?

Hihetetlen! Annyi néző volt, hogy már az önmagában dopingolt. Kiváráásra autóztam, mert a rajtnál már leosztottam a szerepeket magamban, hogy ki kit fog összetörni, és nem nagyon akartam belekeveredni. Ez be is jött: mögöt-

tük fordultam az első kanyarban, megúsztam a bokszot, így lettem harmadik az egyik előfutamban. A C döntőben is úgy lettem harmadik, hogy lejátszották a meccset előttem, de ott már úgy voltam vele, hogy megpróbálok odaérni, és sikerült. De tényleg nagyon más volt az Eb-nek a hangulata, mint bárminek: egyszerűen nem éreztem fáradtságot azon a hétvégén! Teljesen elégedett vagyok, bár nem számítottam semmire a verseny előtt, de ha a papírt nézem, és azt látom, hogy életem első Eb-jén 15. lettem, kaptam három pontot, behoztam az autót egyben a célba, akkor nem lehetek elégedetlen. Versenyzőtársak mond-

ták, hogy látványos a javulásom: nekem ennél nagyobb dicséret nem is kell!

Mielőtt Máriapócsra térünk, egy másik szempontból is fontos volt az Eb: itt tartottátok a Hofi-könyved bemutatóját. Hogy sikerült?

Nagyon jól! Az emberek érdeklődtek, olvasták, vitték – és igazán nem az eladott példányszám volt a fontos, hanem, hogy tudjam: érdemes volt kijönni vele. És úgy tűnik, érdemes volt, aminek nagyon örülök.

Máriapócson éjszakai verseny volt...

Tavaly a Nissannal már kipróbáltam, de most talán még hangulatosabb volt. Engem ez a régi ralikra emlékeztet, amikor befordulsz a kanyarban, és villannak a vakuk. Majdhogynem inkább buli, mint verseny: nekem legalábbis olyan élményeket ad, és szinte mindegy is, hogy hol végzek, csak menjek. Persze az a 8 pont, amit most szereztem, nem jött olyan rosszul...



Küzdelem a pályán és azon kívül

Bánkuti Gábor és a nyirádi Eb-futam

A Bánkuti MotorSport csapatát elképesztő pechszorozat sújtotta az év legfontosabb versenyén, a hazai, nyirádi ralikrossz Európa-bajnoki futamon. Előbb az első előfutamban füstölt el a Peugeot 206-os motorja, majd vasárnap a tartalékmotorral is gondok adódtak. Ráadásul a második előfutamban a hátsó ajtó is leszakadt, de ez már csak „hab volt a tortán”... A csapat és a nyolcszoros magyar bajnok pilóta, Bánkuti Gábor becsületére legyen mondva, hogy minden hátráltató tényező ellenére is értékelhető eredménnyel zárta a versenyt. Sőt, a Super1600-as kategóriában induló hat magyar versenyző közül a 2. legjobb pozícióban, a 23. helyen végzett a pályán, igaz, a motorcsere miatt utólag nyolc hellyel hátrébb sorolták.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR, HAJÓKA



Rosszabbkor nem is jöhetett volna az a balszerencse-áradat, amely az elmúlt hétvégén, éppen a csapat legfontosabb 2012-es versenyén, a nyirádi ralikrossz Eb-futamon hátráltatta a Bánkuti MotorSportot. A csapat azonban színjelésre vizsgázott az embert próbáló körülmények között, és fáradtságot nem ismerve – gyakorlatilag az egész éjszakát végigszerelve – újra menetkész állapotba hozták a Peugeot-t vasárnapra. Mindezt úgy, hogy ekkor már tudták, hogy a motorcsere miatt nyolc helyes rajtbüntetést kapnak, és ezzel gyakorlatilag a teljes döntőbe jutási esélyük elúszott. Ezzel együtt egy hazai Eb-n, hazai pályán, a magyar és saját szurkolóik, partnereik és támogatóik előtt egyszerűen nem tehették meg, hogy csak úgy félreállnak a kihívások elől, ezért döntöttek az éjszakai motorcsere és a vasárnapi folytatás mellett. Bánkuti vezetésével – aki a versenyzés mellett a csapat fő szerelője is – a csapat hajnali ötre végzett a szereléssel, majd a pilóta két órnyi alvás után a mérnökkel elvégezte a motor beállítását. Ezután jött az ismételt motorátvitel, és már kezdődött is a warm up.

A szorgos csapatmunka meghozta az eredményét, hiszen vasárnap Gábor mindkét előfutamban rajtjához tudott állni, de – miután



Tanner Foust a Bánkuti hölgykoszorúban

az első előfutamat nem tudta befejezni – a mezőny végéről indulva a második előfutamban a 18., míg a harmadikban – feltartva – a 22. leggyorsabb időt futotta az európai elitmezőnyben. Így a két elő-

futam-sorozat eredménye alapján második legjobb magyarként a 23. helyen végzett, ehhez jött később hozzá a már említett nyolc helyes hátrásorolás. Ezzel együtt az ő és az egész csapat hétvégi igyekezete



„Most az eredményért sajnos sokkal többet kellett tennem a pályán kívül.”





Fent a két keréken száguldó zöld Peugeotot, lent egy életkép a szervizátorból: Nyirádon sajnos túl sok szerelnivaló akadt



Láttuk a hegy csúcsát

Vaskó Dominik, a Junior Kupa egyik legtehetségesebb fiatal versenyzője szüleiével együtt a BM Sportiroda vendégeként, a Bánkuti MotorSport depójában izlelhette meg a ralikrossz Európa-bajnokság semmihez sem hasonlítható hangulatát. Az édesapa a hétvégét követően elmondta, hogy az Eb-futam tapasztalatai fontos tanulságokkal látták el őket, és mindenképpen segítséget jelentenek majd a tízéves pilótának további pályafutása során.

„Dominak és nekünk is hatalmas élmény volt, hogy személyesen lehettünk ki a Eb-n, s tényleg **tűzközelből figyelhettük az egyik leg-sikeresebb magyar csapat depómunkáját**, valamint drukkolhattunk a csapattal Gábor sikeréért. Észetvejtő egy verseny volt, az biztos, de ami nekem főleg szembetűnt, az az, hogy a külföldi és a magyar csapatok sajnos nagyon másból gazdálkodnak, és így elsőre szinte elérhetetlennek tűnik számunkra ez a közeg. Nyilván nem az, és mi mindent megteszünk annak érdekében, hogy Domi minél előbb eljusson a rajtig. Látjuk, hogy ehhez rengeteget kell még tanulnunk, de mindenképp célunk és álmunk, hogy egy nap ő is eredményesen tudjon szerepelni a ralikrossz csúcsán. Időnk szerencsére van, mert ő még nagyon fiatal, így amire odajut, addigra már legalább öt-hat éves ralikrosszos tapasztalat lesz a háta mögött. Egész hétvégén nagyon jól éreztük magunkat a csapattal, élveztük a családi hangulatot, és ezúton is köszönjük a lehetőséget a BM Sportirodának. Most már testközelből láthattuk, hogy hova akarunk eljutni, és ez biztosan Domira is ösztönzőleg hat majd a folytatásban” – fogalmazott Vaskó János, a korábban gokartban is szép eredményeket elért fiatal pilóta édesapja.

reméljük, jövőre ugyanitt – kevesebb balszerencséjével – ismét találkozunk.

„Most az eredményért sajnos sokkal többet kellett tennem a pályán kívül, mint a pályán. De bebizonyosodott, hogy megérte! Vasárnap a tartalékmotor tudását figyelembe véve szuperjő két előfutamat mentem. Támogatóim, barátaim szerint tisztességesen helyálltam, szerintük is felért egy döntőbe jutással ez a szereplés. Köszönöm partnereinknek, segítőknek, barátainknak, szerelőinknek, akik lehetővé tették számunkra, hogy itt lehettünk a ralikrossz magyarországi ünnepén, mert ez az volt, minden nehézségével együtt. Köszönöm a nézők biztatását, akik talán nem is tudták, hogy a pályán nyújtott produkcióm mögött milyen csapatmunka állt. Egyúttal köszönjük a Nyirádi MotorSport Centrumnak, hogy ismét hazahozták az Eb-futamot, és egy ilyen kiváló rendezvény nem mellékszereplői lehetünk. Jövőre Nyirádon, a magyar nézők előtt ismét megpróbáljuk. Csapatunkon nem fog múlni” – fogalmazott Gábor.



BÁNKUTI Motorsport

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

DÁVIDPONYVA
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



MINDEN EGY HELYEN!
BARMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!
• TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS
• KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
• KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
• KLIMATÖLTÉS
• MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
• SZERVIZ
• ÁTVIZSGÁLÁS
• OLAJCSERE
• GUMISZERELÉS

KEDVEZMÉNYEK
AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA



INGYENES CSEREAUTÓ
A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cim: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.

tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195

e-mail: sasauto@t-online.hu

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- Egyéves, nagymotomú lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók,
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Profesionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

KÁRÁSZY KFT.
1033. Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: +36-1 349-8193
Fax: +36-1 320-3836
www.karaszy.hu

Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!



HORVÁTH

WWW.HORVATHBORHAZ.HU

Horváth Borház • Zánka, Tegyő-hegy



A biztos partner a változó világban!

FERVILL

Autóvilamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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

A MOTOROKAT AZ AFR BIZTOSÍTTJA – info@afrr.sk



Visszatérés

Mózer Attila hosszú kihagyás után visszatért

Több év kihagyást és három rali2-ben eltöltött évet követően, Mózer Attila idén visszatért a ralikrossz világába. Több néző és rajongó szerint ráadásul olyan letisztult vezetési stílussal, melyet soha nem láttak a pilótától.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Hátha van, aki nem tudja: annak idején hogyan került kapcsolatba a motorsport világgal?

Már nem is emlékszem pontosan, hogy mikor kezdődött az egész. Amatőr versenyen indultam Subaruval, majd kaptam egy nagyon jól megépített versenygépet, egy Toyota Corollát. Korábban Révész Bálint vezette, ami mindent elmond arról az autóról, még az Európa-bajnokságon is elindultam vele Nyirádon. Utána viszont valami megszakadt, és leálltam a ralikrosszal.

A versenyzéssel azonban nem álltál le végleg, ugye?

Volt egy rövid időszak, amit pihenéssel töltöttem, de három évig versenyeztem a rali2-ben is. Régi álmom volt, hogy abban a sportágban is kipróbáljam magam, és nagyon élveztem. Sike-



rült is olyan tapasztalatokra szert tennem, amelyek nagyon értékesnek bizonyulnak a jelenben. Több rajongó is megjegyezte, hogy ilyen jól, mint mostanában, még sosem látott vezetni.

Idén viszont megtörtént a nagy visszatérés. Mesélnél erről egy keveset?

Igen, idén sikerült visszatérnem oda, ahonnan indultam. Megint a Nyirád Motorsport

Valóban. Nem volt olyan futam, ahol ne jöttem volna belém, vagy én ne hibáztam volna. Egyedül a jobb első sárvédőm nem sérült. Biztos vagyok azonban benne, hogy Mátrai Gábor, aki a programozásért felel, illetve Csík Józsi és csapata most is gyorsan összeszereli az autót, és a jövőben csak még jobb eredményeket érhetnek majd el vele. Év végén már szeretnék a legjobbakkal harcolni a pontokért.

Mózer Attila visszatérése jót tett az egész ralikrossz szakágnak, bár a királykategórás ellenfelek nem biztos hogy örülnek az új kihívónak



Teltház

Nyirád: Tökéletes RC Eb-hétvége

Egy év szünet után ismét Magyarországra látogatott a ralikrossz Európa-elit, és olyan produkcióval kápráztatta el a teltház as nyirádi aréna közönségét, amellyel alighanem mindenki tökéletesen elégedett volt.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA, TENK LÁSZLÓ

A finálék végül orosz, norvég, illetve ír győzelmet hoztak, de a magyar szurkolóknak is bőven volt okuk az öröme, hiszen három hazai pilóta is szerepelt a B-, további három pedig a C-döntőben. A legnagyobb ovációt Luigi (Lajos Gyula) szenzációs C-s diadala váltotta ki, de a SuperCarsban szereplő Vass Zoltán és Harsányi Zoltán is remek versenyt futottak a B-jelű finálékban.

Ami az elitet illeti: a TouringCarsban Derek Tohill viszonylag könnyed rajt-cél győzelmet aratott, mögötte a svéd Anton Marklund lett a második és a cseh Roman Castoral



Hatalmas küzdelem, óriási hangulat, sokezeres nézőközönség: a nyirádi ralikrossz Eb-ben egyetlen szurkoló sem csalódhat

a harmadik. A Super1600 A-döntőjében a 3. helyről rajtoló Andreas Bakkerud hagyta állva a rajtnál riválisait, így a végén már megnyugtató előnnyel szelhetette át a célvonalat. Mögötte Krzysztof Skorupski végzett a második, míg Linnemann a harmadik helyen. A SuperCars nagyfínálékban a pole-ból induló Timur Timerzyanov egy pillanatra sem engedte ki az első helyet a kezéből, pedig a Joker-kör teljesítése közben még a korlátot is leborotválta egy helyen, de így is képes volt Tanner Foust elé, az élre visszatérni. A pódium legalsó fokára Mats Lysen állhatott.

Tűzkeresztség

Ábrahám első idei Eb-futama

Nem csak a hazai bajnokságban, hanem az Eb mezőnyében is megméreti magát ebben az évben Ábrahám Károly – méghozzá a királykategóriában. A sorozat negyedik, a törkevei versenyző idei első kontinensviadaláról, azaz a tűzkeresztségről beszélgettünk.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: SZŰCS DÁNIEL

Hogy érezted magad Bauskában?

Ez volt az első Eb-futamunk ideje, ami a mezőnynek már a negyedik versenye volt. A bemutatkozás a vártnak megfelelően sikerült: a 12. helyen értem célba. Lehetett volna persze jobb is, de rá kellett jönnöm, hogy erre a kategóriára fizikailag jobban kell készülnöm. A legnagyobb probléma velem volt: elfogyott a levegőm és az erőm menet közben. Úgyhogy most fogyókúráznom kell, és egy kicsit fittebbé kell válnom, mert csak úgy bírom majd az iramot. Ami ahhoz kell, hogy az első tízben lehessünk.

Az autó bírta volna a tempót az európai mezőnyvel?

Persze, azzal semmi gond nem volt, műszaki hiba nélkül fejeztük be a versenyt. Ott ment, ahol kellett, ezért a kocsival maximálisan elégedett vagyok.

Bauskában veled együtt öt magyar képviselte hazánkat: egy nemzetközi versenyen mennyire figyeltek egymást, számítottok egymásra? Magyarok – bár külön csapatokba –, de együtt versenyeznek?

Persze, figyeljük egymást, szurkolunk a többieknek. Kevesen járunk Eb-futamokra: Kárai Tamás, Szabó Krisztián, Brezovszki Sanyi és Klenáncz Szabolcs indult rajtam kívül ezen a lettországi futamon. Azt hiszem, a magyar csapat nem vallott szégyent: Tamás nyerte, Krisztián pedig negyedik lett a kategóriájában. Sanyi – aki egyébként az én tavalyi autómmal versenyzett, és szerintem nagy reménység ideje az 1600-as kategóriában – a B döntő első helyéről esett ki, Szabolcs pedig bejutott az A döntőbe, és negyedik lett, valamint én is tudtam hazahozni 5 Eb-pontot, úgyhogy elégedettek lehetünk.

És a külföldi versenyzők, az ellenfelek milyenek?

Ismerem már mindegyiket régóta – sajnos nem nagyon bővül a mezőny, bár üdítő kivétel az 1600-as kategória, ahol viszont nagyon sok új és jó francia pilóta indult. De azért a helyezések

„Lehettem volna jobb is, de erre a kategóriára fizikailag jobban kell készülni, fittebbnek kell lennem.”



Fent Szabó Krisztián, Klenáncz Szabolcs és Kárai Tamás, lent a királykategóriában most debütáló Ábrahám Károly



nagy többségében a várt eredmények születtek. Elsősorban – mint minden – az is pénz kérdése, hogy nincsenek nagyon új versenyzők, bár azért változatosság van: a kategóriaváltás nem ritka ebben a mezőnyben sem.

Mi lesz a következő versenytetek?

Nova Pakára megyünk, Csehországba, július első hétvégéjén. Az a verseny már nem lesz újdonság számunkra, már csaknem tízszer voltunk ott, szerintem ez a hely az autókrossz fellevegára. Arra a hétvégére körülbelül tíz-tizenkétezer nézőt és rengeteg versenyzőt várnak a rendezők, úgyhogy a hangulattal nem lesz gond, az biztos. A pálya nagyon izgalmas: egy hegyoldalban van: hegynek föl-hegyről le, ezért nem csak nézni, hanem versenyezni is izgalmas rajta.





Belehúztak

Slovakia Ring és Pannónia-ring: A show folytatódott

A Duna Autó Autós Gyorsasági OB II-III. fordulóját Szlovákiában rendezték meg, majd egy héttel később már az V-VI. fordulóra került sor a Pannónia-ringen. Utóbbi megmérettetés egyben Zóna Trófea, cseh, lengyel, szlovák és szlovén bajnoki is volt egyben.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: TENK, BÁLINT F., KOLLÁR

A Slovakia Ring formaautósainak első időmérője rendben, száraz körülmények között zajlott, de egy kommunikációs hiba következtében többet csak a bokszból tudtak elrajtolni. A futamot végül Fekete Krisztián nyerte Eszenyi László és Galambos Szabolcs előtt. A második megmérettetés is tartogatott izgalmakat, kezdve a zuhogó esőben lefutott időmérőtől a felvezető körben defektet kapó autó esetéig. A versenyt végül Kőszegi Tamás nyerte Fekete Krisztián és Eszenyi László előtt.

Egy héttel később, már a Pannónia-ringen, az első futamon a pole-ból induló Fekete Krisztián hibátlanul rajtolt, ám a második rajtkockából startoló Kőszegi Tamás autója állva maradt, nem kis riadalmat okozva ezzel a hátulról érkezőknek. A futamot Fekete Krisztián nyerte Eszenyi László előtt, a harma-

dik a cseh Petr Trnka lett. Vasárnapi a győztes indulhatott az első helyről, de a kockás zászló Kőszegi Tamást intette le elsőként, őt Fekete Krisztián és Petr Fulin követte.

Az RRC Suzuki Bio Kupában a Slovakia Ringen a papírforma szerint alakultak az események. Bárkovits Zoltán magabiztosan nyerte az időmérőt, majd a két futamon sem talált legyőzőre.

A Pannónia-ringen aztán alaposan megváltoztak a dolgok, szombaton a futamot végül megnyugtató előnnyel, rajt-cél győzelmet aratva az Orion Motorsport versenyzője, Farkas Roland nyerte és ezzel élete első Suzuki Kupás győzelmét aratta, sőt szombaton megszerezte a legelső pole-pozícióját is. Vasárnap az első rajtkockát az előző napi nyolcadik helyen befutó, a GFS Oxxo Energy Team



Lőrincz Péter, a HF Racing versenyzője az idei évet ugyan tanulószekzonak szánta a kéttel-teretek között, azonban a javuló időknél és a pontosabb beállításoknak köszönhetően egyre közelebb kerül az élmezőnyhöz. A következő futamokon a dobogó lehet a cél...

színeiben versenyző Csík János foglalhatta el. A rajt rendben lezajlott, az első kör végén még mindig Csík János állt az élen, őt Lévai Zoltán követte. Az utolsó körben Takáts Ákos még indított egy utolsó támadást Lévai Zoli ellen, de nem sikerült megelőznie. A verseny végeredménye: Farkas, Tözsér, Lévai, Takáts, Bárkovics, Fácán.

A Slovakia Ringen sokan voltak kíváncsiak arra, hogy a 2000 köbcéntiméter alattiak mezőnyében miként teljesít majd Tim Gábor és új Peugeot versenygépe, amire egyértelmű választ is kaptak az ellenfelek. Tim nyerte az időmérőt és az első futamot szombaton. Vasárnap, a másodikon csak azért lett második, mert az utolsó helyről kellett rajtolt, így ott egy szlovák ellenfél győzedelmeskedett. A „kistúraautók” szombati versenye problémamentesen indult a Pannónia-ringen. Az első rajtkockából induló Marek Fried Lotusával megőrizte a vezető helyet, bár Gáspár Csaba próbált bebújni az első kanyarban, de végül nem sikerült előrébb kerülnie. A futamot Marek Fried nyerte Lotussal, őt Gáspár Csaba követte a 156-os Alfával és Petr Mandelik lett a harmadik Lotus Exige-gel. Az F-1600 géposztályban Mohácsi Ákos győzött, Laczkó Lehel és Merk József előtt. A vasárnapi rajtrács első két sora ugyanúgy alakult, mint a szombati futamon. Vasárnap a pole-pozícióból a cseh Marek Fried indulhatott, a második rajtkockát Gáspár Csaba foglalta el. A második sorból Petr Mandelik rajtolt. A futamot és a Közép Európai Zóna Trófea E1-2000 kategória versenyt végül Fried Marek nyerte Petr Mandelik és Gáspár Csaba előtt. A magyar F-2000 kategória értékelésében Gáspár Csaba lett az első Tomics Gábor előtt. Az F-1600 cm³ géposztály értékelésében Mohácsi Ákos győzött, Laczkó Lehel lett a második, és Karajánisz Manolisz a harmadik. Az A-2000 géposztály sorrendje: ifj. Ficza Ferenc, Laczkó Levente, dr. Laczkó László.

Ami a királykategóriát illeti: a Slovakia Ringen a szombati versenyt Tomás Liedl és a törött kezű Barta Attila harcoltak a győzelemért, de az Audis DTM-es autójának kétszer is át kellett hajtania a boksztucán, melyet ugyan csak egyszer tett meg, de így is csak a negyedik helyen ért célba Barta, Konopka és Vorba mögött. A vasárnapi futamot aztán Konopka húzhatta be az Audi TT-s





A bajnokság állása	
A csoport – 2000 cm³	
1. ifj. Ficza Ferenc	40 pont
2. Laczkó Levente	38 pont
3. dr. Laczkó László	38 pont
F csoport – 1600 cm³	
1. Mohácsi Ákos	50 pont
2. Laczkó Lehel	32 pont
3. Karajannisz Manolisz	30 pont
E csoport – 2000 cm³-ig	
1. Fekete Krisztián	48 pont
2. Eszenyi László	46 pont
3. Galambos Szabolcs	36 pont
Suzuki Swift Kupa	
1. Bárkovics Zoltán	109 pont
2. Tózsér Áron	100 pont
3. Farkas Roland	91 pont



Liedl előtt. A Pannónia-ringen a 2000 cm³ fölötti túraautók szombati versenyfutamának csupán egy magyar résztvevője volt, Wáterné Dancsó Adrienn személyében, aki egy BMW M3 E36-al állt rajthoz a Főnix Motorsport Egyesület színeiben. A futamot Antonin Herbeck nyerte a zöld Pagani Zondával, így ő végzett az élen a E1+3500 géposztályban is. Itt a második helyet Miro Konopka szerezte meg az ARC Bratislava sárga-piros-kék színeit viselő Porsche GT3-mal, míg a harmadik helyen a cseh Dennis Waszek ért célba. A vasárnapi versenyen a futamot Dennis Waszek nyerte, Martin Matzke, Max Stanco előtt.

A Lotus Eastern Cup küzdelmeiben a Slovakia Ringen Vizin Tamás és Burkus Egon vívtak nagy csatát egymással és folyamatosan előzgették egymást. Nem volt eseménytelen a sorozat Vas megyei hétvégéje sem, sajnos több autó is megsérült az edzések és a versenyek folyamán. Szombat délután az endurance verseny időmérőjén Vizin ütötte meg az autóját, és végül Burkus Egon kocsijával indult a szombati versenyen. A Kelet-Európa Kupa vasárnapi rajtjánál a cseh Josef Zárubá autójának valószínűleg eltört a féltengelye, így ő kiesett, úgyhogy összesen négyen tudták befejezni a versenyt.



Kupakitérő

A Lotus Ladies Cup harmadik fordulóját ismét a WTCC betétfutamaként, az ausztriai Salzburgringen futották. Az első 25 perces csatát Bús Edina várhatta a polepozícióból, míg a második rajthelyet csapattársa, Dr. Bánki Ágnes foglalta el. Bús Edina látszólag zavartalanul vezetett az élen, mígnem elvesztette uralmát Lotusa felett, s a korlátnak csapódott. Edina sértetlenül szállt ki az autóból, az Elise eleje azonban csúnyán összetört. Bánki Ágnes nagyszerűen versenyzett az élen, hatékonyan tartotta maga mögött az egyre közelebb lopódzó Budaházi Nórát. Kettejük párharcában végül Bende Adrienn látta meg a remek lehetőséget, és megelőzte Budaházit. Utóbbi nem hagyta azonban magát, agresszívan támadott vissza, ám Adrienn meg tudta tartani pozícióját, és ekkor futotta meg a verseny leggyorsabb körét is. A versenyt a végig hiba nélkül, higgadtan autózó Dr. Bánki Ágnes nyerte, mellé Bende Adrienn és Budaházi Nóra állhatott még fel a dobogóra. Vasárnap az élről Dr. Bánki Ágnes rajtolhatott, míg B-3 Racinges csapattársa, Bús Edina autóját a Proex csapat segítségével állították helyre. Ám az előző napi kiesések miatt Edina és a VIP induló Vicky Piria csak a mezőny végéről startolhatott. A rajt után Bende Adriennek sikerült véghezvinni Budaházi Nóra tervét, megelőzte az élen haladó Bánki Ágnest. Bús Edina hamar átrágtá magát a mezőnyön, a másfél kör elteltével már ő vezette a sort.

Az ötödik körben Edina előnye közel két másodperc volt, a következőben azonban Bende Adrienn remek kört futott, kiválóan kihasználta az előtte haladó szélárnyékát és 1,160-ra csökkentette a kettejük közti távolságot. A mezőny végéről rajtoló Vicky Piria is szépen haladt előre, a 7. körben már az 5. volt, Paulien Zwart (Tom Coronel barátjánője) előtt. De csak a 8. körig, amikor is szombathoz hasonlóan, ismét feladni kényszerült a versenyt, valószínűsíthetően motorhiba miatt. A versenyt az előző napi kieső, Bús Edina nyerte, mellette Bende Adrienn és Dr. Bánki Ágnes állhatott fel a dobogóra.

A bajnokság állása	
1. Bende Adrienn	109 pont
2. Bús Edina	100 pont
3. Budaházi Nóra	83 pont



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





Barta Attila a GT1 vb betétfutamán, a magyar bajnokság nagytúra kategóriájában megnyerte az első versenyt. Lent újságíróknak meséli, hogyan tudott törött kézzel győzni



„A futam rajtját jól kaptam el, vezető helyen sikerült elfordulnom az első kanyarban.”

helyhez, ezért kihívták a pilótát a boksza. Sajnos azonban az utolsó mért körökön két ellenfélnek sikerült befurakodnia Attila elé, így a harmadik helyről várhatta a vasárnapi futam rajtját.

„A második futam sajnos nem úgy kezdődött, ahogy számítottam rá. A rajtom nem sikerült jól, veszítettem egy pozíciót. Az ötödik körben azonban már az élen haladó mögött haladtam, és támadni is tudtam. A hetedik körben aztán éreztem, hogy valami nem stimmel a versenygéppel. Én defektet tippeltem volna, de a lényeg, hogy keresztbe fordult az autó, és ki kellett hajtanom a garázsba, hiszen még a fékpedál is beesett.

Fel kellett adnom a versenyt. Mint később kiderült, a bal első kerékcsapágy széttört, és kinyírta a fékeket is. Végül ötödikként könyvelték el” – értékelte Barta.

A Pannónia-Ringen egy héttel később rendezték az országos bajnokság következő futamát. A Slovakia Ring vasárnapi futamán szerencsétlenül járt BMW-hez ugyan azonnal megrendelték a szükséges alkatrészeket, de szerdán kiderült, hogy nem fog megérkezni a hétvégi versenyre, így a Trevor Racingnek ki kellett hagynia a soron következő bajnoki fordulót.

Javítás augusztus közepén, ugyan csak a dunaszerdahelyi pályán várható.

Fél kézzel is első

Trevor Racing: Barta Attila nyert a Slovakia Ringen

Egy otthoni balesetet követően Barta Attila szilánkosra törte jobb keze hüvelykujj csontját, mégis elindult a Slovakia Ringen, majd nyerni is képes volt. A Pannónia-Ringen azonban már nem tudott ismételni a BMW-pilóta.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ, KOLLÁR ATTILA • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Barta Attila nagyszerű eredményt ért el a Duna-Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság szlovákiai futamán. A pilóta egy héttel a verseny előtt munkabalesetet szenvedett, és szilánkosra törte jobb keze hüvelykujj csontját, ezért kétségessé vált az indulása a Slovakia Ringen. Mivel azonban

fontosnak ítélte meg a pontok gyűjtését, a Trevor Racing versenyzője orvosi egyeztetés után mégis az indulás mellett döntött. Közvetlenül a kihívás előtt elvégzett még egy üléspróbát, és kényelmesnek ítélte meg a körülményeket, jól érezte magát az autóban. Éles körülmények között aztán még



őt is meglepetésként érte, hogy a második helyen tudta kvalifikálni a Trevor Racing BMW Alpináját a szombati versenyre.

„A futam rajtját jól kaptam el, vezető helyen sikerült elfordulnom az első kanyarban. Szinte végig tartani is tudtam ezt a pozíciót, egyedül DTM-es ellenfelem tudott megelőzni, de mivel ő magasabb kategóriába tartozik, ezért a versenybírók úgy egyenlítették ki az esélyeket, hogy az audisnak két kötelező bokszutca-áthajtást írtak elő a versenyre. Mivel ezt csak egyszer teljesítette, így a leintést követően 25 másodperces büntetést kapott. Valójában viszont erre sem lett volna szükségem, mert még így is meg tudtam előzni őt, bár csak nagyon kicsivel” – összegzett a Trevor Racing pilótája.

Vasárnap aztán eső fogadta a 2000 köbcentiméternél nagyobb motorral rendelkező versenygépek tábort az időmérőn. A BMW-s pilóta nem sok tapasztalattal rendelkezett a vizes pályán, és elsőre sikerült is 14 másodperces hátrányba kerülnie a pole-pozíciós helytől, de miután visszament az aszfaltcsíkra, ebből 1,5 másodperces előnyt kovácsolt. Szóltak is a csapattrádió, hogy ez az előny elegendő lehet az első





Egytől négyig

Két hétvége, négy verseny, négy különböző helyezés

Két futamon van túl ismét Vizin Tamás: a kettő közül a Slovakiaringen töltött hétvége sikerült jobban. Ám attól még a Pannónia-Ringet sem utálja...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Azt tudom, hogy a szlovák pályát nagyon szereted: de a vas megyeit is?

Mindkettőt kedvelem, de azt nem gondoltam volna, hogy a Slovakiaringet ennyire megszeretem az utóbbi években. Ez egy nagyon gyors helyszín, és kevés technikás rész van rajta, de ami mégis előfordul, az kellőképpen trükkös. A Pannónia-Ringhez pedig nagyon sok kellemes versenyemlék fűz, úgyhogy nem tudom nem szeretni... Most mindkét hétvége jól sikerült: Szlovákiából egy első és egy második; a Pannónia-Ringről pedig egy harmadik és egy negyedik helyet hoztam haza, valamint Major Benivel ismét részt vettünk az Endurance-futamon, ahol

kategóriánkban negyedik letünk, és előztünk Ferrarit.

Ó, ez azért jól hangzik...

Igen. Sajnos nem úgy, hogy elmentünk mellette, hanem bokszkiállással, de a taktika is fontos része egy futamnak. Összességében izgalmas hétvégéim voltak: a Slovakiaringen nagyon jól küzdöttünk Egonnal. Erre a versenyre egyébként már megérkeztek az osztrák versenyzők a lényegesen erősebb autóikkal, viszont ezek a túlságosan felhúzott versenyautók nem nagyon bírták ki a futamot, úgyhogy emiatt maradt nekünk az egymással való csatározás. De nagyon igaz-

ságosak voltunk: egyik nap Egon nyert előttem, másik nap fordítva.

A Pannónia-Ringről jöttél haza kevesebb ponttal: hogy történt?

Elég vegyes volt. Pénteken a Benivel megpróbáltuk a szélárnyékos taktikánkat a pénteki szabadedzésen lepróbálni, de sajnos felolajozták a pályát előtünk, és egy jobbos kanyarban, úgy 180-nal elkezdünk csúszni mindketten: én Beni mögött úgy 10-15 méterrel. Két választásom volt: vagy belemegyek, vagy mellé megyek a kavicságyba. Az utóbbit választottam, ennek hatására az autó viszont úgy nézett ki, mintha egy gépágyú megszórta volna: szélvédő, hűtő kuka, hogy csak párat említsek. De igen szerencsések voltunk, és a fiúk nagyon ügyesek, így minden megoldódott. Az időmérők viszont elég jól sikerültek, és Benivel kényelmesen autóztunk egymás mögött, amikor neki fel kellett adnia a versenyt, így én csak bekocsikáztam a harmadik helyen, vasárnap pedig tartalékos megoldással kellett mennem, így csak a pontgyűjtés volt a lényeg. Bár most még nem is figyelem a bajnokság állását, azt majd a következő futam után tesszük meg, és akkor kezdjük el alakítani az év hátralévő részét.

Amikor nem verődött szét a kavicságyon a kocsi, akkor hogy bírta ezt a két hétvégét?

Nagyon jól, mert ez egy igazi középmotoros, összkerekes versenyautó. Nagyon szeretem, és mindenkinek csak javasolni tudom, hogy ha élményre vágyik, mindenképpen ide jöjjön, és ezt próbálja ki. Jó versenyezni vele, és azért, hogy nekem erre lehetőségem van, nagyon hálás vagyok a Kaloplasztik Kft.-nek és a Magtár Kft.-nek, valamint a Bács-Trans Kft.-nek és a 24H Service Kft.-nek.



2

Rajtrácsfotók

Az elmúlt hónapban ők voltak a versenypályák legszebbjei



3

1. Formula-1
Monte-Carlo

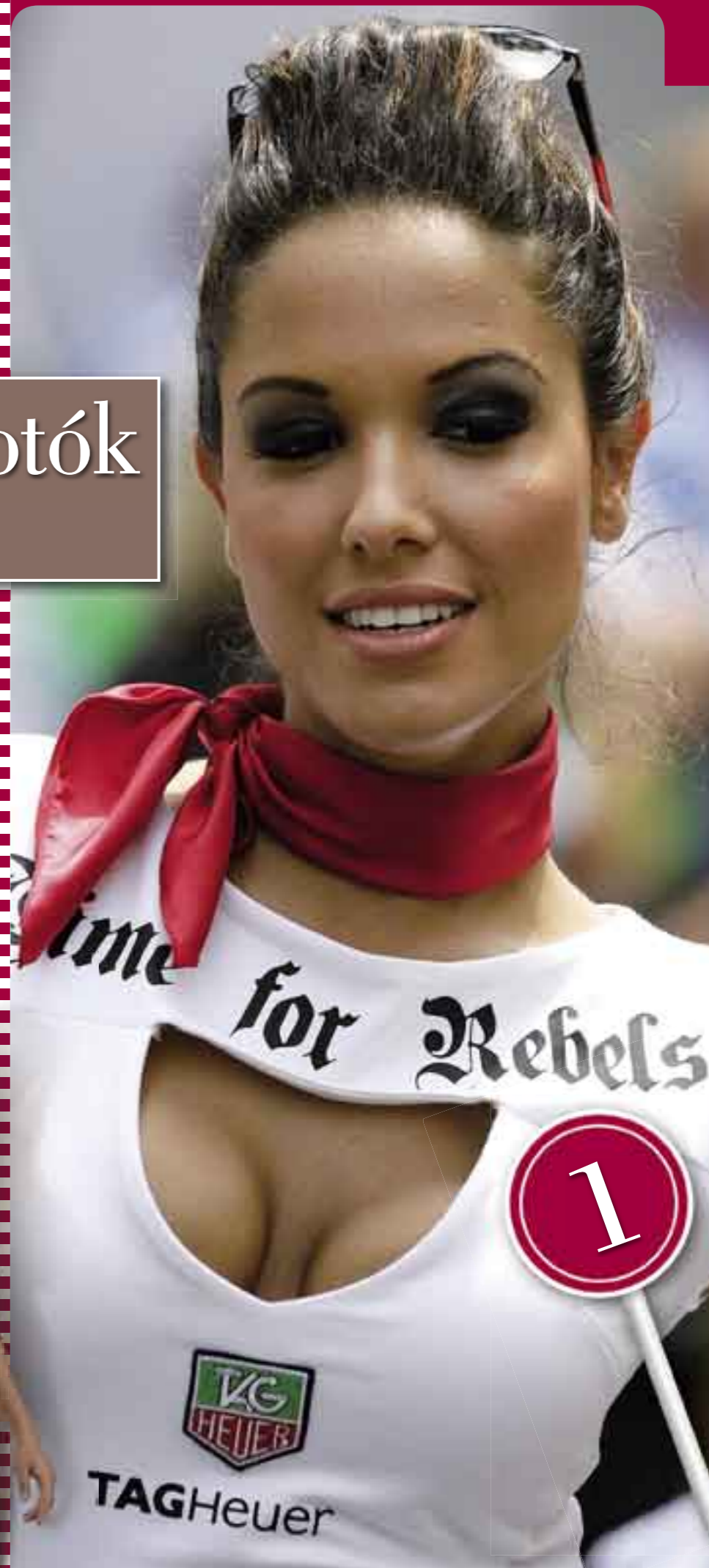
2. WTCC
Portimao

3. MotoGP
Barcelona

4. Oldalkocsis VB
Hungaroring



4



1



Forró száguldás

Beindult a jet-ski évad

A jet-ski szakág hagyományos szezonnyitó helyszínén, Dunaharaszttiban, a SEA-DOO Kupán ideális körülmények és nagy hőség fogadta a versenyzőket.

SZÖVEG, FOTÓ: MJSZ



A Magyar Jet-Ski Szövetség a 2012. évi országos bajnokság első versenyét, az immáron 21. szezonnyitóját, a SEA-DOO Kupát 2012. május közepén, a Jet Power Hungary Kft. szponzorálásával Dunaharaszttiban, az Universum Vízisport Centrum tavnán rendezte meg, öt nemzet (magyar, szlovák, cseh, osztrák, német) képviselőinek részvételével. Az időjárás kedvezett a víz szerelmeseinek, ugyanis igazi afrikai nyár fogadta a verseny-

zőket és a nézőket, a part tele volt tuningolt verseny jet-skikkel, kíváncsi közönséggel és ámuló tekintetekkel.

Az újonc Runabout szlalomverseny női kategóriájában a szlovák Sandra Lamyova győzedelmeskedett, a német Hummel Silke a második és az élete első versenyén induló Vásári Ildikó a harmadik helyen végzett. A férfiak között a tó tulajdonosának fia, Gerencsér Dominik győzedelmeskedett hazai pályán, Jantos Gábor és Kenedli Gábor előtt.

Az újonc állós Ski-versenyben kiélezett küzdelemben Mitrovics Gábor érte el a legjobb időeredményt, tizedmásodperccel megelőzve Tóth Ádámot és Hovorka Viktort.

Szombat délután indult a profik versenye, a hosszú távú Formula-versenyekkel. Kiderült, hogy a pilóták nem pihentek a babérjainkon a télen, új és nagy teljesítményű versenygépek szálltak vízre, a csúcsmo­dell 350 LE-s volt, 140 km/h végsebességgel.

Az újonnan bevezetett Gentleman-kategóriáknak köszönhetően bővült a mezőny: vízre csalt pár, már visszavonult jet-skist is, így szép mezőny állt a felvezető hajók közötti képzeletbeli startvonalnál mind az ülős Runabout-, mind pedig az állós Ski-kategóriákban.

A Runabout Offshore Formula 2 kategória versenyében a világbajnoki bronzérmes Kasza György magabiztos versenyzéssel felállhatott a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve az örökös magyar bajnokot, Gerencsér Csabát és a szlovák, ám magyar színekben hajózó Martin Predanocyt.

A Ski Formula 1 kategória 17 perces offshore versenyét a 2011. év jet-ski versenyzője, Szabó Barnabás nyerte, a szlovák, ám magyar



színekben versenyző Bohuslav Jozef és az ötszörös magyar bajnok, Puskás Zoltán előtt.

A magyar bajnokság 30 perces Formula 1, „királykategóriájában” Kasza György megszerezte a szombati versenynap második aranyát is, a magyar bajnok Heller Krisztián és a háromszoros Európa-bajnok és hatszoros magyar bajnok, Czeller Béla előtt.

A vasárnapi versenyeken folytatódott a kiélezett küzdelem. Az újoncok zárt pályás versenyén ülős kategóriában (Novice Runabout F1) Jantos Gábor az első, a német hölgy, Hummel Silke a második, a szlovák Richard Kovalcik pedig a harmadik helyen végzett, míg állós kategóriában (Novice Ski F1) nagy létszámot tudott maga mögött élete első bajnoki aranyát megszerezve Hovorka Viktor, megelőzve a győri Mizers Gergőt és az Ausztriából érkező Peinsipp Hans-Christiant.

Új kategóriaként került 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 Déri Attila fölé emelkedve.

A 45 év feletti ülős versenyzők Runabout Gentleman F1 futamán Gerencsér Csaba hazai vízen diadalmaskodott, Zsidai Tibor második lett, Iván Lamy harmadikként ért célba.

Ski F2 (Stock) kategóriában Szabó Barnabás győzött, Sümei Martin és Szabó Gábor előtt. Ski F1 (Superstock) kategóriában magabiztos győzelemmel Szabó Gábor megszerezte az első helyet, míg Sümei Martin másodikként és Szabó Barnabás harmadikként ért célba.



A fejlődés útján

Korábban írtunk már Sümei Martinról, aki a magyar jet-ski sport egyik legígéretesebb fiatal tehetsége. Akkor édesapjával, a sportág legendájának számító Sümei Lászlóval beszélgettünk, most is őt kérdeztük.

Martin tavaly szeptemberben kezdte a középiskolát, ami új kihívást jelentett az életében. Nem úgy a jet-ski, amellyel már 2008-tól szoros barátságot ápol. Tavalyelőtt amatőr bajnok lett, a nagy áttörést pedig a 2011-es év hozta meg neki. Mire a legbüszkébb az édesapja? Tavaly Martin nagyon jó teljesítményt nyújtott az egész szezonban. Amire a leginkább büszkének lehetünk, az az Alpok-Adria Kupa sorozat megnyerése, hiszen az nagy nemzetközi sikernek számít. A hazai bajnokságot részben rá is kellett erre áldoznunk, ezért Martin ott csak dobogós helyen tudott végezni.

Miben változott a technika a tavalyi évhez képest?

Azt kell mondjam, hogy sokban. Télen építettünk egy sokkal erősebb és masszívabb versenygépet, ami majdnem 200 lóerős. Itthon egyedülálló technikának számít, de szerintem még Európában is kevés ellenfele lehet. Jelenleg a hangolási folyamatnál járunk, de az Alpok-Adria Kupa első versenyére természetesen készen leszünk. Aztán megindul a nagyüzem, hiszen a hazai bajnokság is elkezdődik.

Mik tehát a célkitűzések az idei évre?

Martin mindenképpen megvédené bajnoki címét az Alpok-Adria Kupán, és ezúttal a nemzeti bajnokságban is a győzelem a végoel. Tavaly szóba került, hogy talán kijuthatunk a világbajnokságra is, de sajnos az nem sikerült. Idén ismét szeretnénk elutazni a rangos kihívásra, de - mint ez a technikai sportokban köztudott - ez a kérdés szponzorfüggő. Meglátjuk, hogyan alakulnak a dolgok.

NL



Sümei Martin tavaly az Alpok-Adria Kupa legjobbja lett, idén az ottani címvédés mellett a magyar bajnokságot is szeretné megnyerni



Villanyoroszlán

Peugeot iOn Active

Az elektromos autók a dolgok jelenlegi állása szerint a jövő városi közlekedési eszközeivé válnak. A jelenlegi technikán persze még lenne mit javítani: ha például a hatótávolságuk nagyobb lenne, a városok között merészebben lehetne használni őket. Így a Peugeot jövőautója is jobban tetszett volna szerkesztőségünknek.

SZÖVEG: ÖSZ LÁSZLÓ • FOTÓ: PEUGEOT

Az iOn Active külsejét legömbölyített formák jellemzik, a belseje kisautós, négy fő számára biztosít komfortos utazást. Testes szabadidő-autó mellé állva látszódik igazán a picur kicsinyisége, szinte elveszik némely nagy fekete terepjáró mellett a Peugeot elektromos csodája.

A japán származású francia kiskocsi különleges, nem csak az elektromos üzemmódja miatt,

hanem mert nem elsőkerék-hajtású. A motor a hátsó tengelynél található, kívülről nem is látható, a csomagtér aljában a vezérlőelektronika, mélyebben, a hátsó ülések alatt a lítium-ion akkumulátorok dolgoznak. Az áramtárolókat 5 óra alatt lehet teljesen feltölteni.

Az iOnt hagyományos kisautóként kell elkönyvelni, van benne szervókormány, klímaberendezés és kihangsúlyozó CD-rádió is.

Persze óvatosan kell bánni néhány kényelmi felszereléssel, mert például a klíma erősen meríti az akkumulátort: a fedélzeti számítógép szerinti 136 km helyett, több tíz kilométerrel rövidebb utat tehetünk meg bekapcsolt légkondicionálóval. Ugyanez a helyzet a sebesség precíz megválasztásával is. Ha tartjuk a maximális tempót, akkor 80 km-t is alig lehet elmenni a villanyoroszlánnal, emellett megjegyzendő, hogy a 134 km/órás végsebesség körül való suhanásra sem egy fantasztikus vezetési élmény. Normális városi vezetéssel viszont a napi ügyintézésre szánt 100-130 kilométer könnyedén teljesíthető.

Egy ilyen kis elektromos autó 8 millió forinttól érhető el, amely bizony húzós ár, de mint jövőkép, mindenképp jó irány az autógyártóknak. Ha a technológia eléri a megfizethető szintet, tökéletes második vagy városi autó lesz a benzin nélküli Peugeot. Sőt, a jövőben az is elképzelhető, hogy a nulla szennyezőanyag-kibocsátású járműveknél nem lesz dugódíj...



Öt óra lehet annyira feltölteni, hogy egy 100-200 km-es utat el tudjunk intézni a kis Peugeot-val



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

Terepes előzetes

Subaru XV 1,6i Comfort



Az idén érkező új Subaru Imprezának jól előkészíti a terepet az XV. Az újdonság emelt hasmagassággal, kiváló futóművel, sziklaszilárd karosszériával és korszerű motorokkal kerül a vevőkhöz.

SZÖVEG, FOTÓ: BENEDEK ATTILA

Az XV úgy született, hogy megemelték a friss Imprezát, és a külsejét műanyag elemekkel csinosították. Miután Subaru-ról van szó, így a tengernyi ralis tapasztalat használható gépet eredményezett. Kezdséknél ott a 22 centis szabadmagasság, amely sok valódi terepéget lepál, és plusz-pont az is, hogy a közel hétmillió autóból széria az állandó összkerékajítás.

Ennek megfelelően mély homokban, sárban, tócsákkal tarkított földutakon tettük próbára az XV-t, és kifejezetten esztelenül kell hajtani, hogy koppanjon az alja. A Subaru jól teljesített, ebben segített a nyomatékot növelő felező, aminek kapcsolója a váltókar mögött helyezkedik el. Apró hiba, hogy mély pocsolyákba történő tempós közlekedéskor a motortér bekoszolódik, mert az alján lévő műanyag védő-

lemez túl rövid. A futómű a hazai közutakon is jól teljesített, ezt arany középuton teszi: elnyeli az úthibákat, de úgy, hogy a komfort megmarad, és a sebes kanyarodással sincs gond.

A stabilitáshoz a jó futómű mellett a szilárd karosszéria is hozzájárul, a 2635 mm tengelytáv meglepően nagy lábteret eredményezett hátul. A szilárdság folyamánya, hogy zörgésmentes a fülke, amiben japánosan egyszerű, használtra kihegyezett műszerfalat, kezelőszerveket és jó felszereltséget találni.

Az 1,6-os, 114 lóerőt és 150 Nm-t magas fordulaton leadó boxermotort ellátták start-stop rendszerrel. A jellegzetes subarus hangot is kiadó erőforrással nincs gond,



tempós haladáshoz forgatni kell. Közúton előfordult, hogy kereken öt litert fogyasztott, terepes örömködéskor 13,1-et, az átlag 8,7 lett.

Ami elrontja a játékot, az az 1370 kilós önsúly, ennek eredménye a 13,1 másodperces százra gyorsulás és a halvány dinamika. Aki subarusabb élményre vágyik, annak a kétliteres benzines vagy a turbódízel verzió javasolható.



Erős ellenfél

Hyundai i40 2.0

A Hyundai i40-es kombi kivitelben új alternatívát nyújt a kategóriájában. Az ötcsillagos töréstartással rendelkező koreaira itthon legfőképpen cégek fognak figyelni, de családi autónak sem utolsó alternatíva.

SZÖVEG, FOTÓ: ŐSZ LÁSZLÓ

A kocsit keletről érzékeljük, mégis teljes nyugati pompával kényeztetni az utasokat. Külsejében és belső kialakításában semmivel sem marad el az európai és a japán konkurens mögött. A kezelőszervek jól pozicionáltak, de a fedélzeti számítógép menürendszere kissé komplikált, bár gyakorlással el lehet sajátítani a működtetését. Az i40-es minden tekintetben a kényelmes vezetést szolgálja, a tesztautóban a beépített navigációs rendszertől kezdve a telefonálást elősegítő Bluetooth-kihangsúlyozóig számtalan kényelmi felszerelés áll rendelkezésre. A kétrészes panoráma napfénytető világossá és hatalmasá varázsolja a belteret, a felhasznált anyagok

minősége a középkategóriában megszokottnál lényegesen jobb.

A váltó kapcsolása egy picit darabos, akadózva lehet üresből egyes fokozatba váltani. Az autó



A Hyundai nagy dobása lehet ez a kombi, amely szinte minden tulajdonságában felveszi a harcot európai ellenfeivel szemben, árával pedig talán még legyőzni is képes őket

Szabadidő-autó helyett

Suzuki Grand Vitara 1.9 | DDiS 4x4

A mi autónk szabadidő-autója valójában terepjáró: karosszériája alvázal merevített, van francia dízelmotorja és kemény terepen is elmegy. Kell ennél több?

SZÖVEG, FOTÓ: ŐSZ LÁSZLÓ

A dögös, inkább férfias formákkal a célközönség szívébe lopja magát a Grand Vitara. Első pillantásra úgy érezhetjük, hogy szabadidő-autóval állunk szemben, de a kocsiba

ülve és azt vezetve előjönnek a terepjárós sajátosságok.

A japán egyszerűség tükröződik az utasterben, aminek kialakítása puritán, de ergonomiailag jól átgondolt. A keményebb műanyagok a régi Swiftet idézik, az összeszerelés azonban kifogástalan. A felszereltséggel és a technikával sincs gond: széria a 8 darab légzsák, az ABS, a vészfék-résztető, a központi zár, az indításgátló, a kormányról is vezérelhető 4 hangszórós CD-s rádió, az automata



légkondi, a 16 colos könnyűfémkerék és sok minden egyéb.

A kocsit fordulékonyasága kifejezetten jó, az autó nem billeg, mint általában a terepjárók, ugyanakkor az aszfaltról lehajtva mégis jól alkalmazkodik a körülményekhez. A kormány pontos, a rásegítése megfelelő, a fékek nagyon jól reagálnak. Vezetés szempontjából azonban kissé zavaró, hogy a váltója kissé nagy utakon mozog.

A Renault-tól származó dízelmotor sokkal jobb, mint az előző változaté, erősebb, pörgős, de kicsit nyers, és alul gyengécske. Ha a konkurens erőforrásaihoz hasonlítjuk, akkor nehezen állja a versenyt, magas fordulaton kifejezetten zajos.

Összességében kellemes a Grand Vitarát vezetni, gyorsan elteltek az együtt töltött napok. Külön élményt nyújt, hogy az autótól szinte nincs legyőzhetetlen akadály, bátran közlekedtünk vele úttalan utakon is. Tesztünk során a fogyasztása 7,8-10 liter között váltakozott, a Grand Vitara alapára 7 190 000 Ft.



Varga Brigitta

Audi A7
Sportback

Lány

Név: Varga Brigitta
Kor: 25 éves
Lakhely: Nyíregyháza
Foglalkozás: kozmetikus

Autó

Név: Audi A7 Sportback
Gyártási év: 2011
Teljesítmény: 313 LE
Motor: 2967 cm ³



Fotó: Janics Attila



MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthat!

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

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 az alábbiakat találták a legjobbaknak.

TW STEEL CEO DIVER DAVID COULTHARD SWISS AUTOMATIC LIMITED EDITION

A „túlméretezett” órák királya 2012-ben egy limitált kiadású modellel tisztel meg a skót pilóta pályája előtt. A 492 darabszám az egykori F1-es versenyző egész munkásságát szimbolizálja, amely 13 győzelemben, 62 pódiumban, 12 rajtelsőségekben, 241 startban és 164 befejezett futamban merül ki. A 48 mm-es matt óratok, az ETA 2836-os automata szerkezet, a zafirkristály óraüveg és hátlap, a 200 m vízállóság és a kauszuk óraszíj garancia a minőségre...

Ára: 299 000 Ft (twsteel.com)



MOTION SIMULATION TL1

Jókora szimulátorkabin született a Motion Simulation és az Ariel Motor Company együttműködéséből. A TL1 nevű rendszerbe egy 180 fokban forgó, félgömb alakú vetítőkabint és egy állítható döntésszögű, az erőhatásokat szimuláló pilótaülést szereltek. A kabin zöld, piros, narancssárga, kék és ezüst színben kapható, ám a felhasználónak kell a rendszert megvenni, beleértve a számítógépet, a három projektort, a hangrendszert, a kormányt és a pedálokat. A drágább verzióknál már alapfelszereltség a 3 kivetítő, a hangrendszer és a PC. A csúcsmoделl teljes felszereltséggel és 7 megapixel projektorokkal rendelkezik.



Ár: 4 100 000 Ft-tól (motionsimulation.com)

NEED FOR SPEED MOST WANTED

Az Electronic Arts bejelentette, hogy a Criterion Games újraalkotja a Need for Speed Most Wanted játékot – mely a Need for Speed franchise-tagjai közt az egyik legnépszerűbb és a legnagyobb példányszámú eladott epizód volt. A küzdelem egyetlen szabálya, hogy nincs szabály. Van egy rajtvonal és egy cél – de hogy hogyan, hol és mikor versenyzel, és milyen tudású ellenfelekkel, az mind csakis rajtad múlik. 2012. november 1-jén jelenik meg Európában Xbox 360-ra, PlayStation 3-ra, PlayStation Vitára, PC-re, iOS-ra és Android platformra.



Ár: még nem ismert (ea.com/hu)

WAYTEQ XTAB-50

A világ egyik legnépszerűbb mobil operációs rendszere immár GPS navigációs eszközön is elérhető a WayteQ Europe kínálatában. Az Android platformnak köszönhetően az xTAB-50 GPS-re jellemző a könnyű kezelhetőség és testreszabhatóság, ugyanakkor nem marad el az erős – az átlagos GPS-eken túlmutató – teljesítmény sem. Az 5 hüvelykes kijelzős készülék rendelkezik a tabletektől elvárt legfőbb funkciókkal; az Android 2.3 mobil operációs rendszernek köszönhetően például könnyű böngészést és a multimédiás tartalmak egyszerű kezelését teszi lehetővé. A különböző tartalmakat a 800 x 480 pixel felbontású, 16:9 képarányú kapacitív kijelző jeleníti meg, a beépített G-szenzor segítségével pedig a kijelző képe követi a készülék elforgatását.

Ár: 34 900 Ft (www.wayteq.eu)



OLVASÓINKTÓL

Hamilton távozik a McLarentől?

Hová menne? Alonso mellé a Ferrarinhoz? Vagy Vettel mellé a Red Bullhoz, esetleg Rosberg mellé a Merciehez? Minden élcsapatnál van egy versenyző, aki nála jobb helyzetben van, régebb óta a csapat tagja. Ez az előnye neki a McLarennél szintén megvan. Szerintem maradni fog.

Schaffer Zsolt

Alonso szerint az F1 elveszíti hitelességét

Nem azzal van a gond, hogy érdekes, hanem azzal, hogy miért és hogyan érdekes! Én például gyerekkorom óta nézem az F1-et, és mindig tetszett. Mikor Senna, Prost, Mansell és Lauda csatázott, akkor nem ilyen áron voltak érdekesek a futamok, hanem mindenki a legjobb tudása és bátorsága szerint vezetett! Aztán Hill, Hakkinen, Schumacher, Villeneuve... Ott is ugyanez volt a helyzet. Négy gyors körös időmérőn sorban döntögettek meg egymás idejét. Elmenve saját maguk és autójuk legvégső határáig. Nekem az volt az érdekes, nem a spórolás, taktikázás verseny. Aki emiatt nézi most a F1-et, az úgyse fogja érteni, amit írok. Őt csak a show érdekli. Szerintem meg arra ott a roncsderbi meg a pankráció...

Czinger Csaba

A Red Bull költekezéséről

Szerintem ez egy oltári nagy baromság. Ez nem egy betétfutam, nem szériabajnokság... nem kell tévedésbe esni. Ez a királykategória... Akinek nincs pénze, nincs mit keresnie a Forma-1-ben; akinek meg van, az fejlesszen, erről szól ez a sport. A Sauber meg a Williams alatt még jobban mozog a lécz, mint a Red Bullnál. Ők vajon hol lesznek 10 év múlva?

Zatykó Jácint

Elhunyt Frank Tamás

Isten nyugosztalja! Csak remélni tudom, hogy majd egy olyan ember veszi át a munkáját, aki legalább annyit fog tenni a Hungaroringért, mint ő!

Orosz Misi

10 ÉVE ÍRTUK

– Niki Lauda, aki maga is háromszoros világbajnok a Formula-1-ben, elgondolkodtatott nyilatkozatot tett, mikor a Ferrari dominanciájáról kérdezték: „A Ferrari az elkövetkező három évben minden címet be fog gyűjteni. Ez a nyerő széria egészen addig megmarad, amíg a kulcs emberek a helyükön maradnak. Márpedig Jean Todtnak, Ross Brawnnek, Rory Byrne-nek és Michael Schumachernek esze ágában sincs eligazolni. Nem mondom, hogy minden versenyt megnyernek, de éppen eleget ahhoz, hogy világbajnokok legyenek egyéniben és csapatban egyaránt.”

– Mika Salo azt feltételezi, hogy az első futamok fényében a Toyota többre is képes lehet, mint amit eredeti célként erre az évre megfogalmaztak. Mint ismert, a japán csapat vezetése és maguk a versenyzők is nagyon óvatosan nyilatkoztak a szezonkezdéskor, és el is fogadták azt a helyzetet, hogy számukra elég a részvétel az első évadban. Ezt már az Ausztrál Nagydíjon felül lehetett volna bírálni, de a vezetés nagyon okosan kivárt, és újra önmérsékletre intette a sajtót és a pilótákat. Malajzia után azonban egy kicsit félretették az óvatosságukat, és máris arról beszélnek, hogy a csapat talán 2002 legnagyobb meglepetése is lehet.

– David Coulthard szállította Sean Conneryt és feleségét, Michelint egy partira. A versenypályák ördöge skót ruhába öltözve, az előzőeken sofőrt játszva tessékelt be honfitársát a kocsiba, majd gázt adott. Úgy hajtott, mintha a versenypályán lenne, majd csikorgó kerekekkel fékezett. Míg felesége szinte kipattant az autóból, Connery lihegve kászálódott elő a hátsó ülésről. „Egy kicsit gyorsan mentünk” – suttogta, majd remegő kézzel felhajtott néhány pohár whiskyt.

– A száguldó cirkusz mindenható ura tisztában van vele, hogy igencsak megemelkedtek a csapatok költségei az elmúlt években. Erre az első, a kívülálló számára is érzékelhető jel a Prost-csapat csúfos veresége volt a könnyvizsgálókkal. Éppen ezért Bernie Ecclestone olyan megoldáson töri a fejét, mellyel kiegyenlítettébbé lehetne tenni a csapatok esélyeit. „A sportág olyanná vált, mint a nagy tételekre menő pókerjátéka. Egyesek milliókkal játszanak, mások pedig az alapot sem tudják betolni az asztalra” – nyilatkozta a vezető. „Biztos vagyok benne, hogy még az év vége előtt elveszítünk egy-két csapatot, de ezt meg kellene akadályozni. A szabályokat úgy kell megváltoztatni, hogy egy nagy istálló, mint a Ferrari, akár egész autókkal el tudjon látni kisebb alakulatokat. Ők így mintegy 80%-kal csökkenthetnék a költségvetésüket, és mégis eredményesek lennének.



SZÁMTAN

2 PONT szerepel Michael Schumacher neve mellett a világbajnoki ponttáblázatban az eddigi hét futam után

4,6 MILLIÁRD Red Bull energiáit adtak el világszerte a 2011-es esztendőben

8 SZEZON telt el azóta, hogy a Williams-istállónak egy pilótája ismét a dobogó legfelső fokára állhatott

14 ÉVET vártak a franciák arra, hogy ismét dobogóra álljon egy hazai pilótájuk, Romain Grosjean személyében, az idei Bahreini Nagydíjon

22 VERSENYZŐ tartozik abba a szűk kis csoportba a Formula-1-ben, akik mindössze egyetlen futamgyőzelmet tudtak szerezni

31 EMBERT szállítottak kórházba, miután a Spanyol Nagydíj versenyét követően tűz ütött ki a Williams garázsában

107 EZER FONTOT hozott az a dedikált póló egy alapítványnak, amelyet Eddie Jordan 2 fontért vásárolt és aláíratott Paul McCartney-val

500 FUTAMÁT teljesítette a Renault-istálló az idei Monacói Nagydíjon

1984 -BEN JELENT MEG Dietrich Mateschitz az európai piacon a Red Bull energiáitallal

HÁZUNK TÁJA



Ne a rajtrácslányokat figyeljük: sokkal érdekesebb Némethvári László kollégánk, aki egy magazint tart a kezében, melynek címlapján Michelisz Norbert mosolyog. Meg is van rá az oka, hiszen a fotó készítésének a helyszínén, a Slovakia Ringen éppen élete első WTCC-s rajtelsőségéhez készülődik. (Rá egy hétre a Hungaroringen – ki ne tudná – aztán nyert is.) Sporttörténeti pillanatot, amelynek munkatársunk révén mi is részesei lehetünk, ráadásul előre eltaláltuk, ki lesz abban a hónapban az autósportok legnagyobb sztárja Magyarországon.

Hungaroring

forma1club

FORMULA 1™

ENI Magyar Nagydíj

2012. július 27-29.

Belépőjegyek
már 10 000 Ft-tól
kaphatók!

Költse el nálunk a maradék
üdülési csekkét!



CLUB
TRIBÜN

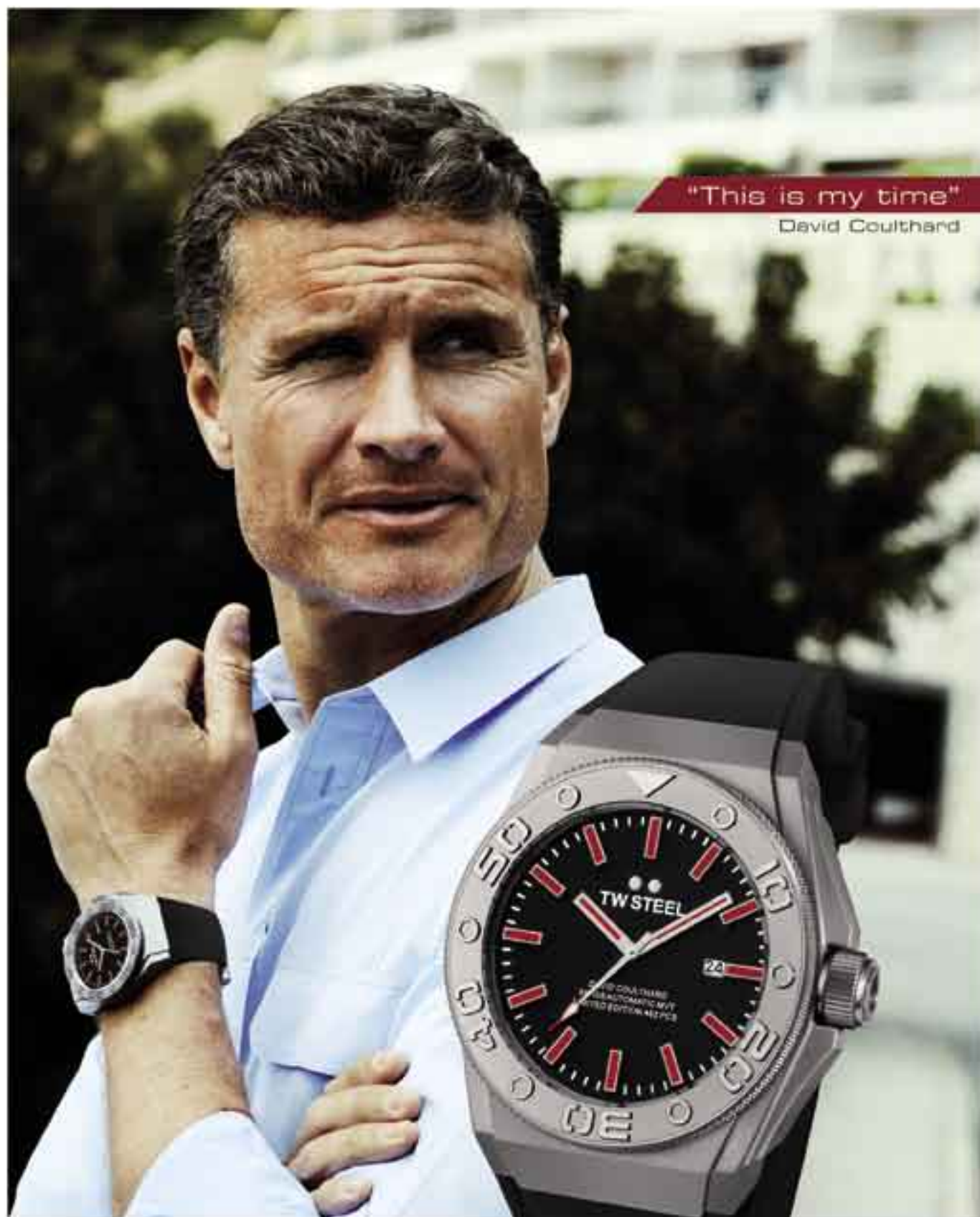
Nézzé a versenyt a kedvezményes árú
Club Tribünről a Silver 4 mellől.

A feltételekről és az árakról érdeklődjön a (06 1) 327 0987-es telefonszámon
vagy a www.forma1club.hu weboldalon.

AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS FORMA 1 CLUB

"This is my time"

David Coulthard



LIMITED EDITION


TW STEEL
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.COM

KIEMELT VISZONTELADOK:

it's timeshop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 0670 4503100, it's timeshop Budapest, Teréz Krt. 31, Tel.: 061 2691078,

it's timeshop Debrecen, Fórum Tel.: 0652 598768, it's timeshop Pécs, Arkád Tel.: 0670 7023633,

SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 0670 4534739, ROYAL TIME, Budapest, Pólus Center Tel.: 0670 3694082

KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16, Tel.: 061 8780821, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 0694 310059,
INFOLINE: 0614682295