

Autósport és **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA
4/9. szám, 2009. szeptember



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



Előfizetési akció:
**Legyen az Öné
egy baseball-sapka!**

MOTOGP: ROSSIT MÁR CSAK LORENZO ÜLDÖZI



Rali ob:
**HERCZIGÉK
MÁR
BAJNOKOK**



F1:
**GROSJEAN,
AZ ÚJONC**



FIA GT:
**CSODA-
AUTÓK
JÖTTEK**



ÁTÖLTÖZÉS

Alonso jövőre a Ferrarinál folytathatja



**AUTÓK ÉS LÁNYOK:
PETRA ÉS
A CHEVROLET**



695 Ft

Nyirádi Autocross Eb:
ÉLMÉNYEK BEN NEM LESZ HIÁNY

Rendszereinket a jövőnek építjük

www.synergion.hu

A Synergion tudja, milyen erőfeszítéseket követel a kitűzött cél elérése.

A Synergionnak lételeme a verseny, mert csak így bizonyíthat nap mint nap. Ezen a pályán a teljesítményt nem méterekben, másodpercekben vagy találatokban mérik, hanem növekvő hatékonyságban, egyre tökéletesebb biztonságban – no meg az ügyfelek bizalmában.

A Synergion ezért újul meg az állandó változás és fejlődés szellemében.

Minden pályán bizonyítunk.



MENNYORSZÁG

... avagy az utolsókból lesznek az elsők

Vannak még csodák, soha ne adjátok fel! – üzenhetné Giancarlo Fisichella a világ összes autóversenyzőjének, aki csaknem két év meddő próbálkozása után hirtelen majdnem megnyerte a Belga GP-t, pár nap múlva pedig szerződtette a világ legpatinásabb csapata, a Ferrari.



▶ „A legjobb, ami egy olasz versenyzővel történhet az az, hogy a hazai közönség előtt vezetheti a Ferrarit. Ez Monzában most megadatik Fisichellának...”

Nem sok aggodalmaskodóbb arcot láttam életemben, mint Enrico Zanariniét. A menedzser korábban Eddie Irvine mellett már tapasztalt egyet és mást (hogymásra ne emlékezzünk, mint az 1999-ben majdnem megkaparintott vb-cím okozta izgalmak), de 2007 augusztusában, a Renault hungaroringi garázsának hátsó traktusában csak ráncolta a homlokát. Azt látta ugyanis

a monitorokon, hogy véde, aki az előző esztendőben még a világbajnok csapat tagja, és bajnoki negyedik volt, ezúttal csak szenved. És bárhogyan is erőlködik, a tejfelesszajú Kovalainenél nem tud jobb lenni. Aligha akad menedzser számára szomorúbb látvány, mint egy régi fényt lassan elvesztő pilóta, akit egy élcspatnak - sok pénzért - már aligha lehet eladni. Levezetésképpen

legfeljebb egy mezőny végi alakulat versenyülését nézheti ki neki, de azt is csak akkor, ha szerencséje van, és tapasztalata miatt egy istállótulajdonos megkegyelmez majd a szebb napokat látott pilótának. Ez az alakulat lett a Force India, melyet korábban Jordan-nek neveztek, és amelynek autóját korábban két különböző időszakban is vezette Fisico, mi több, egyik győzelmét is a sárgákkal aratta. Persze a narancs-fehér-piros kocsik semmilyen szinten nem voltak egy lapon említéstől elődeikkel, az egyik fontos különbség például az volt, hogy fennállása során a team még egyetlen árva pontocskát sem szerzett. A pletykák már arról szóltak, hogy a karrier 2009 végén akár be is fejeződhet... Aztán a Ferrarinál hirtelen felgyorsultak az események. Jött Massa balesete, jött Schumacher hírbe hozása, majd Badoer hervasztó valenciai beugrása. Érkeztek menetrendszerűen a mendemondák is, ki fog majd a ritmust felvenni képtelen tesztpilóta helyére kerülni a Scuderianál, de a listák hosszúak voltak, és csak a végükön szerepelt annak a 36 esztendősi római sportolónak a neve, aki eddig életében csak egyszer, egy 14 évvel korábbi teszt során ült a maranellói kocsijába. Hogy Spában pontosan mi történt Fisichellával és autójával, azt csak találgatják a szakértők, de tény, hogy Giancarlo rajtelsőséget és kis híján futamgyőzelmet szerzett. A világ döbbenet nézett, hogy a következő héten megint leessen az álla: a Ferrari az évad hátra lévő öt versenyére őt szerződteti Raikkönen mellé. Olasz versenyző az olasz elitautóba – kell ennél jobb megoldás? Az átigazoláshoz temérdek emberre volt szükség, többek között a Vijay Mallya, a Force India tulajdonosának jóváhagyására, és minden bizonnyal a már közel egyáltalán nem szomorú arcú Zanarini sem aludt túl sokat a bejelentést megelőző napokban. „A hetedik mennyországban érzem magam!” – nyilatkozta a ferraris üléspróba után boldogan Fisico. Megértjük alighanem mindannyian. Hiszen éppen hogy csak elkerülte a poklot.

Ízelítő a 2009-es kollekciónkból:

Sapka "Team"
cikkszám: V04TC
ár: **6.990,-**

Hátitáska "Team"
cikkszám: V04RS
ár: **13.990,-**
méret: 42x35x25cm

Sapka "Lewis"
cikkszám: V04D2C
ár: **6.990,-**

Póló "Grand Prix Victory"
cikkszám: V04RRT1
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Póló "Team"
cikkszám: V04T1
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Póló "Sponsor"
cikkszám: V04ST
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Női póló "Team"
cikkszám: V04LT1
ár: **9.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: cool dry textil

Pulóver "Team"
cikkszám: V04S
ár: **25.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter



Póló "Pitboard - Massa"
cikkszám: 76051001
ár: **9.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: 76062201
ár: **13.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Kimi Raikkönen"
cikkszám: 320051902
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztán

Top "Felipe Massa"
cikkszám: 320051802
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztán

Póló "Pitboard - Raikkönen"
cikkszám: 76050301
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Cipő "Furio V SF"
cikkszám: 30220903
ár: **29.990,-**
méret: 40-46,
anyaga: bőr
Fekete színben is kapható!

Táska "Large Backpack"
cikkszám: fekete: 320570101
piros: 320570102
ár: **16.490,-**
méret: 32x42x21cm, 24,5liter
anyaga: 100% poliészter



Sapka "Driver"
cikkszám: Raikkönen: 76051401
Massa: 76050701
ár: **8.990,-**

Model "F2008 - Raikkönen"
cikkszám: L8781, méret: 1:18
ár: **14.990,-**

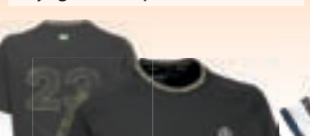
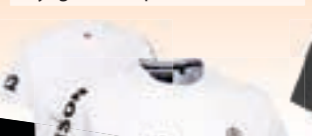
Galléros póló "RBR", s.kék
cikkszám: 60169301
ár: **14.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Performance"
cikkszám: AM620-17
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: AM620-12
ár: **10.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% Formax polyester

Sapka "Timo"
cikkszám: AM620-32
ár: **5.990,-**

Sapka "Jenson"
cikkszám: BGP60001
ár: **8.490,-**



Sapka "Jarno"
cikkszám: AM620-33
ár: **5.990,-**

Sapka "Brawn"
cikkszám: BGP60003
ár: **6.990,-**



Sapka "Robert"
cikkszám: BMW146931
ár: **6.990,-**

Sapka "Team"
cikkszám: REN011
ár: **6.990,-**

Póló "Jenson"
cikkszám: BGP32003
ár: **11.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Rubens"
cikkszám: BGP32004
ár: **11.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: BMW148078
ár: **15.690,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Sapka "Nick"
cikkszám: BMW146933
ár: **6.990,-**



Sapka "The Grid"
cikkszám: 76047001
ár: **7.990,-**

Póló "Team"
cikkszám: REN111
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: F041
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: C04T1
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Ing "Team"
cikkszám: DUC60210801
ár: **19.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "STR Team"
cikkszám: 60170801
ár: **6.490,-**

Sapka "Team"
cikkszám: S03TC
ár: **4.490,-**

Sapka "Team"
cikkszám: DUC60211601
ár: **7.990,-**

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteknél kaphatók. Az ajánlat a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes. Termékeink üzletünkben személyesen is megvásárolhatóak.

www.GPShop.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszelebb választéka

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

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

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

TARTALOMJEGYZÉK

2009. szeptember



18



50



98

HÍREK	6	ÚJ GYŐZTESEK	62
Érdekességek, információk a világból		A Mecsekben és a Zemplémben is nagy volt a küzdelem	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	13	TRÓNFOSTÁS KÉSZÜL	64
Dávid Sándor rovata		Kiskunlacháza és Pannónia-ring	
A NAGY VISSZATÉRÉS	14	BIZONYÍTOTTAK	68
Európa GP: Barrichello Massának ajánlotta győzelmét		A.C.S. Motorsport: Jönnék az eredmények	
TORZONBORZ	18	HATÁR A CSILLAGOS ÉG	72
Romain Grosjean megérkezett az F1-be		Channoch Nissan idén is bajnok lenne	
FISICHELLA VARÁZSOLT	20	EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY	74
Belga GP: Räikkönen újra meghódította Spát		A Chevrolet Spark és Prancz Petra	
BALSZERENCÉS BEUGRÁS	26	SÁRGA ELÉGEDETTSÉG	75
Luca Badoer ferraris visszatérése – két szemszögből		Sprint Motorsport: Mindkét versenyhétvégével elégedettek	
A FELELŐS	28	ÉLMÉNYAUTÓ	76
Jens Marquardt és a csapatmenedzserek különös világa		Lotus Kupa: Jövőre érkezik a legendás márka	
FŐNIXMADARAK	30	KETTŐS GYŐZELMEK	78
Versenyzők, akik vissza tudtak térni a csúcsra		Dunaszereghelyen nem borult a papírforma	
VISZONTLÁTÁSRA!	38	VÉGJÁTÉK	84
FIA GT: Mogyoródon turnéztak a szupersportkocsik		VI. HunGarian Baja: Izgalmas zárófutam	
BRNÓBÓL INDIANAPOLISBA	40	DÖNTŐ	87
Rossi és Lorenzo: Egy bukás – egy győzelem		A Szalay Dakar Team nagy csatája	
HYPPY, HYPPY	46	APA ÉS FIA	88
Finn Rali: Hirvonen otthon tartotta a győzelmet		Szabó László és Krisztián dupla bajnokságra hajt	
CSAK A RALI!	48	PONTSZERZÉS	90
Loeb „jókat meccsel” Hirvonennel		Bánkúti MotorSport: Belga és Német Eb futam, belülről	
BAJNOKAVATÁS	50	KÜLFÖLDI PRÓBA	94
42. Allianz Mecsek és Generali Nyírség Rali		Ralikrossz: Šedlcanyi fellépés	
		EGYSÉGBEN AZ ERŐ	96
		Tóth Jánosnak nagy tervei vannak az off-road szakággal	
		A HÓNAP RAJTRÁCSLÁNYAI	98
		Júliusban ők voltak a versenypályák legszebbjei	

FISICHELLA VARÁZSOLT



28



ELISMERÉS

Elismerésben részesültek azok a magyar szakemberek, akik részt vettek Felipe Massa megmentésében: Bazsó Péter, az ÁEK orvos-igazgatója, Zsíros Lajos orvos ezredes, főorvos, a Magyar Honvédség fősebésze, Grósz Andor professor, a kórház katonai főigazgató-helyettese, Veres Róbert, az ÁEK idegsebészeti osztály osztályvezető főorvosa és Szilvássy István, a kórház főigazgatója, illetve a Massa ápolásában közvetlen

résztvevő további orvosok, szakápolók, valamint a Magyar Nagydíjon közreműködők. A Hadtörténelmi Intézet és Múzeum épületében rendezett ünnepségen jelen volt többek között Szekeres Imre honvédelmi, Székely Tamás egészségügyi miniszter és Ricardo Leyser Goncalves, a brazil sportminisztérium államtitkára, valamint Brazília nagykövete is. Az elismerések átadása után felolvasták azt a köszönőlevelet

is, amelyet Massa és Bernie Ecclestone, az FI jogtulajdonosa írt a kitüntetetteknek. A brazil pilóta kezelőorvosai szerint egyébként a vártnál sokkal gyorsabban javult, sőt úgy érzi, hogy máris 90 százalékos formában van. Eleinte még egy Brazil GP-re időzített visszatérés gondolata is felvetődött, ám amerikai orvosok szerint csak 2010-től van reális esély arra, hogy Felipe újra FI-es autót vezessen.

MEGEGYEZTEK



Éveken át tartó huzavona után a nyári szünetben végre megszületett a csapatok, az FIA és a FOM pénzügyi és egyéb kapcsolatát rögzítő Concorde Egyezmény. A 2012. december 31-ig érvényes alkotmányban rögzítették, hogy a csapatoknak a büdzsét fokozatosan vissza kell állítaniuk a '90-es évek elejének szintjére. „A 2009-es Concorde Egyezmény és a források korlátozásáról szóló egyezmény létrejött, így az FIA arra számít, hogy

stabilitás és felvirágzás következik a Formula 1-es Világverseny számára” – közölte az FIA. A szervezet az FI jövő évi Technikai és Sportszabályzatát is nyilvánosságra hozta. A közzétett dokumentum tanúsága szerint a pontosztokodás – amely az idei évad rajtját megelőzően is vita tárgyát képezte – nem változik, a három debütáns istálló érkezése miatt viszont az időmérő edzés első két etapjában nyolc-nyolc autó int majd

búcsút a további küzdelmeknek, a Q3-ában pedig nem feltankolva kell köröznie a legjobb tíznek. Érdekes, hogy a korábbi tervekkel ellentétben a szabályzat nem tesz említést a gumi-melegítő paplanok betiltásáról. Noha a FOTA csapatainak megállapodása szerint jövőre nem használják a KERS-t, a szabályzat lehetővé teszi az eszköz bevetését, sőt, ösztönzi is azt, ugyanis az autók minimumsúlyát 605 kg-ról 620 kg-ra emelik.

ELÉGEDETT

Sir Frank Williams elégedett a kék-fehér különítmény idei szereplésével és úgy érzi, együttesének hamarosan újra lesz esélye a győzelemre. „A csapat kitűnően teljesít. Nagyszerű látni az autó fejlődést, azt, hogy egyre gyorsabb és gyorsabb lesz. Egyre közelebb kell kerülni az élmezőnyhöz, így valós esélyünk lehet a győzelemre. Ez az, ami minden reggel kimozdít bennünket az ágyunkból” – mondta a csapatfőnök, aki méltatta Nico Rosberget és Kazuki Nakajimát is. Pletyka a csapat háza

tájáról, hogy Williams állítólag szeretné lecserélni a Toyota erőforrásait 2010-re: a szakvezető állítólag a Renault-val és a Mercedes-Benzzel folytat előrehaladott tárgyalásokat.



TÚL GYORS

Gyorshajtás miatt jogi eljárás indult a Brawn GP tulajdonos-csapatfőnöke, Ross Brawn ellen: az 54 esztendőes vezért május 30-án, Okehampton közelében kapták el, amikor a Mercedesével száguldó szakvezető a traffipax adatai szerint a megengedett 110 km/óra helyett 160 km/órás sebességgel döngött. Brawn a plymouth-i bíróságon tartott első meghallgatáson nem jelent meg, de nem is emelt kifogást a vád ellen. Ügyvédei halasztást kértek, az újabb meghallgatást szeptember elején tartják meg. A szigetországi lapok szerint könnyen előfordulhat, hogy Brawn házijában egy időre eltöltik az autózástól.

Világverseny lehet 2009-ben a Red Bull Racing versenyzője, Mark Webber - véli az ausztrál sofőr legendás honfitársa, Sir Jack Brabham. Az 1959-ben, 1960-ban és 1966-ban trónra jutó 83 esztendőes veterán kijelentette: „Meggyőződésem, hogy Mark Webber képes ezt végigcsinálni és meg tudja nyerni az idei bajnokságot, ha a kocsija teljesítménye kitart. Fantasztikus azt látni, hogy Mark ott van a mezőny elején, csodálatos munkát végez. Ahogy csak tudtuk, bíztattuk Markot, mire eljutott idáig és most nagyszerű azt látni, hogy ilyen kitűnően teljesít.” Az ausztrál tiszteletére a nürburgringi győzelem alkalmából egyébként bélyeget adott ki a nemzeti posta.

Noha a jó időnyezkedet ellenére mostanára sem sikerült nagyobb szponzori szerződést tető alá hoznia a Brawn-Mercedesnek, a gárdának nincs gondja az anyagiakra. Nick Fry ügyvezető igazgató szerint a brackley-i egyet a háttérben már megkötött néhány olyan szerződést, amelyek a következő három évre szavatolják az anyagi biztonságát, de ezek bejelentésére csak a jövő évi autó bemutatójakor kerülhet sor. „Jókat mosolygok, amikor az emberek a pénzről beszélnek, mert mindig megvolt a fedezetünk az idei évre. Sem Ross, sem én nem akartuk volna átvenni a csapatot, ha nem lett volna pénzünk erre a szezonra. Aláírtunk pár takaros szerződést, amiket a jövő évi autó bemutatásakor hozunk majd nyilvánosságra” – nyilatkozta az ügyvezető. Ross Brawn csapatfőnök szerint az is valószínűsíthető, hogy nem változtatnak a Rubens Barrichello – Jenson Button tandem.

UTCAI VERSENYGÉP



Hiába a Ferrari idei gyengébb F1-es szereplése, az érdeklődés így is óriási az új GT autó iránt. A 458 Italiát Frankfurtban leplezik majd le, 4,5 literes, V8-as, 570 lóerős motorral küldik utcára, a végsebessége pedig 325 km/h lesz.



A legújabb utcai Ferrari is kiharcolja a patinás Scuderia népszerűségét, az autót bemutatása előtt maga Michael Schumacher tesztelte

TÁVOZIK?



Brit sajtóértesülés szerint Kimi Räikkönen az idei évad végén komoly végkielégítéssel távozik a Ferraritól, ahol helyét Fernando Alonso veheti át. Ha minden igaz, a finn éves fizetésének feléért, mintegy 20-25 millió dollárért hajlandó eltekinteni a szerződésében foglalt utolsó időnyitól. Pletykálják azt is, hogy

menedzserei a Brawn-Mercedes felé kacsingatnak, míg az északi versenyző – bár korábban cáfolta a közelgő kategóriaváltás - szíve szerint már jövőre a rali-vb-n folytatná pályafutását. Más források ugyanakkor úgy tudják, Kimi esetleg visszatérne korábbi istállójához, a McLarenhez.

SPORTOS BMW

Kivonul a száguldó cirkuszról az idei évad végén a BMW, a bajor gyártó pár nappal a Magyar Nagydíj után hozta meg és jelentette be a döntést. Az igazgatótanács indoklása szerint szükségesnek találják, hogy forrásokat szabadítsanak fel az új hajtási technológiák fejlesztéséhez és a fenntartható fejlődés területén zajló más projektekhez. A cég közlése szerint a döntés csak az F1-es csapatot érinti, a sportosztály minden más szériában, a WTCC-ben, az ALMS-ben és a Superbi-

ke-vb-n is aktív marad, s folytatódik a Formula BMW bajnokság is. A fehér-kék F1-es istálló jövője egyelőre bizonytalan, de több felvásárló-jelölt is van: a gárda 20 százalékát birtokló Peter Sauber Mario Theissenel együtt venné át a csapatot és állítólag potenciális vásárló-jelölt a háromszoros világbajnok Nelson Piquet is. Mindezzel egyidőben az istálló gőzerővel dolgozik a teljesítmény javításán. Ezt maga a csapatfőnök jelentette ki, aki egyúttal hangsúlyozta: jó szereplés esetén könnyebb lesz megmenteni a csapatot a müncheni mamut kiválás után.

MOTÍVÁCIÓ

Nigel Mansell és Damon Hill példája is motiváló tényező a Toyota színeiben szereplő Jarno Trulli számára – árulta el az olasz versenyző az AFM-nek a Hungaroringen. A 35 esztendősen a mezőny egyik legidősebb tagjának számít a sofőr kifejtette: „Ebben a sportágban a kor nem számít, mert csakis a sebesség az, ami fontos. Elég csak Nigel Mansellre vagy épp Damon Hillre gondolni, hisz ők már közel jártak a negyvenhez, amikor világbajnokok lettek. Ez is azt bizonyítja, hogy csak a sebesség számít, semmi más.” Trulli nem titkolja, hogy maradni szeretne a Toyotánál, de Valenciában kiderült, hogy a küszöbön állóknak hitt szerződés hosszabbítás meghiúsulhat: „Álláspontjaink eléggé távoliak és nem hiszem, hogy közelebb tudunk kerülni. Előfordulhat, hogy nem újítjuk meg a szerződést” – nyilatkozta a márka sportelnöke, John Howett. A sportelnök ugyanakkor egy másik, meglepő nyilatkozatot is tett, amely szerint a pénzügyi klíma miatt kérdésessé válhat a Toyota F1-es programjának folytatása. „Komoly megfontolásokra számíthatunk, de remélhetőleg nem kell búcsút intenünk az F1-nek” – fogalmazott a szakvezető.

„Miközben a háttérben komoly erőfeszítéseket teszünk annak érdekében, hogy megoldást találjunk a csapat számára, mindenki tisztában van azzal, hogy a pályán nyújtott teljesítmény a lehető legjobb reklám” – fogalmazott a szakvezető.



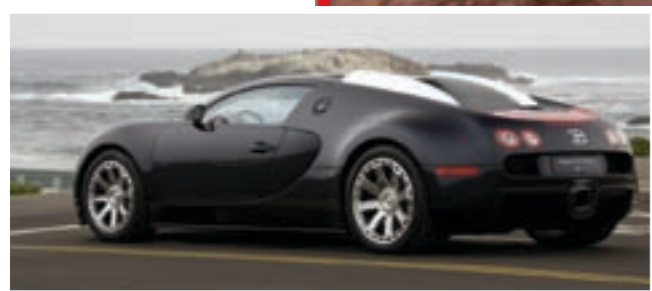
Sebastien Bourdais azt állítja, hogy a Magyar Nagydíj előtt a Toro Rosso SMS-ben tudatta vele menesztésének tényét. Franz Tost csapatfőnök ezt cáfolta, azt viszont nem, hogy a nyurga francia menedzsere szerint a csapat és védenca peren kívül állapotodott meg egymással a szerződésbontást után. Mint ismeretes, Bourdais bírósághoz kívánt fordulni, de erre végül nem került sor: „A Toro Rossónál tudták, hogy ezt a menesztést úgysem tudnák megvédeni a bíróság előtt” - mondta a L'Equipe című francia sportlapnak Jean Todt fia. Bourdais egyébként maradni szeretne az F1-ben, a Champ Carban korábban négy bajnoki címet szerző sofőr saját bevallása szerint a jövőre debütáló csapatokkal kacérkodik.

2010-ben visszatérhet az F1-es versenynaptárba a Kanadai Nagydíj – szellőztette meg Bernie Ecclestone és a korábbi versenyhelyszín, Montreal polgármestere, Gerald Tremblay. A felek azt állítják, hogy már a részleteken dolgoznak. A montreali versenyt húsz év után először idén azért nem rendezik meg, mert a szervezők és Ecclestone nem tudtak megegyezni a jogdíjról.

Jenson Button teljesítményében némi megtorpanás tapasztalható, Fernando Alonso azonban továbbra is a Brawn-Mercedes ászát tartja a bajnokság elsőszámú favoritjának. „Mivel a Red Bull nagyon megerősödött az utóbbi pár futamon, nehéz lenne jóslni, de jömagam még mindig arra fogadnék, hogy Button lesz a világbajnok” - mondta a kétszeres világbajnok – „Ha kontrollálni tudja a helyzetet, szerintem még mindig neki van a legnagyobb esélye.”

ELADJA A KOCSIJÁT

Jenson Button, a Brawn-Mercedes vb-élovosa egy brit autós portálon eladásra kínálja Bugatti Veyronját. A szájat kiderítette, hogy így is bőségesen maradnak csúcsverdák a brit sofőr garázsában. A brit mindössze 1500 mérföldet tett meg a 200 példányban készült, 8 literes, W16-os, több mint 1000 lóerős motorral hajtott fenevaddal, amelynek végsebessége 400 km/óra körül mozog. Csúcsverdáknak Button ezután sem szenved majd hiányt: a bajnokaspiráns garázsában parkol négy Ferrari (360, 550 Maranello, F430, Enzo), két Mercedes-Benz (C63 AMG, CLK DTM AMG), egy Ford GT, egy Porsche Carrera GT, egy BMW M5, egy Audi RS6 Avant és egy Smart is.



VETTEL ÓRÁJA



A Belga Nagydíjon jelentette be a japán óragyártó, hogy David Coulthard „Casio nagyköveti” címét idén Sebastian Vettel öröklí. A német ász maga a jövőben az EDIFICE EQW-M1000-1AER típus SV limitált verzióját viseli. A karóra

egy rádiójel vezérelt, stopperrel szerelt, napelemmel egybeépítette, 100 méterig vízálló szerkezet, de a pilótának saját bevallása szerint elsősorban az ébresztő funkciója miatt tetszik, hiszen „ezzel soha nem késik el majd a munkájából”.

TITÁN ERŐSÍTÉS



Felipe Massa hungaroringi balesete után átalakította F1-es sisakját a Schuberth: a cég erősítette a sisakrostély rögzítését, ami az előzőeknél kétszer erősebbé vált. „Felipe sisakrostélyja akkor vált le, amikor az orvosok letépték, de a rögzítést az eddigi használt műanyag helyett egy titániumlemezzel oldjuk meg. Ezzel reagálunk a balesetre” - közölte a Schuberth részéről Oliver Schimpf. Schuberth sisakot használ a száguldó cirkusz mezőnyéből a ferraris Kimi Räikkönen, a BMW-s Nick Heidfeld és a Williams színeit képviselő Nico Rosberg is.

JÖHET DE LA ROSA

Javában keresgéli versenyzőit az F1-ben jövőre debütáló három újonc csapat. A Campos legfőbb kiszemeltje a McLaren tesztpilótája, Pedro de la Rosa, aki egyesek szerint már a szerződését is aláírta, a Manorral kapcsolatban olyan ifjoncekat emlegetnek, mint például a 18 éves Max Chilton és a BAR

korábbi tesztpilótája, Adam Carroll, a USFI-et pedig már versenyzők tömkelegével hozták összefüggésbe. A gárda eredetileg két amerikai versenyzőt akart alkalmazni, de a közelmúltban felmerült Jacques Villeneuve, Alex Wurz és az ötszörös rali-világbajnok Sebastien Loeb neve is.

DJ

Jaime Alguersuari, a Toro Rosso idény közben debütáló újonca a „Barcelona Summer Week” elnevezésű könnyűzenei fesztiválon DJ-nek állt és olyan DJ-sztárok mellett lép fel mint Erick Morillo, David Oleart, David Guetta és David Tort. Minden idők legifjabb újonca hatalmas techno-rajongó, s nem csak mixeli a mu-

szikát, hanem szerzi is azokat: már néhány saját szerzeménye is szerepel a repertoárjában.



Chad Hurley, a YouTube társalapítója lesz a USFI istálló egyik legfontosabb befektetője – jelentette be a jövőre debütáló alakulat. A Peter Windsor és Ken Anderson által megálmodott együttes Hurley esetében nem csak a pénzre, hanem a vezetési szakértelemre is támaszkodhat: a 33 éves pénzügyes 2005-ben néhány barátjával együtt alapította a videomegosztót, amelyet egy évvel később a Google közel 2 milliárd dollárért vásárolt fel. „Az üzleti lehetőség vonzott a csapathoz, most ugyanis újra az alapoktól építkezve kell a csúcsra jutnunk. Hatalmas megmérettetés vár ránk, s biztos, hogy nem elégszünk meg azzal, hogy ott leszünk a mezőnyben” – fogalmazott az amerikai, aki idén, a Brit Nagydíjon járt először F1-es futamon.

2010-ben nem rendeznek F1-es futamot a Fuji versenypályán, ugyanis a pályát birtokló Toyota bejelentette: a gazdasági válság miatt jelentős üzleti veszteségre számítanak, ezért igyekeznek minden téren visszafogni a kiadásokat. A japán futamot az idei évtől váltott helyszíneken rendezik: a legutóbbi két évben a Fuji volt a helyszín, míg idén visszatérnek Suzukába a csapatok.

Ross Brawnt, a Brawn-Mercedes tulajdonos-csapatfőnökét kitüntette a Motorsport Industry Association elnevezésű brit szervezet, amely a szigetország motorsport-iparához való kiemelkedő hozzájárulásáért díjazta a szakembert. Brawn a Lordok Házában kapta meg az elismerést, amellyel korábban olyan személyiségeket tüntettek ki, mint például Frank Williams, Stirling Moss és Jackie Stewart.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő szeptemberben kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra és az Öné lesz egy csúcsminőségű, 5000 Ft értékű baseball-sapka.

Kínálatunk: Ferrari (Raikkönen világbajnoki címének emlékére), McLaren (Hamilton), BMW Sauber (Kubica), Toyota (F1 Team), Ford (World Rally Team)



GP SHOP

A termékeket a GPshop biztosította:
www.gpshop.hu
üzlet: 2092 Budakeszi, Fő u. 126.
Tel: +36 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

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

Áraink: **1 éves AFM előfizetés** 6490 Ft
ajándék baseball-sapkával
½ éves (6 szám) AFM előfizetés 3490 Ft
(ajándék nélkül)
További lehetőség: 5490 Ft
ajándék nélküli éves előfizetés (20% kedvezmény!)

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 szerkesztőségénél megrendelt lapokra, éves előfizetőinknek szól! Az akció a készlet erejéig vagy szeptember végéig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

Autósport és Formula

Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

egy évre - 5490 Ft fél évre - 3490 Ft
 egy évre, ajándékkal - 6490 Ft

Név: _____
Lakcím: _____
Tel.: _____
E-mail: _____

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

VETERÁNOK

Nem állt túl jól a szénájuk, mégis kivágták a rezet

Barrichello, Raikkönen, Fisichella. Mi a közös bennük? Na jó, ezt a kérdést egy szaklap közönségének illetlenség feltenni. Inkább arra hívnám fel a figyelmet, milyen hirtelen megtáltosodtak az F1 veteránjai.



Tegnap megmászta a Grossglocknert, persze autóval, fölmentem egészen addig a „tengerig” (kétezres parkolóház van mellette lifttel, s mindez háromezer valamennyi méteres tengerszint feletti magasságban), amelyet egy neves művész képzelt és alkotott meg oda, zöld kövekből a hullámokat, s rajtuk bronzból egy jókora csónakot, nézete szerint az öreg Noé bárkáját, amely, ha fölakadhatott valahol Európában, akkor

gránitból), itt támadt néhány igen magvas gondolatom, amelyeket íme, most megosztok a Kedves Olvasóval. (A kedvetlenek, avagy az ellenséges érzületűek pedig jobb, ha itt abbahagyják.) Ha a hatvan éves világbajnokságot nem kísérem figyelemmel (és dolgozva!) immár ötven éve, talán föl se tűnne, hogy az első félévben magát tönkre nyero, s ez idő tájt félreismert zseninek tartott Jenson Button, mivel

nem nyerte volna meg a versenyt, ha Hamilton őszinte segítői időben előszedik a cserekerekeit, és lehúzkodják róluk a bugyikat. De nem! Viszont kiszóltak a már szinte a boxutcába ért Lewisnek, hogy ugyan menjen már még egy kört, amíg rendezik a soraikat. Aztán elrendezték. Rubinho győzelmét. Aki ezzel, meg még sok mással is, ha hiszik, ha nem, de akkor vessenek egy pillantást az eredményekre, világbajnoki esélyessé lépett elő!...



Azután itt van ez a minden lében kanál Vettel. Aki a semmiből hozta fel a Bikákat, és amint veszélyes lett a címre, azonnal kezdett nem menni az autója, utóbb meg már annyi motorja esett szét, hogy ha így halad, akkor az utolsó versenyre már nem is marad motorja. Majd kér kölcsön?

Külön öröm viszont, hogy egy másik renegát, vagy (30 évesen is) veterán, Kimi ilyen pompásan muzsikál. Alighogy elterjedt, miszerint a Ferrari a szerződése ellenére szívesen megválna tőle jövőre, máris győzelemre vitte a vörösöket! Ó, a Jégember! És nem más. Két héten belül állítólag bejelentik, hogy hivatalossá válik Alonso és a Ferrari szerződése. És akkor mi lesz?! A Ferrari állítólag hajlandó kifizetni Kimit, csak menjen el. Ha ki lesz fizetve, miért ne mehetne a Brawn csapathoz, hiszen ott mindent más fizet, más fizeti a cigányt is meg a lakodalmat is... Bár vannak sokan, akik azt szeretnék a legjobban, ha Kimi elmenne ralizni. Az úgyszépen megy neki. Végül itt van Fisichella, az igazi veterán.

▶ „Fisichella végre megmutathatta, mire képes, ha autó van alatta. Kicsit ugyan későn, de még időben.”

itt biztosan. A bárka ugyan nekem egy kicsit kicsinek tűnik, de abban a megvilágításban, amelybe a mű címe helyezi, már megfelel. „Arany hajóval a múlt tengerén” – erre már kiváló a méretes ladik, ha megvan az embernek a magához való képzelőereje. Bár tapasztalatom szerint a Forma-1 iránti érdeklődés itt a minimumon áll, csupán a minden limlommal tele ajándékboltban lenni föl néhány öt euróra leárazott Forma-1-es autócskát, benne a versenyzővel, de ezzel aztán vége is a dalnak, mégis, talán éppen a múlt tengere láttán, amely igen kemény hullámokat vet (gondolom

már-már az ideai sorozat romba döntésével fenyegetett a hirtelen megtáltosodása, azóta nem hogy nyerni nem tudott, de még csak pontot szerezni is alig. Vajon miért? Mert elhülyültek a mérnökei? Barrichello műszaki segítői pedig megtáltosodtak?...Vagy a ravasz Brawn egyszerűen csak kicserélte őket?... És éppen akkor, amikor Rubens már ölni tudott volna az őt addig ért igazságtalanságok miatt?! A renegát brazil, aki azt kiáltotta világgá, hogy inkább hazamegy, de ezt a szemétséget nem viseli el, nem csinálja tovább, a következő versenyen mindjárt kapott is egy győzelmet. És ne mondják, hogy nem kapott, mert soha

Akit annak idején kegyelemkenyéren tartottak az indiaiak. Az utolsó pillanatig nem volt biztos, hogy szerződtek-e, s amikor igent mondtak, néhány százezer dollárt adtak neki, meg a lehetőséget, hogy eredményprémiumot szerezzen hozzá – amikor mindenki más a mezőnyben millió fölött keresett. Most végre megmutathatta mire képes, ha autó van alatta. Kicsit ugyan későn, de még időben. Fölírta India nevét a Forma-1 aranykönyvébe. (Na, az ezüstbe.) Le a kalappal előtte. Bár ettől még egy kárba ment pályafutás az övé. Ám tiszteletre méltó.

Valencia
Valencia Circuit

A pálya hossza:	5,440 km
Versenytáv:	57 kör – 308,355 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	30-31 fok
Aszfalt hőmérséklete:	46-50 fok
Leggyorsabb kör:	
Timo Glock	1:38,683



VISSZATÉRÉS

Európa GP: Barrichello Massának ajánlotta győzelmét

Noha a Brawn-Mercedes a nyári szünet előtt a megtorpanás jegeit mutatta, Valenciában a fehér-rikítósárga egylet győzedelmeskedett. A dobogó tetejére azonban nem vb-listavezető Jenson Button, hanem csapattársa, Rubens Barrichello állhatott fel.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Hochéwei, ATP, Hraeling, FDP



Hosszú volt, de legkevésbé sem eseménytelen az FI nyári szünete: a BMW bejelentette év végi kivonulását, megszületett az új Concorde Egyezmény, a Renault Romain Grosjeanra cserélte Nelson Piquet-t, s Micahel Schumacher eseteleges visszatérése is fokozta a hangulatot a valenciai utcai pálya második rangadója előtt. Igaz, utóbbiból semmi nem lett, a nyaki fájdalmakkal bajlódó hétszeres világbajnok helyett ugyanis a Ferrari Luca Badoert ültette a lábadozó Felipe Massa helyére.

A rajt után a két McLaren ellenállhatatlanul meglódult, de Hamilton szerelőinek hibája miatt végül Barrichello állhatott a dobogó tetejére, Raikkönen pedig honfitársát előzte meg



Barrichello már a nyitóedzésen jelezte, hogy komolyak a szándékai, ugyanis az átszabott padlólemezzel és futóművel támadó McLareneket, Heikki Kovalaint és Lewis Hamiltont maga mögé utasítva az élen zárt. Délután a helyiek nagy örömeire Fernando Alonso Renault-ja volt a leggyorsabb, igaz, a spanyol alig negyedórával az edzés vége előtt az utolsó kanyarban megtorpedózta a BMW-s Nick Heidfeldet. Gondjai adódtak Hamiltonnak is, aki megcsúszott a rázókövön, a falnak ütközött, így mindössze 3 kört teljesítve az utolsó helyen zárt. A szombat délelőtti gyakorlás nagy vesztese Sebastian Vettel volt, akinek autójában a meglehetősen eseménytelen első félóra után megadta magát a Renault motor. A pá-

lyára folyt olaj miatt huzamosabb időre előkerültek a piros zászlók. Az utolsó öt percre felpörögtek az események, Kovalainen, a BMW-s Robert Kubica és a Williams-menő Nico Rosberg is megfordult a tabella élén, a legjobb időt mégis a Force India reménysége, Adrian Sutil autózta. A kvalifikáció Hamilton sikerét hozta: az első etapban Button, a másodikban Barrichello révén szerezte meg az elsőséget a Brawn, a Q3 hajrájában viszont már a könnyű McLarenek csatáztak a rajtelsőségért, s mivel Kovalainen elszúrta legjobb igérkező körét, 2. lett az 1:39,498-as időt repesztő világbajnok mögött. Őket Barrichello és Vettel, valamint a következő soron osztozkodó

Button és a ferraris Kimi Räikkönen követte. Az újoncok közül Grosjean becsülettel helytállt és a 14. helyen végzett, míg Badoer folytatta a szabadedzéseken mutatott botladozását és a Toro Rosso ifjoncától, Jaime Alguersuariól is alaposan kikapva az utolsó helyen fejezte be a tréninget. Vasárnap minden Barrichellóról szólt, a brazilnak ugyanis 5 év és 84 futamnyi várakozás után sikerült újra győznie. Bár Hamilton a rajtnál a KERS-nek köszönhetően megtartotta az első helyet és sokáig vezető pozícióban haladt, Barrichello a 19. körben letudott első kiállása után Kovalainen elé, a 2. helyre tért vissza a pályára. Az élen haladó két sofőr a fékek túlmelegedése ellenére kemé-



A végzetes pillanat: a szerelők Kovalainnet várták, de a világbajnok érkezett, és ez nagy kavarást okozott a garázs előtt



MINDENFÉLE

16

Rubens Barrichello pályafutása 281. nagydíján 10. futamgyőzelmét aratta: a dél-amerikai a 2004-es Kínai Nagydíj óta várt arra, hogy újra a dobogó legfelső fokán pezsgőzhessen. Gyarapította dicsőséglisztáját Lewis Hamilton is, a világbajnoki címvédő Valenciában 14. alkalommal rajtolhatott pole pozícióból.

Csak a futam hetében dőlt el, hogy a Renault istálló elindulhat az Európa Nagydíjon, a gárda ugyanis egy-futamos felfüggesztést kapott amiatt, hogy Fernando Alonso autójáról a Hungaroringen lerepült a jobb első kerék. A gárda fellebbezett, amit a spanyol motorsport-szövetség, valamint négy másik istálló, a McLaren, a Toyota, a Red Bull és a Ferrari is támogatott, így az FIA az eltítást 50 ezer dolláros pénzbüntetésre változtatta.

Lewis Hamilton a péntek délutáni szabadedzésen összetörte autója elejét, s tartalék első szárny hiányában nem tudta folytatni a felkészülést. Az ominózus komponens – mint azt Martin Whitmarsh ügyvezető igazgató elárulta – azért volt hiánycikk a wokingi garázsában, mert a kötelező nyári gyárbezárás miatt a csapat nem tudott gondoskodni a szükséges alkatrész-utánpótlásról. Az új első szárny szombatira virradóra érkezett meg a helyszínre.

Kormányzati támogatásra is számíthat a jövőben Valencia tavaly debütált városi pályája: sajtóértesülések szerint a város vezetése évi 18 millió euróval kívánja támogatni a promótert, hogy a futam biztosított legyen. A Formula One Management mindeközben azon morfondírozik, hogy a jobb jegyeladási mutatók érdekében a futam időpontját áttesszék júniusra vagy júliusra.

Meglógott az autogramosztásról a Renault két versenyzője, a helyiek elsőszámú kedvencének számító Fernando Alonso és új csapattársa, Romain Grosjean. Bár idén ez a program az FIA előírásai szerint kötelező a versenyzőkre nézve, a szövetség nem szabtott ki büntetést a két sofőrre.



Vettel jó helyről rajtolva előbb visszaesett, majd a motorja is cserben hagyta

nyen hajszolta egymást, de mivel Hamilton a boxkiállással taktikázó McLaren számításait áthúzva a 38. helyett már a 37. körben megérkezett a garázs elé, a Kovalainen érkezését váró szerelőknek ki kellett cserélniük a kikészített abroncsokat, így a brit sok időt veszített. Barrichello három villámgyors kör után, a 40. fordulóban tudta le a szervizt, amivel Hamilton elé került. A világbajnok úzte-hajszolta a dél-amerikai, de végül nem tudta befogni és a 2. helyen végzett. A dobogó 3. fokára Räikkönen állhatott fel, aki boxstratégiájának köszönhetően maga mögé utasította Kovalainent, akit az 5. helyen záró, zsinórban hetedszer pontot szerző Rosberg is megközelített.

Alonso eseménytelen verseny után a 6. hellyel kedveskedett honfitársainak, maga mögé utasítva az utolsó két pontszerzőt, a vb-éllovas Buttont és a legutóbb Isztambulban eredményes Kubicát. Csalódást okozott híveinek a két Red Bull: Vettel előbb az üzemanyag-töltő-rendszer hibája miatt visszaesett a mezőny végére, majd újabb motort elfüstölve a 23. körben kiesett, míg Webber a 7. helyen autózott, de utolsó kiállításánál sok időt veszített, így végül 9. lett. A újonnan érkezők közül Grosjean gyorsabb kört futott, mint Alonso, de csak 15. lett, miután koccant Trullival és egy megpördülést is bemutatott, Badoer pedig csak Nakajimát tudta maga mögé utasítani.

Az Európa Nagydíj végeredménye

1. R. Barrichello	S-S-SS	Brawn BGP001-Mercedes	57 kör, 1:35:51,289
2. L. Hamilton	SS-SS-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 2,358
3. K. Räikkönen	SS-SS-S	Ferrari F60	+ 15,994
4. H. Kovalainen	SS-SS-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 20,032
5. N. Rosberg	S-S-SS	Williams FW31-Toyota	+ 20,870
6. F. Alonso	S-S-SS	Renault R29	+ 27,744
7. J. Button	S-S-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 34,913
8. R. Kubica	SS-S-SS	BMW Sauber F1.09	+ 35,667
9. M. Webber	S-S-SS	Red Bull RB5-Renault	+ 44,910
10. A. Sutil	S-SS-SS	Force India VJM02-Mercedes	+ 47,935
11. N. Heidfeld	SS-SS-S	BMW Sauber F1.09	+ 48,822
12. G. Fisichella	S-SS	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:03,614
13. J. Trulli	S-SS	Toyota TF109	+ 1:04,527
14. T. Glock	S-S-SS-SS	Toyota TF109	+ 1:26,519
15. R. Grosjean	S-S-SS-SS	Renault R29	+ 1:31,774
16. J. Alguersuari	S-SS-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör
17. L. Badoer	SS-SS-SS-S	Ferrari F60	+ 1 kör
18. K. Nakajima	S-SS-SS	Williams FW31-Toyota	+ 1 kör

Nem érték célba:

S. Buemi	SS-SS-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	41. kör
S. Vettel	S-S-S	Red Bull RB5-Renault	23. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Rubens Barrichello „Fantasztikus nap volt a mai, a győzelem miatt szárnyalok a boldogságtól, de igazságot szeretnék megemlíteni, hiszen tudtuk, hogy üzemanyaggal rajtolunk, mint a McLaren, ennek ellenére keményen hajtottam az egész futam folyamán. Őt év telt el a legutóbbi győzelem óta, de ennyi idő alatt sem lehet elfelejteni azt, hogyan kell megnyerni egy versenyt.”



2. Lewis Hamilton „Kint kellett volna maradnom még egy kört, s szólt is a csapat, de már túl későn. Nem emiatt veszítettünk, hiszen tudtuk, hogy Rubens legyőzése hatalmas feladatnak ígérkezik. Javulunk, de még mindig van némi hátrányunk a legjobbakhoz képest. Csalódott vagyok, de ez csak annak a jele, hogy a csapattal együtt kökeményen dolgozunk a fejlődés érdekében.”

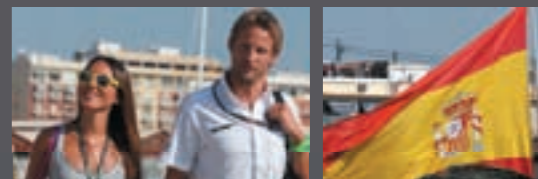


3. Kimi Räikkönen „Már pénteken is gyanítottuk, hogy elérhetjük a dobogót és sejtésünk be is igazolódott, így újra felállhattam a pódiumra. Próbáltam közelebb kerülni Heikkihez, de sajnos a boxkiállításoknál sem tudtam elé kerülni. Szerintem a folytatásban reális esélyekkel küzdhetünk a dobogós helyezésekért, sőt, ha az előttünk haladóval valami történik, talán győzhetünk is.”

VALENCIA

17

A kikötői versenypályán idén sem láthattunk sok izgalmas fordulatot, de a tenger közelsége és a jachtok látványa valahogy így is megbabonázott bennünket.



Valenciában egy kissé torzonborz frizurát viselő, magas, vidám fiatalember jelent meg az FI-es paddockban, hogy a Renault FI csapat színeiben Fernando Alonso oldalán nekivágjon élete első FI-es nagydíjának.

Papp István

ATP, FOP

Miután biztossá vált a Renault valenciái indulása, a francia gárda vezetőségének döntenie kellett, hogy ki foglalja el a Magyar Nagydíj után menesztett ifjú Nelson Piquet helyét. Nem kellett sok idő ahhoz, hogy kiderüljön: a megüresedett versenyzői ülést a Renault egyik tesz- és tartalékpilótájára, a borzas fizimiskával rendelkező Romain Grosjean-ra fogják bízni. A francia-svájci fiatalember neve minden bizonnyal ismerősen cseng az autósport iránt érdeklődők számára, azok közül is talán a GP2 Sorozatot és annak ázsiai bajnokságát figyelemmel kísérik körében. Grosjean a 2008-ban újtjára induló GP2 Ázsia Sorozatban nyújtott teljesítményével vonta magára sokak figyelmét, ahol 4 győzelmével és összesen 5 dobogós helyezéssel végül bajnokká avatták. Ahogyan Romain Grosjean az AFM-nek adott egyik interjújában is elmondta, az autóversenyzők körében egy kissé szokatlan módon, BMX futamon indult először versenykörülmények között. Állítása szerint ezután 2000-ben csupán mókázásból vágott bele élete első gokart versenyébe, de igen hamar ráértett az autóversenyzés ízére. Ezek után már csak egyetlen egy cél lebegett a szeme előtt: ezt a műfajt professzionális szinten akarja tovább folytatni. Szülei, akik a sport iránti rajongásukat, elkötelezettségüket a síeléssel igyekeztek orvosolni, fiukat mindenben támogatták. Amikor a „kis” Grosjean megkapta édesapjától élete első gokartját, onnan kezdve már szinte egyenes út vezetett számára az igazi autóversenyek világába.

A 2003-as évben mutatkozott be elsőként formula kategóriában, amikor a svájci Formula Renault 1.6-ban 10 futamból 10-et megnyert, és végül bajnokként zárta az évet. A következő esztendőben már a Formula Renault 2.0 Eurosorozatban és ugyancsak ezen kategória francia bajnokságában lépett pályára, ahol győzelmével, és az utóbbi géposztályban elért összesen 4 dobogós helyezéssel további értékes tapasztalatokra tett szert.

A svájci születésű, de francia licenszsel versenyző Romain Grosjean az elmúlt években az autósport számos kategóriájában bizonyította rátermettségét és tehetségét

A 2005-ös év újabb fordulópontra jelentett Grosjean számára, amikor a jelenlegi Renault Formula-1-es versenystálló csapatvezetője, Flavio Briatore felkarolta őt, és támogatásával 10 futamgyőzelmet és 13 dobogós helyezést követően a Francia Formula Renault 2.0 bajnoka lett. Briatore volt az, akinek kérésére Grosjean nem svájci, hanem francia licensz alatt kezdett el versenyezni, amely valljuk be, megkönnyítheti érvényesülését az elit kategóriában. A következő szezonban csatlakozott a Renault Versenyzőképző Programjához, és ezzel együtt mutatkozott be a nemzetközi, Formula 3 Eurosorozatban is. A Romain Grosjean név voltaképpen a 2007-es idényben vésődött be igazán sokak emlékezetébe, hiszen abban az évben szintén a Formula 3-ban utasította maga mögé a később Formula-1-be avasztalt Sebastian Buemit, majd bajnokként zárta az idényt. Tavaly az FI előszobájának is nevezett GP2-ben történő indulása előtt tapasztalatszerzés céljából indult a GP2 Ázsiai szériában, ahol már a szezonnyitó Dubai Nagydíj főversenyén Bruno Sennát megelőzve az első helyen végzett. Kiválósága az autósport eme hadszínterén is hamarosan nyilvánvalóvá vált, miután 10 versenyből négyet megnyerve ő lett az ázsiai sorozat ifjú bajnoka. Ezt követően a fősorozatban folytatta tovább pályafutását az ART Grand Prix színeiben, de ezúttal sokkal inszesebb időket kellett megélnie. Miközben a GP2-ben igyekezett minél több tapasztalatra szert tenni, Briatore szerződtette a Renault Formula-1-es csapat tesztpilótá-

jának. A GP2 európai bajnokságában eltöltött első évében elvárások alatt teljesített, és nem igazán alkotott maradandót: összesen hat alkalommal állhatott fel a dobogóra, és a mindösszesen két futamgyőzelme csak a bajnoki tabella 4-dik helyét tette számára elérhetővé. Idén aztán tovább folytatta a versenyzést a GP2 Sorozatban, ahol a Barwa Addax Team kötelékében sikert-sikerre halmozva újra egyre fényesebben kezdett ragyogni csillaga. A szezon első felében mutatott kimagasló teljesítményének köszönhetően felküzdötte magát a bajnoki tabella második helyére, ami abszolút esélyt adott számára arra, hogy a fősorozatban is megszerezze a legjobbnak kijáró bajnoki trófeát. Hogy végül bajnok tudott volna-e lenni, már soha nem tudhatjuk meg,



Grosjean mellett szólhat, hogy jól ismeri az idei évben használt Renault R29-es konstrukciót, és különböző győzelmi pódiumokra is már többször felállhatott

hiszen a Magyar Nagydíjat követően elfogadta a Renault versenyzői ajánlatát. Romain Grosjean FI-es szereplése minden bizonnyal sokakban felveti a következő kérdéseket: vajon jobb lesz-e Piquet-nél, vagy meg tudja-e közelíteni Alonso szintjét? Ha csak a GP2-es kategóriában mutatott debütálását vesszük figyelembe, akkor talán nem állunk túlságosan messze az igazságtól kijelentésünkkel, hogy a siker itt sem maradhat el. Arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy a Formula-1-ben már nem egy kiváló tehetségnek kikiáltott pilóta tűnt el anélkül, hogy igazán maradandót alkotott volna.



TORZONBORZ

Romain Grosjean megérkezett az FI-be

Belgium Circuit de Spa-Francorchamps

A pálya hossza:	7,004 km
Versenytáv:	58 kör – 308,176 km
Időjárás:	Száraz
Levegő hőmérséklete:	16-17 fok
Aszfalt hőmérséklete:	29-34 fok
Leggyorsabb kör:	
Sebastian Vettel	1:47,263



Spa-Francorchamps mesebeli pályáján újabb névvel gyarapodott az idei győztesek listája. Räikkönen learatta a Ferrari idei első diadalát, miután a KERS segítségével felülmúlta a brillírozó Fisichellát.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

HochŹwei, ATP, Kraeling, FOP



FISICHELLA VARÁZSOLT

Belga GP: Räikkönen újra meghódította Spát

Valencia után egy héttel már az Ardennek erdőségeiben dübörgött a szárguldo cirkusz mezőnye. Spa változékony időjárása szombatira esőt ígért, de az végül péntek reggel érkezett meg. Az égi áldás csak az első gyakorlásokon kavarta meg a kártyákat, a hétvége hátralevő részében kifogástalan versenyidőben zajlott a szárguldas. A félig esős, félig száraz, kicsúszásokkal is gazdagon tarkított nyitódzésen a toytás Jarno Trulli volt a leggyorsabb, délután, teljesen száraz aszfalton

és Heidfeld a Q3 végén hiába tett kísérletet Fisichella idejének megdöntésére, mindketten kudarcot vallottak a könnyű autóval hajtó olasz ellen. Nem a Force India volt azonban a legkönnyebb a felső házban, hanem Barrichello Brawnja: a valenciai győztes így is csak a 4. hely megszerzésére volt képes. A brazilt a BMW-s Kubica és a legjobbak közé került egyedüli KERS-es autóval Räikkönen követte. A Red Bull vb-aspiránsai, Vettel és Webber a 8-9. he-



Räikkönen egy vitatható startmanőverrel előretört, majd a KERS erejével legyűrte Fisichellát, míg ellenfelei egy baleset miatt csak sorba egymás mögé parkolva nézhették a futamot

pedig a McLaren világbajnoka, Lewis Hamilton futotta a legjobb időt. Szombat délelőtt, az utolsó gyakorlásokon már a Force India is megvillantotta oroszlánkörmeit: jó darabig Adrian Sutil állt az élen, de a hajrában végül visszacsúszott a 3. helyre, a BMW-s Nick Heidfeld, valamint Trulli mögé. Ami a németnek nem sikerült a szabadedzésen, azt összehozta márkatársa, Giancarlo Fisichella az időmérőn, ahol óriási szenzációt okozva megszerezte a pole pozíciót. Az olasz – akit fűtött az is, hogy nevével Massa-helyettesként összefüggésbe hozták a Ferrarival – 1:46:308-as idővel gyűjtötte be a rajtelsőséget: a veterán sofőr a legjobb volt a Q1-ben is, az középső szakaszban pedig a 4. időt futotta, ami előrevetítette, hogy a Force India által a gyors pályákra kidolgozott újdonságcsomag igazán versenyképessé tette a VJM02-est. Trulli

lyen zártak, több nagy név viszont már idő előtt búcsúzott. A listavezető Button csak a 14. helyet tudta megcsipni, így a brit sofőr Hamilton és Alonso mögött végzett. A másik Renault-val Grosjean csak 19. lett, míg Badoer – folytatva a vesszőfutást – utolsóként zárt. Vasárnap Räikkönen és Fisichella harcolt a győzelemért: az olasz a rajtnál megőrizte az elsőséget, a finn pedig a KERS-nek köszönhetően felugrott a 2. helyre, de a La Source kanyarnál teljes egészében ki kellett használnia a bukóeret. A Les Combes-nál kettős baleset történt: Grosjean eltrafálta Buttont, aki Hamiltont és a Toro Rosso újoncát, Jaime Alguersuarit is hidegre tette. Négyen estek ki és a 4. körig biztonsági autó vezette a mezőnyt. Räikkönen profitált az újraindításból és a La Source-nál a KERS segítségével Fisichellát megelőzve az élre állt. A finn nem tudott elszakadni káprázatos formában hajtó üldöző-

MINDENFÉLE

21

Giancarlo Fisichellának terveivel ellenében nem sikerült megnyernie a Belga Nagydíjat, de így is gyarapította saját maga és a Force India dicsőséglistáját. Az olasz veterán pályafutása 4. rajtelsőségét gyűjtötte be, amihez hasonló nagy sikerre még nem volt példa a Force India tavaly óta datálódó történetében. A különítmény egész hétvégés remeklése a sajtóteremben is osztatlan sikert aratott, a tudósítók túlnyomó többsége egyetértett abban, hogy jól tett a sportágnak a kiscsapat brillírozása. „Büszke vagyok erre a hétvégére” – mondta Vijay Mallya tulajdonos-csapatfőnök a verseny után.



Jenson Button előnye Spában 16 pontnyira apadt üldöző csapattársával, Rubens Barrichellóval szemben, míg dobogós helyezéssel Sebastian Vettel feljött a tabella 3. helyére: a német hátránya 19 pont a 72 egységgel vezető brit mögött. A Red Bull a konstruktóri tabellán is faragott a Brawn-Mercedes előnyéből: az energiatalosos lemaradása 23,5 pont a listavezető egylethez képest.

Hiába reménykedett a Brawn-Mercedes legénysége Rubens Barrichello valenciai diadala után, Spában újra szembesülniük kellett a korábban is tapasztalt gumi-melegítési problémákkal. A gyötrelmes hétvégének köszönhetően a vb-listavezető Buttonra fokozott teher nehezedik, de Ross Brawn csapatfőnök nem aggódik védelem miatt: „Nagyon jól kezeli a helyzetet. Többször is mondtam már neki, hogy gondoljon bele, hat hónappal ezelőtt még csapatunk sem volt. Bármit is kapunk, az hatalmas bónusz lesz. Bosszantó lenne, ha nem kapnánk meg azt, amit szeretnénk, de bármit is kapunk, az biztosan remek lesz” – fogalmazott a szakvezető.

Bár jó előre beharangozták, hogy idén lesz tiszteletkőr a futam végén, a belga rendőrség végül lefújta ezt, mert nem vállalták a kockázatot. Spában azért nincs tiszteletkőr, mert a 7004 méter hosszú pályán nehéz lenne kordában tartani a pályára bejutni szándékozó nézősereget, ráadásul ha a győztes lassú tempóban megy körbe, azzal csúszhat a díjkiosztó ünnepség és a televíziós interjú is.

Marc Genére, a paddockban botorkáló Ferrari-tesztpilóta még a szokásosnál is több kérdést kapott Spában, s ezek zöme elsősorban azt firtatta, miért nem ő ül a botladozó Badoer helyett az F60-asban. Elkeseredésében az olasz már nem is tudta, mit válaszol újra és újra ugyanarra a kérdésre: „Már nem is tudom, hogy mit gondoljak” – nyilatkozta a közgazdasági diplomával rendelkező, öt nyelven beszélő spanyol.

Räikkönen nem csak futamgyőzelmére irányította magára a figyelmet Spában, hanem a jövőjét illető spekulációkkal is. A finnről a hétvége folyamán elterjedt, hogy ferraris szerződésének év végi le-



járta után visszatér a McLarenhez, mert az érkező Alonso nem kíván egy csapatban versenyezni vele. Olaj volt a tűzre az is, hogy a két csapat vezető képviselői gyakran sűrűgtek-forogtak egymás motorhome-jában.

Ari Vatanen, aki Jean Todt ellenfele lesz az FIA októberi elnökválasztásán, a kampány részeként Spa-Francorchamps-ban hivatalos megbeszélést folytatott az FI-es istállók vezéréivel. „A FOTA emberei pontosan tudják, miről szól a sport és az üzlet. Tény, hogy ezt a sportot éveken át nem úgy működtették, ahogyan kellett volna. Felismerték, hogy dolgozhatnak együtt és az FIA-val közösen mindannyiunk érdekében” – fogalmazott a szombat délutáni találkozó után Vatanen. Todt a tervek szerint Szingapúrban tárhatja jövőképét az istállók vezérei elé.



Alonso kerekét nem lehetett kicserélni, így feladta a folytatást; Barrichello azonban füstölő motorral is értékes pontokat szerzett

jétől, ráadásul mindkét kiállításukat egyszerre ejtették meg: előbb a 14., majd a 31. körben látogatták meg szervizcsapataikat. Az első szerviznél Webber és Heidfeld is csatlakozott a pároshoz, ráadásul az ausztrál a boxutcában bevágott a német elé, emiatt a versenybírók boxon áthajtós büntetéssel sújtotta. Räikkönen és Fisichella között végig hajszálnyi, legfeljebb 1 másodpercnyi volt a különbség, de az olasz a leintésig képtelen volt elcsúszni a finnt, aki pozícióját védve sokat köszönhetett a KERS-nek. Őket Vettel, valamint a váratlanul megtámaszkodó, mindkét gumitípuson egyaránt gyors BMW-tandem, Kubica és Heidfeld követte a célban. Heikki

Kovalainen, a McLaren egy kiállással támadó versenyzője végzett a 6. helyen, míg az utolsó két pontot érő helyért Barrichello és az előző hét összecsapáson zsinórban pontot szerző Williams-ász, Nico Rosberg hadakozott: két körrel a leintés előtt a brazil autójából füst tört elő, ennek ellenére sikerült maga mögött tartani a németet. Akárcsak az elején búcsúzó, idő előtt fejezte be a futamot Trulli és Alonso is: az olasz a rajt utáni tülekedésben elveszítette az első szárnyát, majd végül fékhiba miatt búcsúzott, míg a kétszeres világbajnok spanyol autóján az első kanyarban megsérült bal első felfüggesztés, ami a második szervize után kényszerítette kiállásra.

A Belga Nagydíj végeredménye:

1. K. Räikkönen	S-M-S	Ferrari F60	44 kör, 1:23:50,995
2. G. Fisichella	S-S-M	Force India VJM02-Mercedes	+ 0,939
3. S. Vettel	M-M-S	Red Bull RB5-Renault	+ 3,875
4. R. Kubica	S-M-S	BMW Sauber F1.09	+ 9,966
5. N. Heidfeld	M-M-S	BMW Sauber F1.09	+ 11,276
6. H. Kovalainen	S-M	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 32,763
7. R. Barrichello	S-M-M	Brawn BGP001-Mercedes	+ 35,461
8. N. Rosberg	M-M-S	Williams FW31-Toyota	+ 36,208
9. M. Webber	M-M-M-S	Red Bull RB5-Renault	+ 36,959
10. T. Glock	M-S-S	Toyota TF109	+ 41,490
11. A. Sutil	M-M-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 42,635
12. S. Buemi	M-M-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 46,105
13. K. Nakajima	M-S	Williams FW31-Toyota	+ 54,241
14. L. Badoer	S-M	Ferrari F60	+ 1:42,177

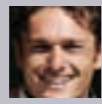
Nem értek célba:

F. Alonso	M-S	Renault R29	26. kör
J. Trulli	M-M-S	Toyota TF109	21. kör
J. Button	M	Brawn BGP001-Mercedes	1. kör
R. Grosjean	M	Renault R29	1. kör
L. Hamilton	M	McLaren MP4-24-Mercedes	1. kör
J. Alguersuari	M	Toro Rosso STR4-Ferrari	1. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Kimi Räikkönen „A pezsgő íze mindig ugyanolyan, de teljesen más érzés, amikor futamgyőztesként fogyasztja az ember. Ez a pálya egyszerűen csodálatos, megtisztelő vezetni rajta. Az utolsó szakaszban úgy tűnt, hogy nem tudom tartani Fisichellát, ezért másként kezdtem használni a KERS-t, így sikerült megvédeni a pozícióm. Monzában szerintem sokkal nehezebb dolgunk lesz.”



2. Giancarlo Fisichella „A hétvége kezdete előtt már annak is örültem volna, ha sikerült a nyolcadik helyen végezni. Végül második lettem, de őszintén szólva csalódott vagyok, mert úgy érzem, hogy megnyerhettem volna ezt a versenyt. Kimi az újraindításnál megelőzött, s bár gyorsabb voltam nála, a KERS miatt képtelen voltam megelőzni. Remek hétvége volt!”



3. Sebastian Vettel „Ma nagyon élvezetes volt vezetni az autót, gyorsabb voltam, mint az előttem haladó srákok. Az utolsó két etapban úgy hajtottam, mintha időmérő edzésen lettünk volna. Sikerült pontot rabolnunk a Brawn-tól, így a mai eredmény mindenképpen jónak mondható. Remek érzés volt újra eljutni a célig és szerintem bebizonyítottuk, hogy újra ott vagyunk az élmezőnyben.”

SPA



A Belga Nagydíj helyszíne idén sem hozott hőséget, de meglepetést annál inkább: a Force India rajtelsőségére és második helyére senki nem mert volna fogadni.



Kimi Räikkönen saját maga és a Ferrari idénybeli első győzelmét aratta Spa-Francorchamps-ban, ahol negyedszer sikerült győznie. Ez volt a finn versenyző pályafutásának 18. diadala. „Zsinórban négy dobogós helyezés után végre győzni is sikerült” – értékelt Stefano Domenicali, a Ferrari csapatfőnöke.

PILOTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU
J. BUTTON	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	-	-	-	-	-	72
R. BARRICHELLO	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	2	-	-	-	-	56
S. VETTEL	-	-	10	8	5	-	6	10	8	-	-	6	-	-	-	-	53
M. WEBBER	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	-	51,5
K. RÄIKKÖNEN	-	-	-	3	-	6	-	1	-	8	6	10	-	-	-	-	34
N. ROSBERG	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	-	-	30,5
L. HAMILTON	-	1	3	5	-	-	-	-	-	10	8	-	-	-	-	-	27
J. TRULLI	6	2,5	-	6	-	-	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	22,5
F. MASSA	-	-	-	-	3	5	3	5	6	-	-	-	-	-	-	-	22
H. KOVALAINEN	-	-	4	-	-	-	-	1	4	5	3	-	-	-	-	-	17
T. GLOCK	5	3	2	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	16
F. ALONSO	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	16
N. HEIDFELD	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	10
G. FISICHELLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8
R. KUBICA	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	5	-	-	-	-	8
S. BUEMI	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
S. BOURDAIS	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
A. SUTIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K. NAKAJIMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N. PIQUET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L. BADOER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. ALGUERSUARI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMAN GROSJEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KONSTRUKTÓRÓK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU
BRAWN	18	7	11	14	18	18	10	9	7	2	12	2	-	-	-	-	128
RED BULL	-	1,5	18	8	11	4	14	18	18	6	-	6	-	-	-	-	104,5
FERRARI	-	-	-	3	3	11	3	6	6	8	6	10	-	-	-	-	56
MCLAREN	-	1	7	5	-	-	-	1	14	13	3	-	-	-	-	-	44
TOYOTA	11	5,5	2	8	-	-	6	2	-	4	-	-	-	-	-	-	38,5
WILLIAMS	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	-	-	30,5
BMW	-	4	-	-	2	-	2	-	-	1	9	-	-	-	-	-	18
RENAULT	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	16
FORCE INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8
TORO ROSSO	3	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5



aki az ÖM jöhírét is elviszi ...

Belföldi és nemzetközi közúti fuvarozás, szállítmányozás



8200 Veszprém, Házgyári u. 16. Tel.: (88) 44-22-44
Fax: (88) 44-22-33 e-mail: persped@persped.hu

FORMA 1 MAGYAR NAGYDÍJ 2010. AUGUSZTUS 1.

A FIA JÓVÁHAGYÁSÁNAK FÜGGVÉNYÉBEN



A HUNGARORING A 25. FORMA 1-ES VERSENYÉT KÜLÖNLEGES JEGYÁRAKKAL ÜNNEPLI. 2009 OKTÓBER 31-IG CSUPÁN:
GOLD 1 ^{EUR} 199 | GOLD 2 ^{EUR} 180 | GOLD 3 ^{EUR} 170
RED BULL ^{EUR} 149 | BRONZE ^{EUR} 129

JEGYEK ÉS TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:
HUNGAROTICKETS.COM

A Ferrari tesztpilótájának augusztusi éles bevetése furcsán sült el. A történeteket az AFM két szerző cikkével illusztrálja, az egyik Valencia előtt, a másik Spa után született...

Ferrari



BALSZERENCÉSÉS BEUGRÁS

Luca Badoer ferraris visszatérése – két szemszögből

VALENCIA ELŐTT

Magyar Szilvia

„Tesztpilótának lenni egyben a világ legszörnyűbb és legjobb munkája. Szörnyű, mert tulajdonképpen arra vársz egész idő alatt, hogy valaki kitörje a nyakát, és beülhess a helyére. Jó, mert te ismered a világon a legjobban az autót, a csapatot és a pályákat” - magyarázta egy régi pilóta barátom. Luca Badoer egészen pontosan 1997 óta vár arra, hogy „valaki kitörje a nyakát”, legalább egy kicsit. Azóta dolgozik ugyanis a Ferrarinál, ezzel ő a Scuderia leghosszabb szolgálati idővel rendelkező versenyzője. Ferraris munkaviszonya előtt és alatt is volt több pilótaállása, csakis olasz csapatoknál. Azóta, hogy 1993-ban debütált, összesen 48 futamon indult, anélkül, hogy egyetlen pontot is szerzett volna, ezzel negatív csúcstartó a jelenlegi mezőnyben. Ha már a csúcscsokról beszélünk: amint rajthoz áll Valenciában, átveszi Barrichellótól a mezőny rangidős pilótá-

tája címet, és – mivel 1999-ben versenyzett utoljára, ami épp tíz éve volt – a leghosszabb inaktív versenyzői státusz után visszatérő pilóták sorában a második (csak Jan Lammers veri meg néhány hónappal). Badoer jóval ígéretesebb tehetségnek indult, mint amilyenné lett. Több olasz és nemzetközi versenyzériban is bajnoki címet szerzett, mielőtt a Forma-1-ig jutott volna, itt azonban nem sok – mondhatni semmi – babér termett a számára. Legjobb rajthelye egy 12. pozíció volt, ami egy Minarditól kifejezetten jónak számított, legjobb versenyét pedig az 1999-es Európa GP-n futotta. Ott csupán pár kör választotta el attól, hogy boldog negyedikként haladjon át a célvonalon. Ám az évtized flúgos futamán hozzá sem volt kegyes a szerencse, és autója váltóhiba miatt megállt. Embert úgy összetörni ország-világ előtt ritkán lehet látni, de a Minardi olaszának könnyeit mindenki megértette. 1999 amúgy sem volt Badoer éve. Amikor Michael Schumacher Silverstone-ban eltörte

a lábát, mindenki azt hitte, eljött Luca ideje. Minden bizonnyal ő is, amíg a Ferrari le nem igazolta az épp munkanélküli Mika Salót... Természetesen a mezőny akkori tagjainak megvolt erről is a véleménye, de Badoer alatt mégiscsak volt egy Minardi, míg Salónak az sem jutott. A régi idők elmúltak, és Badoer tovább várt... Hátha! És tíz évig nem történt semmi. Schumacher visszavonult, Barrichello is távozott, jött egy jeges finn és egy életteli kis brazil, de sehol az áhított lehetőség. Eddig. Félreértés ne essék, senki nem kívánt Felipe Massának semmi rosszat. Szerencse, hogy a 2008-as évet hajszál híján megnyerő brazil a legújabb sajtóértésülések szerint hazai nagydíjra már tervezi a visszatérést. Addig azonban a helye a 38 éves Badoeré, aki másfél évtizede az első olasz versenyző a Scuderianál. Aztán hogy öreg tengerész füttyül-e még új nótát, az attól (is) függ, milyen szelek repítik a hajóját. Badoer számára itt az egyetlen, és minden bizonnyal utolsó alkalom a bizonyításra. Jó szelet, Luca!

SPA UTÁN

Joó Gábor

Négy gyorsajtás, összesen 5400 eurónyi bírság, egy boxutcabüntetés, két kicsúszás és a Forma-1 utóbbi éveinek legérthetlenebb manővere: ez Luca Badoer 10 év kihagyás utáni visszatéréseinek FI-es, valenciái mérle-

Badoer 1997 óta várt a napra, amelyen a Scuderia bejelenti, hogy ő versenyezhet a vörösök egyik autójával. Bár nyilván senki nem így képzelte el a körülményeket (Felipe Massa koponyacsont-töréséből lábadozik, Michael Schumacher nyaksérülése miatt nem vezethet), az olasz örült a lehetőségnek. Utólag már nem biztos, hogy jó ötlet volt a visszatérése...

ge, amelyen Spában sem tudott egy hajszálnyival sem szépíteni. Harmincnyolc évesen, a sérült Felipe Massa Ferrarijában kapott lehetőséget az olasz, de valójában Michael Schumachert helyettesítette, aki előbb elvállalta, majd váratlanul lemondta a beugrást. Idén a szabályok tiltása miatt alig tesztelt, de napokkal indulása előtt 200 kilométerre beülhetett az F60-as Ferrariba. Nem hasonlították Schumacherhez, tényleg senki nem várt tőle semmit, mivel amikor versenyzett, akkor sem volt semmilyen eredménye. Így is lett, nem mutatott semmit, pontosabban mégis, a hétvégék balekjává vált. Spanyolországban legjobb ideje is 1,3 másodpercre elmaradt csapattársától, Kimi Raikköntől, Belgiumban másodsorban is tők utolsó lett, holott a finn megnyerte a versenyt. Közben pedig olyanokat és annyit hibázott, amiken csak nevetni lehet. Mivel elvárás nem volt, izgulnia sem kellett volna, mégis végiggörccsölte a hétvégéket, mintha fejben otthon, a tévé előtt nézte volna a versenyt. Mindent elhibázott, amit figyelmetlenséggel el lehet, még azt is, amit újoncok – Alguersuari és Grosjean – sem rontanak el.

Ügyetlenkedése elsőre meglepő, de ha végiggondoljuk, nem váratlan, és csak azt mutatja, mennyit fejlődött a Forma-1, de az egész autóversenyzés az utóbbi 15-20 évben. Badoer ugyanis nem volt rossz pilóta, 1992-ben megnyerte az F3000-es bajnokságot, ami a mai GP2-nek felel meg, és akkoriban az FI előszobája volt. Eredményével fel is került a legmagasabb kategóriába, bár csak olasz kiscsapatoknál ment. Azóta viszont sem nagydíjon, sem más, nívósabb sorozatban nem indult, így 2009-re már nem autóversenyző. Tíz éve tesztelget a Ferrarinak, évről évre kevesebbet, és az sem lehet véletlen, hogy közben leigazolták mellé második tesztpilótának Marc Genét. Badoer fokozatosan válhatott alkalmatlanná, figurája mutatja, az ő tudásszintjével ma

NÉVJEGY



Név: Luca Badoer
Született: 1971. január 25., Montebelluna, Olaszország

Első nagydíj: 1993, Dél-Afrika GP
Utolsó nagydíj: 1999, Japán GP
Karrier: olasz gokartbajnok
1990: második az olasz F3 bajnokságban
1992: F3000 bajnok
FI-es csapatai: Scuderia Italia, Forti Corse, Minardi, Ferrari (tesztpilóta)

már a sorozat közelébe sem lehet kerülni. Az ő idejében a kiscsapatok még pénzért adták a helyeket, napjainkban már csak a Toro Rossohoz lehet így bejutni, de a néhány gazdag gyerek közül is olyat választottak, Buemit, aki azonnal pontot szerzett. A Forma-1 bonyolulttá vált, már nem a kormányváltó az egyetlen kütyü a gépben, a volán teli van gombokkal, kapcsolókkal, kijelzőkkel, a pilóták menet közben, a legjobbak kanyarról kanyarra állítgatják a fékerelosztást, az üzemanyag-keverést, a szárnyakat, és közben beszélgetnek a mérnökükkel. A veterán olasznak ez már nem megy, szemben a tizen- és huszoneves újoncokkal, akik egész előéletükben erre készülnek, XXI. századi pilótaként jönnek a modern Forma-1-be. Luca Badoer a XX. századból csöppent az Európa és a Belga GP-re, és lehet, hogy adnak neki még egy esélyt, senki ne fogadjon arra, hogy hazai pályán, Monzában az eddigieknél sokkal jobb lesz. Nem való már ide, a filozófia, amivel beült – „csak érjek célba” – több éve kihalt, itt az újoncoktól is teljesítményt várnak, és csak akkor maradhatnak, ha hoznak valamit. És akkor arról még nem is beszélünk, hogy a Ferrari megengedheti-e magának, hogy az egyik autója több versenyen is a legeslegutolsó helyen végezzen.





A FELELŐS

Jens Marquardt és a csapatmenedzserek különös világa

Logisztika, koordináció, sportdiplomácia - ez csak néhány az FI-es istállók csapatmenedzsereinek tevékenysége közül. Kik ők és pontosan mit csinálnak? A válaszokat Jens Marquardtól kaptuk meg a Toyota hungaroringi sajtóvacsoráján.

Mészáros Sándor

Toyota



Szürke eminenciásoknak is lehetne nevezni az FI-es csapatmenedzsereket, hiszen őket csak ritkán emlegetik az olyan hatalmaságok nevei mellett, mint például Stefano Domenicali, Martin Whitmarsh vagy épp Ross Brawn. Szerepük azonban kulcsfontosságú, hatékony munkájuk nélkül a csapatok aligha lennének képesek teljesíteni az autósport csúcsosztályának kívánalmait.

„Változatos munkát végzek, unatkozni egyáltalán nincs időm. Elsősorban a csapat logisztikai dolgait kell intézennem, de számos más feladat is van. Jőmagam felügyelem a csapat különféle tevékenységét a pályán, a boxban zajló munkától kezdve egészen a versenyzők étkezéséig” - mondta az AFM-nek Marquardt, aki az idei évtől tölti be a csapatmenedzseri tisztséget a japánoknál. A teendők közé tar-



A csapatmenedzser az istálló logisztikai dolgait intézi, de számos más feladata is van. Többek között felügyeli a team különféle tevékenységét a pályán, a boxban zajló munkától kezdve egészen a versenyzők étkezéséig

tozik például a helyszíni időbeosztás megtervezése és az utazó legénység „mozgatása” is. Mint azt kis túlzással emlegetik, egy-egy elszúrt boxkiállítás is a csapatmenedzser lelkén szárad, mert biztosan nem tréningeztette eleget az erre kijelölt stábot..

Marquardtnak és hasonló beosztású kollégáinak kiemelten fontos feladata a versenyhétvégéken a kapcsolattartás az FIA-val. A közhiedelemmel ellentétben egy-egy vitás incidens után a sportbírói meghallgatáson nem a csapatfőnökök, hanem a menedzserek tartják a hátukat, nekik kell elkísérniük a versenyzőt, rosszabb esetben átvenni a büntetésről szóló jegyzőkönyvet.

„Az FIA-val kapcsolatban a legfőbb feladat az, hogy a csapat megfeleljen a szövetség összes előírásának, szabályának. Ha valamilyen sportszakmai vagy logisztikai probléma merül fel, azt nekem kell megtárgyalni velük” - mondta Marquardt. Dave Ryan példája

jól szemlélteti a csapatmenedzserek vállán nyugvó ilyesféle terhet: a McLaren alkalmazottja egy melbourne-i meghallgatáson hamis állásfoglalásra ösztönözte Lewis Hamiltont, amiért a világbajnok a dobogós helyezéssel, a szakember pedig - közel négy évtizednyi szolgálat után - az állásával fizetett. Noha Marquardt csak az idény elején kezdett, azonnal kijutott neki a jóból..

„Ausztália idén kész örület volt. Át kellett keltnünk az óceánon, aminek megszervezése már önmagában is óriási kihívás, aztán pedig kitört a diffúzor-botrány. Az ellenfelek vitatták a dupla diffúzor szabályosságát, így jóformán alig láttam valamit abból, ami a pályán történt, mert mindent időt az FIA-val és a bírakkal töltöttem. Ez volt az első éles bevetésem, szerencsére sikerült megoldanom a feladatot” - fogalmazott a német szakember. Szakmai filozófiájával kapcsolatban Marquardt elmondta: „A hatékonyság növelése a leg-

RIVÁLISOK

Ferrari:	Massimo Rivola
Renault:	Steve Nielsen
Toro Rosso:	Gianfranco Fantuzzi
Red Bull Racing:	Jonathan Wheatley
BMW-Sauber:	Beat Zehnder
Williams:	Tim Newton
Force India:	Andy Stevenson
Brawn GP	Ron Meadows (sportigazgató)

fontosabb. Csak azokon a területeken lehet vsszafogni a kiadásokat, amelyek nem befolyásolják a teljesítményünket. Most nyakunkon a válság, így fokozottan nehéz a helyzet, viszont mi már tavaly rájöttünk, hogy valami nincs rendjén és 35 százalékkal csökkentettük a kiadásainkat. A jövő évi magyar futamra például már most elkezdtük az előkészületeket. Már szerdán megérkeztem és körbenéztem szállás, utazás ügyben, mert igyekszem megtalálni a legkedvezőbb lehetőséget.”

A hagyományosan családias sajtóvacsorán Marquardt elárulta azt is, bár egyes csapatoknál divat, hogy a vezetők vagy a nagyobb szponzorok képviselői titokban kipróbálják az autót, a Toyota nem csinál ilyen programokat. „Amikor Amerikában dolgoztam, kipróbáltam egy IndyCar autót. Egy kör után kiszálltam és azt mondtam, hogy nekem ebből ennyi bűven elég volt!” - mondta a 42 esztendőszakember.

ÚT A CSÚCSRA

A Toyota csapatmenedzsere úrhajó-mérnöként diplomázott, s 1993-tól 2000-ig a Daimler alkalmazásában állt, az Ilmor berkein belül dolgozott a csillagos márka CART-programján. Miután átigazolt a Toyotához, 2006-ig motorokkal kapcsolatos pályamérnöki tevékenységet végzett, majd menedzserként a Force Indiával és elődeivel, valamint a Williams-szel kötött motorszállítói együttműködés hatékonyságán dolgozott. Marquardt a tavalyi évad végén, az Abu Dhabi versenypálya ügyvezetői tisztségét elvállaló Richard Cregan helyére lépve foglalta el jelenlegi tisztségét.

FŐNIXMADARAK

Az F1 legnagyobb visszatérői

Rubens Barrichello Valenciában aratott győzelmével egy több, mint öt éve tartó sikertelenségi sorozatot szakított meg. Ennél hosszabb idő eltelté után csupán négy versenyző tudott visszakapaszkodni a dobogó legfelső fokára.

Surányi Géza, Hochöwei



Balra Hulme és McLaren, utóbbi 1962 után hat esztendővel tudott ismét győzni.
Fent Andretti 1976-os diskurzusa csapatfőnökével, Chapman-nel

A Brawn-Mercedes jelenlegi pilótája az Európa Nagydíj előtt utoljára a 2004-ben, Sanghajban szelte át elsőként a célvonalat, még a Ferrari színeiben. Azóta az idén 37 éves Barrichellót már többször leírták, hogy aztán főnixmadár módjára feltámadjon, és így, 5 év, 4 hónap és 22 nap után ismét versenyt nyerjen. Nagyjából ennyi időt kellett várnia második futamgyőzelmére Mario Andrettinek is. Az olasz származású versenyző az 50-es években még nézőként bámulta a kor nagyjait Monzában, mielőtt családjá kivándorolt volna az USA-ba. Mario itt kezdett versenyezni, mégpedig olyan sikerrel, hogy 1969-ben az Indianapolis-i 500 mérföldes versenyt is megnyerte. Előzőleg már részt

vett két Forma-1-es futamon a Lotus színeiben, de az 1971-es szezonra maga Enzo Ferrari kínált neki szerződést. Első versenye az istálló színeiben olyan jól sikerült, hogy megnyerte az idénynyitó Dél-Afrikai Nagydíjat. A következő győzelmét azonban csak 1976-ban, Fujiban tudta megszerezni, immár ismét egy Lotus volánjánál. Ez nem csupán annak volt betudható, hogy időközben nem mindig ült csúcs versenyautókban, hanem annak is, hogy inkább csak vendégművészként vett részt a Forma-1 színpadán. Ezt jól jelzi, hogy a két nagydíj között eltelt 82 futam mindössze felén vett részt. Közel hat éven keresztül maradt győzelem nélkül az ausztrálok háromszoros világbajnoka, Jack Brabham. Persze erre alighanem



Patrese 1990-ben, a Williams segítségével állhatott csak ismét a pódium tetejére

A LEGHOSSZABB SZÜNET

Nem győzelmével, hanem sikertelen szereplésével hívta fel a figyelmet magára a Felipe Massát helyettesítő Luca Badoer, aki közel tíz év elteltével kapott újra lehetőséget, hogy világbajnoki futamon induljon. Ezen a téren a holland Jan Lammers tartja a csúcst, aki 1992-ben tíz év és három hónap szünet után tért vissza két verseny erejéig a Forma-1-be.



ő sem gondolt, mikor második világbajnoki évében öt(!) versenyt nyert egyhuzamban, közülük az utolsót 1960 augusztus 14-én, Portugáliában. Csakhogy nem sokkal később otthagya John Coopert, és saját csapatot alapított. A Brabham istálló ugyan már 1964-ben megszerezte első nagydíj-győzelmét, ekkor azonban nem az alapító, hanem Dan Gurney ült a volánjánál. Ebben az időszakban Jack sokszor neki adta a jobb autót (ha egyáltalán elindult a versenyen), inkább az autók tervezésére, valamint a csapat irányítására koncentrált. 1966-ban azonban ismét ő vette át az első számú pilóta szerepét, sőt a Francia Nagydíjon elsőként száguldott át a célvonalon! És ha egy üzlet beindul... Brabham az ezt követő



Az olasz sztár San Marino Nagydíján nem csak győzelmének örült, azt is ünnepelte, hogy közel hét év kihagyás után megint nyerni tudott. Lent Jack Brabham, aki 1960 és 66 között nem aratott diadalt



három futamot is megnyerte, így nem volt kérdéses, hogy ő szerzi meg a világbajnoki címet abban a szezonban.

Hasonló okokból került el hosszabb ideig a siker Brabham egykori Cooperes csapattársát, Bruce McLarent. Napjaink egyike leg-sikeresebb alakulatának alapítója 1962-ben még a John Cooper autójával nyerte meg a Monacói Nagydíjat, a rákövetkező szezonban azonban egyetlen futamon sem sikerült felállnia a dobogó legfelső fokára. Mivel úgy gondolta, hogy egy önálló csapatban több esélye van a sikerre, 1966-tól már saját konstrukcióval vett részt a Forma-1 világbajnokság küzdelmeiben. (Igaz 1967-ben a már említett Gurney csapatának autóját,

az Eagle-Weslake-et is vezette három verseny erejéig.) A McLaren istálló akkortól lett igazán sikeres, mikor 1968-ban Robin Herd megálmodta az M7A típust, melyet az alapító, és Gordon Coppuck fejezett be. A narancssárga modellt azzal a korszakalkotó, Ford-Cosworth motorral szerelték fel, mely az előző szezonban debütált a Forma-1-ben. Az új autóval Bruce McLaren először a világbajnokságon kívüli Race of Championst nyerte meg, később pedig a Belga Nagydíjat is. Az utóbbi futam előtt pár nappal ünnepelte legutóbbi győzelmének hatodik évfordulóját... A leghosszabb sikertelenségi sorozatot Riccardo Patrese mondhatja magáénak.

Az 1983-as szezont lezáró Dél-Afriakai Nagydíj első helyezettje hosszú időre annak köszönhetően került ki a futamgyőzelemre esélyek listájáról, hogy a világbajnokságot nyerő Brabham BMW istállótól az Alfa Romeo-hoz szerződött. Két év múlva ugyan visszatért a britekhez, ekkor azonban minden idők egyik legnagyobb csalódását keltő autójával, a BT55-ös típussal kellett versenyeznie. A szuperlapos autó kifejlesztésére hiába fordítottak 117 ezer munkaórát, Patrese összesen két pontot kapart össze év végére. Ezek után talán nem gondolt volna arra, hogy valaha visz-

szatérhat a dobogó legfelső fokára, csak-hogy az 1987-es év végén megüresedett egy hely Frank Williams istállójában, melynek betöltésére az olasz versenyzőt kérték fel. Már a szezon utolsó futamán ő pótolta a sérült Nigel Mansellt, a következő évtől pedig állandó csapattag lett. A Williams először a Judd motorral kínlódott, a következő szezonra azonban melléjük állt a Renault gyár. A franciák V10-es motorjával Patrese csapattársa, Thierry Boutsen már abban évben két győzelmet aratott, Patresének azonban többször keserű pírulát kellett lenyelnie. A szezon legfájóbb emléke éppen a Magyar Nagydíj volt, ahol az olasz versenyző a pole pozícióból rajtolva a verseny kétharmadig vezetett, mielőtt lelassult, majd kiállt. Később kiderült, hogy egy másik autóról leszakadó alkatrész lyukasztotta ki Williamsszének hűtőjét... Az 1990-es San Marinói Nagydíjon végre rámosolygott a szerencse a hazai földön versenyző pilótára. A verseny záró szakaszában folyamatosan csökkentette a távolságot az addig vezető Gerhard Bergerrel szemben, és mikor az osztrák versenyzőt egy lekörözött feltartotta, az élre szökött. Innentől fogva már csak 11 kört kellett megtennie, és hogy 84 sikertelen futam után az ő tiszteletére játsszák el az olasz himnuszt. Két győzelme között több mint hat és fél év telt el...



SZÁZ BRAZIL GYŐZELEM

Barrichello Valenciában begyűjtötte nemzete 100. nagydíjgyőzelmét, a diadalban öt honfitársával kell osztozkodnia. A legtöbb elsőség természetesen Ayrton Sennához kapcsolódik (41), de Nelson Piquet is büszke lehet teljesítményére (23). A „tizesek klubjába” Emerson Fittipaldi (14), Felipe Massa (11) és Rubens (10) tartoznak, míg a méltatlanul keveset emlegetett Carlos Pace nevéhez egy elsőséget (1975, Brazil GP) írunk a statisztikák. Az óriási tehetség 1972-ben kezdett versenyezni, és a Brabham-nél minden bizonnyal sokra vihette volna, ha 1977-ben nem szenved balesetet repülőgéppel. Emlékét az interlagosi pálya őrzi, amely a versenyző nevét viseli.



Az egész ország területén árgaranciával,

INGYENESEN

foglalhat a SzállásGuru weboldalán!

Több mint 1500, különböző kategóriájú szálláshely

Ha szállást keres:

Szallasguru.hu

Szállás, wellness, utazás

HI-FI ✓ TV ✓ VIDEO ✓ MULTIMEDIA ✓ HÁZTARTÁSI GÉP ✓

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár.

Győződjön meg személyesen folyamatos akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

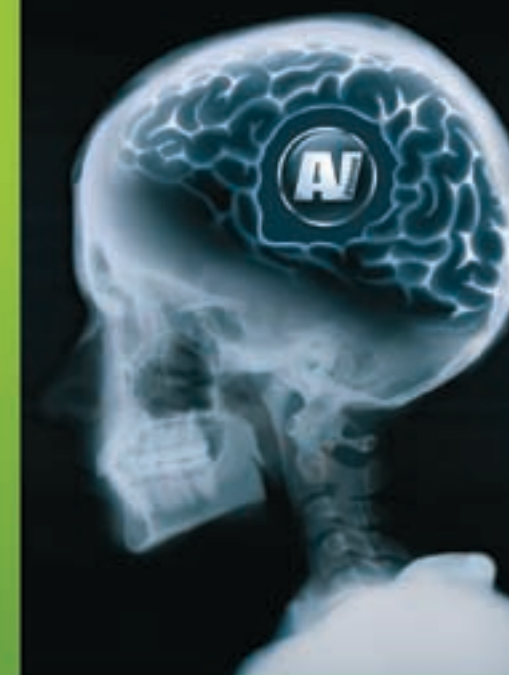
MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!

Lépjön be az AV Planet világába és váltsa valóra régen dédelgetett álmait.



www.avplanet.hu

Egy kattintással nyírná az álmoktól



NEM CSODA, HA CSAK EZ JÁR A FEJÉBEN...

PORSCHE SZUPERKUPA

René Rast pofátlanul hidegvérű! A valenciai időmérőn mindössze egyetlen gyors kört futott, ám az is elég volt a pole-hoz, másnap pedig tizennégy körön keresztül leckéztette a betonfalak közt előzési lehetőséget nem találó Bleekemoolent. Faulkner és Janak rajtbalesetéből profitálva Lance David Arnold egy tavalyi autójával szerzett dobogós helyet, míg a mögötte leintett szülinapos (43) Huisman a tabella harmadik fokára lépett. Ideiglenesen, mert hogy a spa-i futamot a holland pont híján fejezte be, Rosina

eközben ötödikként célba érve erősített. Bleekemoolen főlényes győzelmét ezúttal sem az eddigi legjobb formájában autózó Siedler, sem a műszaki hiba miatt egyre hátrébb eső Rast nem tudta veszélyeztetni, így a maradék három futamban láblógatva gyűjtheti a pontokat a bajnoki címért.

PORSCHE SZUPERKUPA

J. Bleekemolen	194
R. Rast	147
S. Rosina	122
P. Huisman	120
D. Faulkner	91



GP2

Valencia városa jó hatással van Vitalij Petrovra: a Ricardo Tormo pályán megszerzett 2007-es, illetve a kikötői FI-es aszfaltsíkon aratott tavalyi győzelmét egy újjal koronázta a szombati viadalon. Az orosz már a második kanyarban hibára kényszerítette a rajtelső Hülkenberget, majd a tabella-éllovas boxkiállások után indított támadásait is rendre hártotta. A harmadikként leintett Perez a másnapi, három safety-car-eseménnyel tűzdelt roncsderbi után eggyel nagyobb kupát emelt a magasba, a győztes Hülkenberg és orosz bajnoki üldözője társaságában. A német a Parente győzel-

GP2

N. Hülkenberg	83
V. Petrov	56
L. di Grassi	46
R. Grosjean	45
P. Maldonado	36

mével véget ért spái főverseny második helyével gyarapította pontjait a motorhiba miatt kieső Petrov előtt. Másnapra a belga közönség felocsúdott az újonc Coletti szerencsés kimenetelű - ám Stefan Bellof 1985-ös tragédiáját idéző - balesetéből, és végignézhette, ahogy van der Garde - a rajtelső Mortarat már az első kanyarban megelőzve - simán learatja ez évi második diadalát.



IRC



Pályafutása egyik legjobb eredményét érte el ifj. Tóth János, aki Tagai Róbert navigálásával a hetedik helyen ért célba a Barum Ralin, az IRC nyolcadik fordulóján. A magyar páros a verseny pénteki prologóján defektet kapott, amivel egy percet veszített.

követett. De nem csak Janika szerzett IRC-pontot a magyar résztvevők közül. A Vizin-Zsiros páros igen erős mezőnyben végzett az A7 és az IRC kétkerék-hajtású kupájában is egyaránt a második helyen, amivel nyolc pontot gyűjtöttek és a hetedik helyen állnak



A Barum Rali IRC-futamára több magyar egység is ellátogatott, közülük ifj. Tóth János érte el a legelőkelőbb helyet: hetedik lett



Ennek ellenére sikerült felzárkóznia a hetedik helyre. Előtte kizárólag gyári vagy cseh versenyzők végeztek, az IRC történetének legerősebb, 25 Szuper-2000-es autóból álló mezőnyében. A győzelmet a legnagyobb esélyes cseh, Jan Kopecky szerezte meg a Skodának, akit a bajnokságot továbbra is vezető Peugeot-s Kris Meeke és a szintén Skodás Juho Hänninen

a kétkerekes kupában. Az A6 negyedik helyén ért célba a Pénzes-Kerekes duó Suzuki Ignisszel, míg a Bakó-Gyöngy páros az N2-ben tette ugyanezt Citroën Saxóval.

IRC

1. Kris Meeke (GB)	42 pont
2. Jan Kopecky (CZ)	39 pont
3. G. Basso (I)	27 pont
4. Freddy Loix (B)	27 pont
5. Juho Hänninen (FIN)	20 pont



FORMULA SZUPERLIGA

Max Wissel első győzelmét aratta Donington pályáján, ám ezért a rivális Corinthians csapatának, valamint Dominic Muermansnak egyaránt hálával tartozik. A német

versenyző John Martinnal karöltve tapadt a rajtelső Pizzoniára, ám a kötelező kiállások során a „brazil szakszervíz” túl lassan dolgozott. A vezetést megöröklő Rangers-pi-

lóta arcáról azonban lefagyott a mosoly, amikor a kopott gumikon bóklászó Muermans otrombán feltartotta, így a dobogón csak másodikként gratulálhatott a ket-

FORMULA 2

A versenyzők közt osztatlan sikert arattak a FI-et mintázó, cockpitból állítható új első szárnyak, a Williams FI-es csapatába áhító Andy Soucek mégsem taktikával, hanem álom-rajttal ragadta magához a vezetést, és tartotta meg a célíg Aleshin

és a rajtelső Hegewald előtt. A második futam korai balesetei miatt egy ideig a safety-car mögött körözött a mezőny, élén a rajtelső Julien Jousse-szal, akitnek első győzelméhez később Vasiliaszkas és Bortolotti gratulált a dobogón. A tragikus sorsú Henri Surteesről a rajtrácson némán emlékeztek társai, helyét

a németországi versenytől a brit F-Renault bajnok Ollie Hancock veszi át. (Képünkön.)

FORMULA 2

A. Soucek	61
R. Wickens	39
J. Jousse	37
T. Hegewald	34
M. Aleshin	33



tős előzéssel brillírozó Wissellnek. A második menetben a Porto korai kiállása győztes taktikai húzásnak bizonyult, ám Gommendy idei első győzelméhez a szerencse is hozzájárult, hiszen két éllovas is (Bernoldi és Guerri) a boxban ragadt technikai okokból. Az ezúttal Pantanóval összeütköző Martin a kilenc perces szuperfináléban győzelemmel vigasztalódott Dolby és Wissel előtt.

FORMULA SZUPERLIGA

Liverpool (Adrien Valles)	217
FC Basel (Max Wissel)	207
Tottenham Hotspur (Dolby)	196
AC Milan (Giorgio Pantano)	154
FC Porto (Tristan Gommendy)	146

GRAND-AM

A hosszú távú sorozatra mostanság egy zsíros botrány kapcsán figyel az amerikai sajtó. A SAMAX-csapat korábbi versenyzője, a tavaly még Monterrey-ben győzelmet arató Henry Zogaib a Ponzi-sémaként ismert pilótajáték büntetnének alapos gyanújával került a lapok címdalára. Társával közösen alapított befektetési tanácsadó cége (egyben a csapat fő támogatója) 40%-os extraprofitál kecsgetett különböző magán-személyeket - köztük versenyzőtársait is, mint A.J. Allmendinger és Ryan Dalziel. „A csapatnál úgy folyt a pénz, mint víz a csapból. Nem csak Henri járt méregdrága sportautókkal, hanem még a szerelők is! Minden arra utalt, hogy tudja, hogyan kell pénzt csinálni” - nyilatkozta a skót pilóta, aki a Zogaib ellen indított sikeres per ellenére bottal ütheti a befektetett 500 000 dollárját - a többi hoppon maradt pedig a maga összesen mintegy hatmillióját!

F3 EUROSZÉRIA

Pole-pozíció, leggyorsabb kör és győzelem, utóbbi ráadásul idén ötödízben! Impozánsabb nem is lehetne az oscherslebeni első futamban



utólérhetetlen Jules Bianchi mérlege. A Bottas és Merhi előtt győztes francia a másnapi futam végén huszadmagával (!) együtt kapott időbüntetést, hiszen egy sárga zászlós szakasz alatt csak a visszatérő van der Zande és Vietoris fékeztek le kellő mértékben autóját. Az elsőként leintett Coletti mérgeiben nem is állt fel a dobogó második fokára a győzelmet megőrző német mellé, ráadásul bosszúsága a nürburgringen is folytatódott, ahol egyetlen pontot sem szerzett! Az első futamban Bianchi ezúttal húsz másodperccel lépte le két csapattársát (Bottas, Guttierrez), a másodikban az újonc Alexander Sims (kémpünkön) rajtolta le a pole-birtokos Vietorist, és aratta első győzelmét.

F3 Euroszéria

J. Bianchi	74
C. Vietoris	49
V. Bottas	37
J. Vernay	35
R. Merhi	28

IN MEMORIAM

Immáron tíz éve annak, hogy Laguna Seca „dugóhúzó”-kanyarja kioltotta a fiatal uruguayi életét. A hazájában példaképpé vált néhai Champcar-versenyző legendáját mai napig élteti a nevét viselő alapítvány, amely a dél-amerikai ország elmaradott térségeiben gyermekek tízezrei számára szervez tömegsport-rendezvényeket. Az évforduló tiszteletére idén szeptemberben is díszvacsorát adnak Monzában, ahol a nemzetközi motorsport egy Rodriguezzel szemléhez méltó képviselője veheti majd át a tragikus sorsú versenyző szobrát.

INDYCAR



Szegény Will Power másodszor kénytelen feladni idei évadját! Tavasszal az adócsalási perétől

megszabadult Castronevesnek kellett átadnia az autót, Sears Pointban pedig egy Nelson

DTM

Bármennyire is kedveli Tom Kristensen két korábbi győzelmé helyszínét, karrierje nyolcadik DTM-pole pozíciójának helyét néhány centivel elnézte az oscherslebeni rajtrácson. Timo Scheider ráadásul jobban is rajtolt a Le Mans-i 24 órás rekordereknél, akire mindezek után áthajtásos büntetés várt. A tavalyi bajnokot végül két márkatársra,

Ekström és Tomczyk kísérte a kockás zászlóig, legjobbként pedig – a kisodródó Jarvis negyedik helyét megőrkölve – di Resta ért célba. A Nürburgringen az esélyes Spengler és Paffett balesetei miatt csak csordogáltak a pontok a Mercedes tarsolyába, a rajtelső Tomczyk pedig zavaratlanul aratta idei első diadalát



Phillipe-pel ütközött, és szerzett évad végéig kezelésre szoruló sérüléseket. Az ausztrál reménység – köszönhetően július végén aratott edmontoni győzelmének – mégis komoly tárgyalásban áll a Penske egyik 2010-es ülésére, miközben csapattársra, a kentucky oválon Carpenter előtt hajszálnyi különbséggel futamot nyerő Ryan Briscoe az évad végi hajrában a bajnoki címért küzdhet a Ganassi-duó ellen. Bár Dixon és Franchitti Mid Ohio, illetve Sears Point pályáján nem találtak legyőzőre, Briscoe Chicagóban – a sorozat negyedik legszorosabb befutójában – hat ezredmásodperccel ismét megverte új-zélandi üldözőjét.

Indycar

R. Briscoe	550
D. Franchitti	525
S. Dixon	517
H. Castroneves	383
D. Patrick	353

DTM

T. Scheider	35
M. Ekström	34
G. Paffett	29
B. Spengler	26
M. Tomczyk	21

márkatársai – Scheider, Ekström és a tavalyi autóval brilirozó Winkelhock – előtt.

ALMS

Az évad legeredményesebb együttese nemsokára elbúcsúzik a sorozattól, hiszen Gil de Ferran (immár kizárólag csapatvezetőként) jövőre az Indycarban folytatja. Idei formája azért még messze nem mondható „nyugdíjasnak”,

hiszen Simone Pagenaud-val sima rajt-cél győzelmet aratott Mid-Ohio-ban, méghezzá sorrendben a negyediket. Az Elkhart Lake-i három órás száguldás végén is csak fél másodperccel látták meg később a kockás zászlót a Brabham/Sharp párosnál, Mosport

pályáján pedig műszaki gondok miatt kellett beérniük a második helyre a sorozathoz jövőre is hű Highcroft-legénység mögött. A P2-ben Fernandezék Acurája három győzelemmel erősített a gyári Lola-Mazdák előtt, a GT2-ben pedig az

ALMS

D. Brabham	142
S. Sharp	142
S. Pagenaud	125
G. de Ferran	125
J. Field	89

egyhangú Porsche-főlényt a BMW M3-asok első - rögtön kettős - diadala színesítette.



NÉMET F3

Nick Heidfeld tizenkét évvel előtti rekordja a múlté: a belga Laurence Vanthoor 18 évesen, három hónaposan és 18 napon a valaha volt legfiatalabbként tudhatja magáénak a német F3-as kupát! Raf Vanthoor belga GT-versenyző fia a zolderi pálya szomszédságában nevelkedett, és hazai gokart-sikereit követően 2008-ban rögtön

F3-as autóba ült át. „Ha így folytatja, nagyon nagy jövő előtt áll” - mondta a Volkswagen sportvezetője, Kris Nissen az eddigi 14 futamon kilencszer győzedelmeskedő pilótáról.



LMS

J.-C. Bouillon a portimaói éjszakai versenyen megszerzett győzelméhez a szenzációs pole, az üldöző Stefan Mücke korai soderágyba pördülése, valamint az Orecások visszafogott tempója teremtett lehetőséget. A nürburgringi 1000 km-es viadalon aztán az Aston Martin hármas győzelemmel hengerelt, hiszen a Pescarolo-Judd váltója mindössze

35 körig bírta. Az LMP2-ben a portugál ASM-csapat (képen) két győzelemmel vette át a vezetést a tabellán, a GT2-ben pedig a Felbermayr-Porsche újabb győzelemmel erősítette pozícióját.

LMS

J. Charouz	33
T. Enge	33
S. Mücke	33
J. Bouillon	26
C. Tinsau	26

FORZA MOTORSPORT 3 (XBOX360)

Az Ausztráliában és Új Zélandon legnagyobb népszerűségnek örvendő "V8 Supercar" versenysorozat híre világszerte rohamosan terjed az autóra-

jongók körében. A közelgő őszi számos nagyszerű eseményt tartogat a széria rajongóinak, hiszen szeptember 11. és 13. között kerül megrendezésre a következő verseny, a „L&H 500 Phillip Island”, valamint októberben érkezik a versenysorozatból jól ismert 8 modellt tartalmazó „Forza Motorsport3” című Xbox360 exkluzív játék, amely Európában október 23-tól, Ázsiában október 22-től, Észak-Amerikában pedig október 27-től

lesz megvásárolható. A játékhoz kapcsolódó hír, hogy a 12 900 Ft-os javasolt fogyasztói áron kerül majd a boltokba az XBOX 360 szoftver,

de 2000 Ft felárral Collector's Edition csomagban (világító pendrive, kulcstartó, két lemez, díszdoboz) is megvásárolható lesz a különlegesség.





FIA bajnokság állása

A. Bertolini	41
M. Bartels	41
A. Kumpen	37
M. Hezemans	37
K. Wendlinger	20
R. Sharp	20
X. Maassen	20
J. Ruffier	19
B. Longin	19
A. Pier Guidi	16

portugál verseny előtt mindössze két pont az olasz-svéd páros javára). A harminc másodperc előnnyel elsőként leintett Karl Wendlinger és Ryan Sharp azonban valóban bosszús lehet, hiszen két óras, fergeteges alakításuk előtt mindenki megemelte a kalapját – a technikai bizottságot kivéve, akik a verseny estéjén a levegő-rendszeren talált lyuk miatt törölték a cseh KplusK csapat eredményét. A cseh együttes anyagi megfontolások miatt eleve távol maradt a spái 24 órától (Sharp azért elindult egy másik csapat Porschéjével), így Wendlingerék pontvesztése óriásira nőtt a hungaroringi győzelmet megöröklő Bertolini/Bartels páros, illetve az ezúttal gyengécske formában autózó,

24 ÓRA

Július végén Mike Hezemans, Anthony Kumpen, Jos Menten és Kurt Mollekens nyerték az FIA-GT bajnokság prémium-pontokkal kecsegtető, spái 24 órás versenyét. A belga-holland egység a 21. órában, az élen álló SRT-Corvette (Gavin/Ruffier/Soulet/Longin) technikai gondjai révén örökölte meg a vezetést, végül tizenegy körös előnnyel értek célba a mindvégig problémákkal küzdő három Vitaphone-Maserati legjobbjára (Pier Guidi/Lemeret/Rosenblad/Vosse) előtt. Az abszolút negyediként leintett AF Corse legénysége (Vilander/Bruni/Melo/Compac) révén a GT2-ben a Ferrari vitte el a pálmát.



A Janis, Montermini és Bert révén valóban Saleen-győzelemmel végződő három évvel ezelőtti látogatása óta nem sokat változott az FIA GT látképe, ám a 2010-re életre hívott GT1-es világbajnokság révén jelentősen megváltozhat a sportautók világa. A svájci Matech Concepts műhelyében felépített két Ford GT40-es máris izgalmas betekintést nyújtott a jelenlegieknél kisebb erőforrású, széria-közeli, ezáltal lényegesen olcsóbb új generációs GT1-esek világába, ám az még hosszú tárgyalások kérdése, hogy az FIA immáron negyedik VB-sorozata, avagy a GT2-es autókat jövő évtől tömörítő Európa-bajnokság ellátogat-e valaha hozzánk. Egy dolog azonban biztos: Budapest City Challenge népes közönsége bizonyára szívesen lelkesedne újra a célegyenesben tomboló hangorkánért, és gyűjtené a neves pilóták autogramját a jövőben is. Az avatottabb motorsport-rajongó pedig élvezettel fedezné fel a paddock nyüzsgésében az 1977-ben Le Mans-t nyerő Jürgen Barthot (jelenleg a szervezők egyik vezetője), avagy a Ferrari-pilóta fiát (Kenneth) jellegzetes bajor kalapjának árnyékában figyelő legendás híru német versenyzőt, Hans Heyert.

VISZONTLÁTÁSRA!

FIA GT: Mogyoródon turnéztak a szupersportkocsik

Ismét beugrott a Hungaroring a román főváros helyett, és a pálya megint kiváló rendezői képességekről tett tanúbizonyságot. És ehhez még tartozott egy csodálatos, ingyenesen látogatható verseny is...

Csiki Gábor

Bence András

A szabály az szabály: ha egy versenyautó erőforrásának „befogják az orrát”, vagyis a levegőt beeresztő úgynevezett restrictor-t, akkor annak le kell fulladnia. Ellenkező esetben az ellenőrzést végző felügyelők egyéb, szándékosan kialakított avagy véletlenül keletkezett levegő-forrást gyanítanak, és egyetlen tollvonással elvehetik a pole pozíciót, vagy akár a győzelmet is az autó pilótáitól. A Hungaroringen GT2-es rajtelsőséget szerző, majd a „műszaki vizsgán” a vázolt okok

miatt fennakadt Porsche 997 RSR pilótái, Richard Westbrook és Emmanuel Collard a versenyen bebizonyították: jogosulatlan technikai előny nélkül is képesek arra a csodára, hogy (büntetésként) a rajtrács utolsó helyéről rajtolva futamot nyerjenek. Méghozzá stílusosan, hiszen a korábbi kétszeres Szuperkupa-győztes brit az utolsó kör kezdetén előzte meg a kategória élen álló Bruni/Vilander páros Ferrariját, ezzel az előző két versenyen elveszített pontok dacára ismét bajnoki esélyessé léptette elő a belga Prospeed csapatát (a különbség a szeptemberi

ötödikként leintett Hezemans/Kumpen egység mögött. A verseny kulcspillanataként a rajtelső, ám pocsékul elrajtoló Vitaphone-pilóta, Alex Müller merész előzési kísérletét említhetjük: a fiatal német a célegyenes végén nem csak a rajt-párbajban győztes, GT-újonc Enrique Bernoldit torpedózta meg, hanem a másodikként befordulni szándékozó Wendlingert is a pálya szélére tette. Az osztrák később még a sódérágyat is meglátogatta, ám az ezüst Saleen végül a csehek villámgyors box-munkája, Bartelsék áthajtásos büntetése és Sharp előzéseinek köszönhetően ismét az élre került.



Balra a két győztes, a GT2-es Porsche és a GT1-es Maserati, mellettük egy hangulatfelvétel a Hősök teréről, ahová kedvcsinálónak szintén ellátogattak az FIA GT autócsodái



bított a Desmosedici-re. Márkatársá avasztált Hector Barbera is, aki Jorge Martinez szatelit Ducati csapatában fog debütálni jövőre. A kérdés persze jogos: miért nem Bautista? Nos azért, mert a korábbi világbajnok gyári szerződést akart, ami persze érhető, így az a döntése is, hogy végül a Suzuki MotoGP csapatába igazolt. Nem kell nagy talány, hogy megtaláljuk, Vermeulen maradt állás nélkül. Capirossi múltja sokat ér, annak ellenére, hogy

Chris komolyabb eredményeket szállított a rizlásoknak, mint az olasz. Jorge Lorenzo is hosszabbított a Yamaha gyári alakulatánál. Pedig kísértés akadt több is, de a Honda és a Telefonica Movistar 5, illetve az ezt követően befutó ducatis 7 millió eurós ajánlatot is visszautasította... Brnóban persze elsősorban a versennyel kellett foglalkoznunk. A lelátókon rengeteg magyar szurkoló volt, de közel sem annyi, mint a korábbi években, viszont néhány nappal korábban a Hungaroring célegyenesé megtelt, miután Talmácsi Gábor csapata, a Scot Honda Team néhány demó kör erejéig megmutatta a MotoGP gépet. A show része volt, hogy Talma a nap folyamán két-két

kört vitte a menedzserét, Stefano Favarót és a Sláger Rádió műsorvezetőjét, Bochkor Gábort is egy utcai CBR Hondával. Miután mindenki kiszórakozta magát, már lehetett a Cseh Nagydíjra koncentrálni. A 125-ben igazi spanyol fiesta volt. A startot legjobban elkapó Nico Terol zsebelte be a győzelmet, míg a világbajnoki éllovas Julian Simon érkezett meg a második helyen. Az ezüstért lannone harcolt vele, de végül az olasznak be kellett látnia, hogy esélye sincs az Aspar motorosával szemben. Simon kezdhet megnyugodni, hiszen lassan már behozhatatlan az előnye a ponttáblán. A negyedliteresek versenyén Simoncelli verhetetlen volt. Az olasz magabiztos győzelemmel és egy frissen aláírt MotoGP szerződéssel térhetett haza Olaszországba, hiszen Marco jövőre a Gresini Honda színeiben gurulhat pályára a királykategóriában. Simoncelli dolgát egyébként a Team Toth csapat kötelékében versenyző Mattia Pasini nehezítette meg egy kicsit. Pasini félelmetes tempót diktált és habár úgy tűnt, hogy a győzelem is meglehet, az utolsó két körben Simoncelli amolyan Rossi módra előszedte az utolsó tartalékait és állva hagyta a magyar csapat versenyzőjét. A harmadik helyen Alvaro Bautistát intették le, aki a levezető körben a nagy örömködés közepette, kicsit elkottázta az egykerekezést és rommá törte az Aprilia-t. Németh Balázs is örülhetett, hiszen a 14. helyen zárt. A GP-ben Yamaha háziversenyt láthattunk. Rossi és Lorenzo csodálatosan precíz és a végletekig kiélezett csatájának a spanyol hibája vetett véget, sajnos ideje korán. A spanyol elesett, az olasz magabiztosan nyert azon a pályán, ahol pályafutása elkezdődött. Ezen

BRNÓBÓL INDIANAPOLISBA

Rossi és Lorenzo: Egy bukás – egy győzelem

A legendás cseh pályán sokezer magyar előtt sem tudott az utolsó helyről előre lépni Talmácsi Gábor, de azért kijárt neki az ünneplés. A nagy sztárok ezalatt elkápráztatták a közönséget.

Budur Gabriella, Buczkó Andor



Ahogy az lenni szokott, a kedvenc nagydíjunk hétvégéjén, Brnóban már felforrósodik a hangulat - a MotoGP-ben ilyenkor kezdenek záporozni a az átigazolási hírek. Percenként változik a felállás, így néha az ember úgy érzi magát, mintha egy brazil szappanopera

közepébe csöppent volna bele. Először is itt van ez a Stoner furcsa és hirtelen bucsújának (pihentetésének?) története, amivel kapcsolatban újabb és újabb érdekes adalékok látnak napvilágot. A legfrissebbek szerint az ausztrál nem is betegsége, hanem csapatfőnökével,

Livio Suppóval megromlott kapcsolata miatt nem tér vissza a pályára. Ha lehet hinni a híreknek, Suppónak ajtót mutatnak rövidesen, így valószínűleg Stoner is hamarabb felépül a rejtélyes betegségéből. Közben csapattársa Nicky Hayden 2010-re szerződést hosszab-



Balra, a kis képen a végre pontot szerző Balatonring-pártfogott Horváth Balázs, mellette magyar hangulatképek a cseh pályáról



Talma nagyon elszántan várta a rajtjelet Brnóban, de motorja továbbra sem ütöképes a legnagyobbak mezőnyében



ÜZENET



„Az utóbbi két futamon komoly változtatásokat eszközöltünk a geometriai beállításokban, amik remélem, hogy segítenek majd előrébb kerülni. Mostantól jobban kell vigyáznunk a motorra, hiszen csak öt blokkot használhatunk fel az év végéig. A Shellel volt ismét egy megbeszélésünk, hogy miként próbálják a teljesítményvesztés nagy részét megmenteni. Az év eleje óta megpróbáltuk kidolgozni a megfelelő védelmét a Desmónak és bízom benne, hogy ez sikerült is. Egyébként pedig szeretném megköszönni a szülőnap ajándékomat, hiszen több száz levelet kaptam Magyarországról, amiben bíztattak a szurkolók a kitarásra. Ez nagyon jó érzés és sok erőt ad.”

Nicky Hayden

a helyen szerezte meg első világbajnoki futamgyőzelmét, első pole pozícióját és első vb címét is... Összességében ez volt a Doktor 102. elsősége és 160. pódiuma. Egészen lenyűgöző. A második helyen az egyre jobb formában motorozó Pedrosa érkezett meg, míg a harmadik helyért Dovizioso, Capirossi és Elias dolgozza meg egymást. Végül, ahogy azt mondan szoktuk, a végén a legkisebb mind megette. Toni Elias ismét megviccelte a nagy gyárakat és a szatellit Honda csapat verseny-

zőjeként ő állhatott fel a dobogóra. „Boldog vagyok, habár nem értem ezeket a szakembereket. Amikor nem ment a motorozás, egyszerre több ajánlatom is volt, most meg sorra hozom a dobogós helyezéseket és jövőre mégis munkanélküli vagyok. Ha valakinek kellenék szójlatok, itt lakom a paddockban.” Talmácsi Gábor a 13. helyen fejezte be ezt a hétvégét és lázasan készült a a többi csapattal együtt a hétfői tesztre, ahol sikerült pozitív irányba elindulni és néhány új lehetőséget

kiváncsán kipróbálni. A helyzet persze továbbra is nehéz. A HRC nem segít, a futómű fabatkát sem ér; nem véletlen, hogy a Repsol Hondások is Öhlinsre cserélnék a Showát. Sokat sejtető a magyar versenyző hétfő esti sajtóközleményének egyik mondata: „Bízom a csapatomban és magamban is, a rengeteg munkának előbb-utóbb eredménye lesz. Azért jó lenne, ha mindez minél hamarabb összejönne, mert nem azért jöttem a MotoGP kategóriába, hogy a mezőny végén motorozzak.”

INDIANAPOLIS

A tengerentúlrá átrepülő versenyzők közül a legendás Indy pályáján Lorenzo örülhetett a legjobban: a Rossi bukása után begyűjtött győzelmével továbbra is életben tudja tartani a reményeit a világbajnoki cím megszerzésére. A spanyol mellett a hondás de Angelis és a jó eredménnyel már régen adós ducatis Hayden állhatott a dobogóra. A negyedliteresek első és egyetlen indianapolisi futamát a világbajnok Simoncelli nyerte, második helyen a Scot Racing Team tehetsége, egyben tabellavezető Aoyama ért célba, Bautista harmadik lett. A magyarok egy illetve két pozícióval maradtak le a pontszerző helyekről, a Tóth Team ásza, Pasini kiesett. 125 köbcentiben Espargaro megszerezte első diadalát, igaz csak egy tized másodperccel tudta megverni Smitht, és négy tizeddel végzett Corsi előtt.



F1 bajnokságok állása

MotoGP		
1. Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team	212 pont
2. Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha Team	187 pont
3. Casey Stoner	Ducati Marlboro Team	150 pont
4. Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	141 pont
5. Colin Edwards	Monster Yamaha Tech3	123 pont
...		
18. Talmácsi Gábor	Scot Racing Team	10 pont
250cc		
1. Hiroshi Aoyama	Scot Racing Team 250cc	172 pont
2. Alvaro Bautista	Mapfre Aspar Team	160 pont
3. Marco Simoncelli	Metis Gilera	140 pont
4. Hector Barbera	Pepe World Team	123 pont
5. Mattia Pasini	Team Toth Aprilia	100 pont
...		
20. Tóth Imre	Team Toth Aprilia	12 pont
...		
24. Németh Balázs	Balatonring Team	2 pont
125cc		
1. Julian Simon	Bancaja Aspar Team 125cc	174 pont
2. Nicolas Terol	Jack & Jones Team	119,5 pont
3. Bradley Smith	Bancaja Aspar Team 125cc	111,5 pont
4. Sergio Gadea	Bancaja Aspar Team 125cc	111 pont
5. Andrea Iannone	Ongetta Team I.S.P.A.	109,5 pont

MITSUBISHI SZOMBATHELY

Akciós áron az L200 Special Edition!

136 vagy 167 lóerős kivitel, ABS, kipörgésgátló, menetstabilizátor, dupla légzsák, automata klíma, elektromos ablak, elektromosan mozgatható és fűthető tükrök, Super Select 4WD váltó, ködlámpa, MP3-s CD-lejátszó, fedélzeti számítógép



~~7.134.000 Ft + Áfa~~ helyett
5.990.00 Ft + Áfa

Átlagfogyasztás:
8,6 l/100 km
CO₂-kibocsátás:
227 g/km

Mitsubishi Szombathely

9700 Szombathely, Zanati u. 27.; Tel.: 94/512-530, Fax: 94/512-532; www.krepli.hu; info@krepli.hu

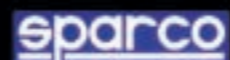


Lépj tovább a F1, WRC és a WTCC világába!

A Puma teljes versenysport kollekcója elérhető az SRTEAM-nél!



START auto



GALÉRIA

MOTOGP

A LÁNYOK ANGYALOK

A MotoGP második számú látványossága a színes és felettebb csinos rajtráclányok serege, akik közül Brnóban különösen sokan dolgoztak a paddockban és a boxutcában...



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

START Autó Kft.
1108 Budapest,
Gyömrői út 105.
Iroda telefon: 434-4044
Áruház telefon: 434-4000
Fax: 265-0400
E-mail: mail@startauto.hu
Internet: www.startauto.hu



HYPPY, HYPPY

Finn Rali: Hirvonen otthon tartotta a győzelmet

A finn rali a vb sorozat tradicionális versenye közé tartozik, melyen ráadásul - egy-két kivételtől eltekintve - a helyiek dominanciája szokott érvényesülni. A murvás verseny átlagsebessége a legnagyobb, aminek a jelentőségét és nehézségét csak akkor lehet megérteni, ha a helyszínen látja az ember a pályákat.

Hámor Iván

Gyártók

Régebben „Ezer tó” volt a finn verseny neve, nem véletlenül. A repülőtérről a verseny központjának otthont adó Jyväskylä felé tartva igen hamar feladtuk a tavak számlálását, annyi volt belőlük. Náluk csak bukkanóból, ugratóból akadt több, amiket finnül „hyppy”-nek neveznek. Amíg Afrikában volt a Dakar,

addig sokat lehetett hallani, hogy a tapasztalt versenyzők már a dűne színéből és egyéb látható elemeiből meg tudják állapítani, hogyan menjenek fel rá, vagy inkább messziről kerüljék el. A finn ugratókkal is valami hasonló lehet a helyzet, ezért is nehéz nem helyiinek jó eredményt elérni náluk. A pilóták – a navi-



gátortól kapott információk kívül – talán a fák állásából állapítják meg, hogyan is kell megközelíteni, elugrani, vagy leszorítani egy-egy bukkanón az autót: a skandinávok mindenestre ebben verhetetlenek. Az északi országokra jellemző, hogy az általunk megszokottnál alacsonyabban húzzák meg a sebességhatárokat, a betartásukat szigorú ellenőrzik, és a gyorsajtókat keményen büntetik. Mindez – valószínűleg – az aszfaltozott utakra igaz is, de Finnországban



Nem kis merészség kell ahhoz, hogy valaki ilyen ugratásokat mutasson be. Persze ha az illetőt Raikkönennek hívják, nincs is min csodálkozni...

a verseny előtt. Mindezt Szabó Attila árulta el, aki a csapat irányító központjának is otthont adó kamiont vezet versenyről versenyre, az adott helyszínen pedig a Wilson család személyi sorfőre. A kétszintes – menet közben a felső szintet az alsóra engedik – félpótkocsi emeleti része a mérnökök birodalma, onnan követik nyomon a versenyzőket, illetve ott határozzák meg a stratégiát is. Műholdas rendszer segítségével ismerik minden autójuk pillanatnyi helyzetét, és

nagyon-nagyon sok murvás út van. Időnként azokra is kitesznek egy-egy sebességkorlátozó táblát, de nem mindenhol. Ezen utak jó része ugyanis magánterületen megy át, csak ahhoz a 2-3 házhoz vezet, amik az adott föld tulajdonosainak lakásai. Erre lehet visszavezetni, hogy a finnek – a svédekkel és a norvégokkal együtt – miért is tudnak annyira vezetni murván. Meg kell említeni, hogy az a murva, nem az, amit itt Veszprém környékén meg lehetett szokni, de még csak a szombathelyihez sem hasonlít. Valami egészen más, tömör, sima felület, ami ugyan jobban csúszik, mint az aszfalt, de egy murva versenygumi tapad rajta annyira, mint egy utcai aszfalton. Ezek ismeretében már nem is olyan hihetetlen az a sebesség, amit a helyi menők elérnek rajta.

Még a verseny előtt sikerült bepillantani az Abu Dhabi BP Ford World Rally Team szervizparkban kialakított főhadiszállására. Az egyik legújabb fejlesztésük a pit bike-ok állványa, amit még lefesteni sem volt idejük

a részidőkről a navigátort is tudják tájékoztatni. A földszinten a versenyzők pihenője van az első részben, míg hátul a csapatvezető Malcolm Wilson privát részlegét rendezték be. A Wilson család nem csak két fővel, a csapatvezetővel és fiával, Matthew-val képviselteti magát a vb futamokon, hanem Malcolm felesége, édesanyja és anyósa is kiveszi részét a csapat körüli teendőkből. Még szerda este nagy bejelentésre készült a csapat, amire sok-sok újságíró is meghívtak. A hír nem volt más, minthogy 2011 végéig a Ford biztosan résztvevője lesz a vb-nek. Jövőre még a Focus WRC-vel, amelyeket Mikko Hirvonen és Jari-Matti Latvala fognak vezetni, majd 2011-ben már a Ford Fiestából épített versenyutóké lesz a terep. Maga a verseny jól sikerült a Ford csapat számára, hiszen Mikko Hirvonen gyakorlatilag a második gyorsaságitól a célig vezetett. Ebben még az sem tudta meggátolni, hogy neki kellett takarítani a pályákat. A hálás finn közönség végig kitaróan buzdította kedvenceit, köztük Kimi Raikkönent is, aki egy Abarth S2000-sel indult - autóját Tommi Makkinen készítette fel -, de sajnos egy bal kanyarban felborult, és feladta a versenyt. A verseny persze nem csak a pályán látottak miatt volt igazi népszerű: a közönség akkor is szórakoztatta magát, amikor autó sem volt a közelben. Az egyik szakasz mellett akadtak, akik privát kamiont állítottak a pálya mellé, és ott saját zenekarral szórakoztatták magukat a gyorsaságik közötti szünetekben, míg mások sejknek öltöztek egy sátor alatt, a többiek pedig koncertet hallgathattak.



Végeredmény		
1. Hirvonen	Ford Focus	2:50:40.9
2. Loeb	Citroën C4	+25.1
3. Latvala	Ford Focus	+49.9
4. Sordo	Citroën C4	+1:06.1
5. Rantanen	Ford Focus	+4:18.2
6. Ogier	Citroën C4	+4:18.5
7. Ketomaa	Subaru Impreza	+5:07.5
8. Wilson	Ford Focus	+6:33.6

A vb állása	
Pilóták	
1. Hirvonen	68 pont
2. Loeb	65 pont
3. Sordo	44 pont
4. Latvala	31 pont
5. Solberg	27 pont
6. Solberg	25 pont
7. Wilson	20 pont
8. Ogier	16 pont
Konstruktőrök	
1. Citroën	119 pont
2. Ford	105 pont
3. Stobart	64 pont
4. Citroën Junior Rally Team	33 pont
5. Munchi's Ford	20 pont

CSAK A RALI!

Loeb „jókat meccsel” Hirvonennel



A Citroen Magyarországon rali vb-s partnerével, a Red Bullal közösen ünnepelte 90. születésnapját, és az eseményre - az augusztus 20-i Air Race-re - hazánkba utaztatták az ötszörös világbajnokot, Sebastien Loeb-öt. Az AFM ennek apropóján exkluzív interjút készíthetett a sztárral.

Hámor Iván

Red Bull



Loeb saját honlapja szerint tornász karrierje után fordult az autók felé, többször elvették a jogosítványát gyorshajtásért, illetve több Renault 5 Turbót is összetört



Seb, mielőtt professzionális raliversenyzővé váltál, időben és pénzben mennyit fektettél bele ebbe a sportba?

Nehéz ez meghatározni, időben szinte mindent, hiszen csak ezzel foglalkoztam. Az anyagi háttérrel a csapataim teremtetek elő, és miután a Citroën leszerződött, ezzel végképp nem kellett foglalkozzak.

Kétszer is második voltál a francia tehetségkutató sorozaton, a Rallye Jeunes-en. Gondolod, hogy az elmúlt, vagy a következő évek második helyezetteiből is lehetnek világbajnokok?

Valóban kétszer voltam második, de az első alaklommal én voltam a leggyorsabb, csak a bírók döntöttek úgy, hogy az összteljesítmény alapján legyek én a második. A széria egy nagyon jó kezdeményezés, amelyen már több bajnok is köszönheti későbbi pályafutását. Persze, el tudom képzelni, hogy a mostani fiatalok közül a jövőben világbajnok legyen valaki.

Amikor befejezed a raliversenyzői pályafutásodat, elképzelhető, hogy te is bíraskodj a Rallye Jeunes-ön?

Nem! Igazából még nem gondolkodtam azon, hogy mit fogok akkor csinálni, talán a pályaversenyzést is kipróbálom, de csak aszfaltost, a ralikrosszt biztos nem. Az sem valószínű, hogy elmennék bírának, de a fiataloknak nagyon szívesen segítek majd, hogy minél jobb raliversenyzővé váljanak.

A rali vb-n az első négy – tehát a két gyári csapat – autó után óriási a szakadék. Ezt nem csak az időeredmények mutatják, hanem még talán azoknál is jobban lehet ezt látni a pálya szélén állva. Könnyebb így nyerni, vagy pontokat szerezni, mintha több erős ellenfél lenne?

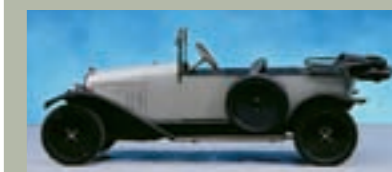
Könnyebbnek talán könnyebb, de nem jobb. Amikor itt volt Grönholm és a többi gyártó, sokkal nagyobb csatákat vívtunk, sokkal érdekesebb volt a verseny. Most Mikkoval (Hirvonennel) jókat meccselünk, és talán vele

nehezebb is, mint Marcussal volt, ugyanis sokkal pontosabb, kevesebb hibát vét még akkor is, ha nagyon közel vagyunk egymáshoz, de igazából hiányzik az, hogy többen küzdjünk egymással.

A szuper 1600-as időszakod után csak turbófeltöltős autóval versenyzel. Mit gondolsz, te – és nem az autó! – tudnál ugyanilyen gyors lenni most egy S2000-es, tehát szívómotoros kocsival is? Úgy gondolom, hogy igen. Elég sokat mentem szívómotorossal ahhoz, hogy ne jelentsem gondot az átállás. Viszont jövőre még a jelenlegi, kétliteres WRC-vel megyünk, utána pedig ugyanígy megmarad a turbófeltöltés, csak a lökettérfogat csökken 1,6 literre, így a vezetési stíluson akkor sem kell majd változtatni.

90 ÉV

Andre Citroën, aki gépészmérnökként fogott bele automobil építésébe, 90 évvel ezelőtt mutatta meg a nagyközönségnek Type A járművét – melyből 1921-ig összesen 24 093 darabot gyártott. Innen datálódik a Citroën márka története is, amelyről a francia vállalat minden országban 90 napos ünnepegsorozattal emlékezik meg.



TEHETSÉGGUTATÁS

A Rallye Jeunes elnevezésű tehetségkutató sorozat már több nagy nevet is adott a rali világának. A francia autósport szövetség által is támogatott program lehetőséget biztosít a 18-25 év közötti fiataloknak, akik kedvet éreznek az autósporthoz, hogy professzionális háttérrel és egyenlő feltételek között mutassák meg tehetségüket az szakemberekből álló zsűrinek. A Franciaország különböző régióiban lebonyolított selejtezők után - melyek tempós szalalomversenyek - az országos döntőn derül ki, hogy ki kap lehetőséget a következő évben egy raliautóban. Az elmúlt években a Peugeot különböző típusaival, a 106-ossal majd a 206-ossal zajlottak a selejtezők. Mindenki a szervezők által biztosított autóval indult, amivel az esélyegyenlőséget biztosították. Az adott évi nyertes (aki nem feltétlenül a leggyorsabb pilóta) a következő évben - szintén Peugeot-val - indulhat a francia bajnokság bizonyos futamain.



BAJNOKAVATÁS

42. Allianz Mecsek és Generali Nyírség Rali

Az év legkeményebb raliversenyén Turi és Spitzmüller is balesetet szenvedett, Turán nyert, Hadik duplázott. Négy hét múlva viszont nem volt kegyelem: Herczig nyílt magyar bajnok lett. Az ORB-címért még küzdenek...

Mihályi Csaba

Bence András, Kovács-barna Károly, Bartha Gábor

A szezon egyik legkeményebb versenye lett a 42. Allianz Mecsek Rali, amelyet a szokásos őszi időpont helyett most augusztus elején rendeztek – a párosoknak így a pályák mellett a nagy meleggel is meg kellett küzdeniük. Szombaton ráadásul meglehetősen hosszúra nyúlt a nap, miután a reggel hét óras rajtot követően több baleset miatt is állt a futam, így az este fél nyolcra tervezett cél is csúszott egy órát. A versenyzők ezzel közel 13 órát töltöttek autóikban.

Turi Tamásnak és navigátorának, Tóth Imrénének nem kellett ennyi időt a pályán

töltenie, bár alighanem szívesen ezt tették volna, ahelyett, hogy a negyedik gyorsaságán, Nyársvölgyön beessenek a fák közé – mintegy 150 km/h-s tempóval. Az erdő olyan pusztítást végzett az autón, amihez foghatóra még a legöregebb rali rókák sem emlékeznek. A versenyzőt kórházba is szállították, de szerencsére kisebb zúzódással megúszta, az autó viszont a teljes megsemmisülés közelébe került... Szintén baleset miatt esett ki a Spitzmüller–Kazár páros. Ők egy körrel később, ugyanazon a pályán csúsztak árokba, mint Turiék. Előbb a Mitsubishi hátulja, majd az eleje is lelógott az útról. Spici természetesen egy pillanatra sem vette el a gázt, a Mitsubishi WRC küzdött, de csak nem tudott kijönni, így végül fel kellett adniuk a versenyt. Igaz, az ő autójuk kevésbé sérült meg. A WRC-s mezőnyből a bajnokságot vezető a Herczig–Baranyai kettős kezdett a legjobban, és az első gyorsasági szakasztól kezdve az élre álltak. Mögöttük Spitzmüller, Turi és Turán volt a sorrend. Ám a kezdetben második, harmadik helyezett párosok baleset bűcsúztak. A hatodik szakaszon Herczig defektet kapott, és 15 km-t autózott felin, de a balesetek miatti leállás okán az ő idejét kapta minden versenyző. Így nem sújtotta a defektből származó másfél perc hátrány. Később aztán még egy defektet kaptak, amit viszont Turán már kihasználta, és az élre állt Peugeot 307 WRC-jével. Amit megszerzett, abból már nem is engedett, így megszerezte pályafutása második, idei első győzelmét. Herczig második lett,

Spitzmüller Csaba pécsi bukása elsöre nem tűnt súlyosnak, de a WRC olyan komoly károkat szenvedett, amely miatt a versenyzőpáros el is búcsúzott a további küzdelmektől



VERSENYZŐK MONDTÁK

Hering Gyula

(ORB, A7/2., Honda Civic Type-R): „Én, mint hazai versenyző, mondhatom, hogy már sokadszorra mentem ezeken a pályákon – ez egy kritika is, bár alapvetően szeretem ezeket a szakaszokat. Szerintem jó időket is sikerült elérnünk, bár az első nap utolsó két gyorsaságiján elment a fékünk, ami megpecsételte az első helyünket, de örülünk a kategória második helynek is.”

Krózser Menyhért

(ORB, N4/3., Mitsubishi Lancer Evo IX.): „Jó volt a szervezés, a pályák, és bár talán a nyár legmelegebb napjai voltak, és megterhelték úgy az autót, mint minket, azért jól éreztük magunkat. Számunkra ez volt az első verseny idén, ami ilyen jól sikerült. Volt egy kis problémánk: a kormányműünk lelazult, amit nem is tudtunk orvosolni – mondjuk az utolsó gyorsig nem is tudtam, hogy mi okozza a bajunkat.”

Mucsina Tamás

(NYRB, H10.): „Nagyon jó volt a verseny, mostantól egy új csapat, a Budai Team készíti fel a kocsinkat. Ez annyira jól sikerült nekik, hogy most éreztem magam az elmúlt másfél évben a legjobban az autóban. Ahogy terveztük, gyorsultunk a versenyen, de sajnos a hetedik gyorsor, Árpádtetőn váltóhiba miatt estünk ki. A lapisi részen biztos meg vagyok átkozva: az utóbbi időben mindig itt ment tönkre valami a kocsiban. Ettől függetlenül nagyon boldogan jöttünk el Pécsről.”

Pájer Ani

amivel azonban két futammal a bajnokság vége előtt 19 pontra növelte előnyét Spitzmüllerrel szemben. A verseny harmadik helyét az ifj. Érdi–Rubóczy páros szerezte meg Subaru WRC-vel. A Nyílt Rali Bajnokság a negyedik helyezette és az A8-győztes a Hideg–Notheisz páros lett. Csak a 38. helyen fejezte be a versenyt a Gyarmati–Kocsis kettős, akiknek, miután a teszten elromlott A8-as Subaru-juk, a Budai Team felajánlotta a Subaru WRC-jét. Gyarmati azonban egy defekttel kezdte a versenyt, és mivel nem akart kárt tenni az autóban, a gyorsaságin ki is cse-



Érdi Tibor a két futam alatt egy abszolút harmadik és egy második helyet szerzett, mégsem volt elégedett. Trencsényiek stabil teljesítményének köszönhetően szinte biztos az év végi ob 3. helyük, míg Osváth (lent) még az elsősegéért is harcolhat



relte a kereket, amivel tíz percet veszített. A verseny végén azonban abszolút harmadik időt is autózott, na és a nézők szórakoztatásáról sem feledkezett el pályafutása első WRC-s versenyén. Nagyon izgalmasan alakult az Országos Rali Bajnokság értékelése. Az első helyet a hetedik gyorsaságijá az Asi–Pikó páros birtokolta, akik az első két versenyt megnyerték, de az elmúlt két futamon kiestek. A hetedik sza-



kasz vége előtt azonban Asi defektet kapott, ami miatt egy kicsit az autójukat is átrendezték. A cél után megpróbálták megjavítani a Mitsubishit, de ez nem sikerült. Szintén hamar búcsúzni kellett a futam egyik esélyesévé előlépő Pethő–Bacigál párostól. A kettős akár az első helyért is versenyben lehetett volna, ám az első gyorsaságira vezető etappon rossz felé fordult, ami miatt egy perc büntetést kapott. Ez után értelmetlenné vált

számukra a folytatás, és a verseny feladása mellett döntöttek.

A versenyt végül az Országos Rali Bajnokság vezető Hadik–Juhász kettős nyerte. De csak a magyar értékelést. Volt ugyanis vendégfellépő a román David–Beldie páros személyében. Ők annak ellenére, hogy most jártak először a magyar pályákon, a komplett N csoportot megverték. Ez fantasztikusan nagy eredmény volt tőlük, és mind a versenyzőtársak, mind pedig a szurkolók elismerését kívánták vele.



Bár még sincsen vége az évnek, alighanem ez lesz 2009 legnagyobb bukása. Csoda, hogy Turiék ép búrral ki tudtak szállni az összeroncslódott Subaru-ból

A magyar értékelés második helyét az egyre eredményesebben versenyző Osváth–Farnadi kettős szerezte meg, a pályafutása legjobbját nyújtó Krózser–Menyhért és a kicsit tartalékosan versenyző Matics–Viczena kettősök előtt. Az ORB ötödik helyén végzett a Szuper–1600 győztese, a Bútor–Tóth kettős, akik Citroën C2-esükkel két év után tértek vissza a magyar Szuper–1600-as bajnokságba. A kategória második helyét az Ollé–Czakó kettős egy Suzuki Swifttel szerezte meg, amivel Ollé egyben meg is nyerte a bajnokságot. Nagy csata dűl az A7-ben, ahol a Kóváry–Tóth kettős egy defekt ellenére is nyerni tudott, az utolsó gyorsokon benzinellátási gondokkal küzdő Hering–Spitzer kettős előtt. N3-ban a Bessenyei–Papp kettős győzött a dízel Opelrel. A6-ban négy pécsi kettős közül a Németh–Béres duó volt a leggyorsabb Citroën C2 R2-vel, akiket azonban nagyon megszorogattott a Keller–Bencze duó az egyre izmosabbá váltó, saját fejlesztésű Suzuki Swiftjükkel. Idei negyedik győzelmét aratta N2-ben a Magyar–Budai kettős, a kupás Suzuki Swifttel, amivel a tavaly még N4-es Mitsubishivel versenyző páros meg is nyerte a bajnokságot.



Új néven, de nagyrészt ismert helyszínen rendezték meg a magyar rali bajnokság hatodik fordulóját. A Nyírség Rali a korábbi Zemplén Rali területén, de ezúttal Sátoraljaújhely központtal zajlott.

Maximális töltet

1 liter



INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.maxenergy.hu

A rendezők meglehetősen hosszú etapokat jelöltek ki, így a gyorsasági szakaszok között hosszasan kellett autózni a mezőnynek. Ráadásul a péntek esti prólógot Máriapócsra vitték, ami több mint száz kilométerre volt a verseny szombati helyszínétől. Emiatt sokan távolmaradtak a versenytől és inkább a szezonzáró Komló Ralira koncentrálták anyagi erőiket. A gazdasági válság jelei erősen érezhető volt a versenyen. A bajnoki cím egyik esélyese, a Spitzmüller–Kazár duó ugyan nevezett a versenyre, de nem állt rajthoz a Mitsubishi Lancer WRC-vel. A Mecsek Ralin nagyot bukó Turi–Tóth kettős is csak egy jóval szerényebb költségvetést igénylő N csoportos Subaruval indult, a korábbi WRC helyett, de Turi sérülése kiújult, ezért hamar feladták a versenyt. (Ráadásul nem ők voltak az egyetlenek, akik ilyen-olyan indokokkal, de már a startot követően leadták a menetlevelet.) Összesen három WRC-t láthatott a korábbi éveknél sokkal kisebb létszámú közönség,



Remek versenyzessel újabb győzelmet szerzett a Kőváry–Tóth kettős. A Renault Clíóval induló duót még az időjárás sem tudta megviccelni a Nyírség Ralin. Sikerükkel közel kerültek az áhított bajnoki címhez



de a mezőny többi része sem volt valami nagy. Az első gyorsaságit mindössze 53-an teljesítették, ami nagyjából a fele annak, amit a szurkolók megszoktak: ezután nem volt

meglepetés, hogy a célt csak 39 páros látta meg. A nyílt bajnokság élmenői között valódi küzdelem nem tudott kialakulni. A Herczig–Baranyai párosnak már egy második hely is

elegendő volt a bajnoki cím megszerzéséhez, így ők érthetően nem vállaltak semmilyen kockázatot. A Turán–Zsiros kettős emiatt könnyedén el tudott húzni és gyakorlatilag

rajt-cél győzelmet aratott. A dobogón át is vették az első helyért járó serlegeket, ám később kizárták őket a versenyből, mert autójuk nyolc kilóval a súlyhatár alatt volt. (Turán egyesülete megfellebbezte a döntést.) A hivatalos eredménylistán így Herczig szerepel az első helyen, de a fellebbezés sorsától függetlenül már megnyerték a bajnokságot, így az idén is új magyar bajnokot avattunk. Kormányzservó nélkül teljesítette a verseny nagy részét az ifj. Érdi–Rubóczky kettős, akik Subaru WRC-jükkel a második helyet sze-

rezték meg. A Nyílt Rali Bajnokság harmadik helyén a legjobb A8-asként a Szijj–Magyar duó futott be Mitsubishi Lancerral. A verseny érdekessége volt, hogy a második körben leszakadt az eső. A versenyzők még száraz pályára alkalmas gumikkal jöttek ki a szervizparkból, és a mezőny eleje az első gyorsaságin még szárazon mehetett át, a kör harmadik pályáján azonban szakadó esőben, vízfolyásokkal tarkított úton kellett versenyezniük olyan gumikkal, amiken nincs vízelvezető csatorna. Mivel a mezőny



Janzer György Clíója kiválóan „muzsikált” a Máriapócsi prólóg után, míg Hideg Krisztián Mitsubishijé – a pécsi abszolút 4. hely után – ezúttal gyorsan kiállni kényszerült



Botkákék életük legjobb versenyét futották Sátoraljaújhely környékén, a verseny egy szakaszában abszolút 3. helyen álltak



Maximális fordulaton!



250 ml

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu
www.maxenergy.hu



Matics egy versennyel a vége előtt csak 9 pontra áll az ob 5. helyétől, A C2-es Citroen volánja mögött Bútor Róbertnek csak a jövő év fontos, legközelebb Komlón láthatjuk



nagy részének nem volt rutinja a száraz gumival vízen autózásban, ezért a legtöbben alaposan elővatoskodták a dolgot. Így fordulhatott elő, hogy a Botka–Szenner duó egy N-es Mitsubishivel 13 másodperccel verte a WRC-eket is.

Botka egyébként is szárnyalt a versenyen. Az Országos Rali Bajnokságot már az elejétől fogva vezette a Dynamic Rally Team két párosa, a Balogh–Zentai és a Pethő–Bacigál duók előtt. Az esőben azonban a két utóbbi lemaradt, majd a harmadik

körben mind a ketten ki is esetek. Pethő egy másodosztályú autó által elfolytatott olajon csúszott le húsz méterrel a cél előtt, és szakította ki Mitsubishije futóművét, míg Balognak a váltója ment tönkre. Botka mögött a második helyet így a bajnokságban

is második Osváth–Farnadi kettős szerezte meg, míg a bajnokságot továbbra is vezető Hadik–Juhász kettős lett a harmadik, a pontversenyben harmadik helyen álló Trencsényi testvérek pedig a negyedik. A legjobb kétkerékűhajtású autóval versenyző

páros a Pálkás–Bagaméri kettős lett, akik a Szuper-1600 egyetlen résztvevői voltak. A karcsú mezőny ellenére A7-ben mindenki rajthoz állt, aki a bajnokság szempontjából számít. A Hering–Spitzer duó azonban már az első napon futómű és fékhiba miatt



Gyarmai Aurél nagyon jól érezte magát Pécsen a Subaru volánja mögött, de a folytatásról egyelőre nem sokat tudni



Egyenesen BELGIUMBÓL!

PRINCE Gold PILS

PRINCE Gold PILS 5 BELGIAN BEER

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu
www.princebeer.eu

VERSENYZŐK MONDTÁK

Lévai Ferenc (ORB, A7/4, Honda Civic Type-R R3): „Tetszett a verseny, bár kicsit fárasztó volt ez a sok etap. Amiért mentünk, azt elértük: ez a negyedik hely nagyon nem rossz, ahhoz képest, hogy most leginkább teszteltünk ezen a futamon. Kipróbáltunk például egy új gumimárkát, ami csillagos ötösre vizsgázott és műszaki hibáktól teljesen mentes hétvégét zártunk. Az első napi pályákat ugyan már ismertem, mégis a vasárnapiak, az ismeretlenek tetszettek jobban – talán, mert szeretek új pályákon versenyezni.”

Boroznaki Tibor (NYRB, H9/I., Lada VFTS): „Nagyon jó volt, pörgött a hétvége – addig, amíg el nem kezdett esni az eső. Mindenki slick gumival volt kint – ez okozott némi meglepetést. Az első napi pályákon már mentem korábban másodosztályban, így azokkal nem volt bajom – a második napokat most ismertem meg, de azok nem

igazán feküdtek: nagyon szűkek, rövidek és defektveszélyesek voltak, valahogy nem jöttek be. Műszaki problémánk szerencsére nem volt, és nagyon boldogok vagyunk, hogy megnyertük a kategóriát.”

ifj. Rabócsi Tibor (ORB, N4/5., Mitsubishi Lancer Evo IX.): „Összességében tetszett a verseny – nagyon sok munkánk volt benne. Házigazdák is voltunk, és elégedettek vagyunk – ezt mondhatom versenyzőként is. Szombaton nem érkezett meg a lámpasorom, és nagyon rossz volt nedves úton, abban a párás szürkületben menni – többször voltunk a csúszás határán, mert alig láttam a pályát. A vasárnapi azonban teljesen hazai terep volt, nagyon jó időket autóztunk, sőt, amit a sors elvett, azt visszaadta: estek ki a kategóriából előlünk, úgyhogy az eredménnyel is abszolút elégedettek vagyunk.”

Pájer Ani

feladta a versenyt, a Kőváry–Tóth duó pedig idei negyedik győzelmét aratta, amivel nagyon nagy lépést tettek a bajnoki cím felé. A fiatal tűz, Puskádi–Csányi duó lett a második, míg a Janzer–Nyirfás kettős a harmadik hellyel tartotta életben a bajnoki reményeit.

Idei első győzelmét aratta A6-ban a Keller–Bencze páros, a félig-meddig még mindig N-es Suzukival, de a második helyezett Németh–Béres kettős így is megszerezte a bajnoki címet. A komplett N3-as kategóriát is megverte az N2 győztese, az Alberti–Alberti duó, míg N3-ban a Kovács–Papp kettős vitte a prímet.



A Hadik András-Juhász István páros vezeti az országos ralibajnokságot, és egy futammal a vége előtt komoly esélyük van a győzelemre

SHOWTIME



A tavalyi, sikeres „Rally Show” után a rendezők idén ismét egy tét nélküli, barátságos küzdelemre toborozták össze a hazai élmezőnyt, néhány külföldi pilótát, sőt hírességeket is hívtak,

akik eddig más-más területen bizonyították tudásukat. Szentkirályszabadján a magyar színeket Benik Balázs, Botka Dávid, Bútor Róbert, Elek István, Ifj. Érdi Tibor, Spitzmüller Csaba, és a tavalyi

győztes Turán Frigyes képviselték, Ausztriából Andreas Aigner és Manfred Stohl érkezett, és egy román bajnok, Bogda Mariska csatlakozott hozzájuk. A VIP futamban a Lázár testvérek, Szujó Zoltán, Czollner Gyula és Sub Bass Monster próbálta ki vezetési tudását. A raliban jártasak Mitsubishivel és Ladával mérték össze erejüket, míg a többieknek csak az orosz technikával kellett végig találni a parallel pályán. A küzdelemből végül Bútor jött ki győztesen, a celebeknél pedig Lázárék mérköztek az első helyért.



IRC 2010

Az idén még csak a magyar szurkolók figyelnek a Mecsek Ralira, jövőre azonban akár egész Európa: IRC és Historic Eb-futam is lehet ugyanis

Pécs, amely ezzel a valaha volt legrangosabb magyar ralifutammal lenne. 2010-ben az IRC mezőnye is beugorhat Pécsre. A verseny a Pécs Európa Kulturális Fővárosa rendezvénysorozathoz kapcsolódva két rangos

nemzetközi ralisorozathoz is szeretne kapcsolódni, és akár még az is előfordulhat, hogy a magyar bajnokság mellett az IRC-n és a Historic Eb-n is gyűjthetnek majd pontot a versenyzők.



A Nyírség Rali prologjának nyitányán a görögkatolikus egyház képviselője is megáldotta a versenyt, majd a már sok esztendeje tartó jó kapcsolat elismeréseként a máriapócsi kegytemplom Szűz Máriát és gyermekét ábrázoló világhírű csodatévő festményének másolatát nyújtotta át az MNASZ képviselőjének, Dudás „Koko” Gyulának

TURI BÖRTÖNBEN

A legutóbbi ralifutam előtt meglátogatta Sátoraljaújhelyt a „bentlakókkal”, és több kísérfőjével együtt arra is alkalma nyílt, hogy meglekintse a léte-sítmény celláit.

NYIRÁD HELYETT

Az évadzáró rali ob versenyről több pletyka is elterjedt az elmúlt hetekben, melyre a rendező nemrégiben egy közleménnyel cáfolta. Eszerint a Nyirád Rali ugyan elmarad, de helyette október 10-11-én Komló környékén rendez ralifutamatot a Marco Racing Team Kft. A verseny első osztályának távja 407 km, amelyből gyorsasági 148 km, az utak aszfaltborításúak. A tervezett szakaszok az idei esztendőben még nem szerepeltek bajnoki futamon.

JÖVŐRE WRC-K NÉLKÜL

Augusztus elején döntött az RSB: 2010-ben a rali szakág keretei között három bajnokság kerül kiírásra. A abszolút értékelésébe azonban többek között nem számítanak majd bele a népszerű WRC-vel, vagy az A8-as autókkal elért eredmények. A hivatalos közlés szerint az S csoportos – az FIA regionális bajnokságai-ban nem elfogadott – gépkocsik az alábbiak. S5 - „A” csoportra érvényes homologizációval rendelkező, 2000 ccm-t meghaladó hengerűrtartalmú, négykerék-hajtású gépkocsik (beleértve a WRC-eket is) S4 - „N” csoportos 2000 ccm-t meghaladó hengerűrtartalmú, négykerék-hajtású gépkocsik nemzeti technikai előírásokkal S3 - érvényes A7-es homologizációval rendelkező kit-car gépkocsik S2 - a korábbi H10 géposztály gépkocsijai S1 - a korábbi H9 géposztály gépkocsijai SL - Free Lada, vagy egyéb Free géposztály(ok)

KÁROK

Néhány versenyző és csapat komoly károkat könyvelhetett el a Mecsek Ralin: a pletykák szerint például az összetört Subaru WRC értékvesztése forintban akár kilenc számjegyű is lehet. Spitzmüller Csabának sem volt oka az öröme saját balesete okán. A Mitsubishi sérülései egyrészt a látszat ellenére súlyosak voltak, másfelől a javítás elhúzódása miatt nem tudták folytatni a bajnoki cím megvédéséért vívott küzdelmüket. A legnagyobb kárt azonban feltehetően még így sem ők, hanem Aschenbrenner György szenvedte el, akit a Pécsen történtek miatt a Fegyelmi Bizottság 8 hónapra eltöltött az MNASZ versenyeken való indulástól. Az ítélet még nem jogerős, 15 nap fellebbezési határidő áll a pilóta rendelkezésére.



Kisorsoltuk!

Közjegyző jelenlétében a Nyírség Rallye prologján kisorsoltuk az „Irány a Forma 1” játékunk 3 szerencsés nyertest:

Horváthné Oláh Veronika, Sopron
Balics Ákos, Mosonszolnok
Szövördi Szabolcs, Miskolc

Szívből gratulálunk 3 nyertesünknek, akik a Forma 1 páratlan izgalmait, a monzai futamon a VIP Paddock Club-ban élhetik át!

Minden egyes beküldésért hálásak vagyunk, ezért úgy döntöttünk, hogy további 2 szerencsés pályázót díjazunk:

Ádám András, Hatvan – a legkreatívabb címzésért
Antal Viktória, Terem – a legtöbb egyéni beküldésért

egy HELL – Williams F1-es csomagot nyert!

Mindenkinek köszönjük a részvételt!



Megdolgoztak a sikerért

Az A8-as géposztály első helyét szerezte meg a Generali Nyírség Rallyn, a bajnokság utolsó előtti futamán a **HELL Racing Team** színeiben a Szíjj Zsolt, Magyar Gábor (Mitsubishi Lancer Evo VI) egység.

Szíjj Zsolt: „Fáradtak, de nagyon boldogok vagyunk! Titkon abban reménykedtem, hogy az N-es autókat megtudjuk fogni, de azt hiszem, hogy így sincs miért szégyenkezniük. A sötétben zajló szakaszon azt hiszem, hogy mi azt nyújtottuk, amit elterveztünk, talán egy picit a többiek lehettek bátoralanabbak.

A szombati versenynap pályái nem titok, hogy jobban tetszettek, a zárónap annyira „nem jött be”. Nagyon örülök, hogy esőben, slickkel abszolútban is rendkívül komoly eredményeket sikerült autóznunk.

Összességében jó volt az itiner, jó volt az autó és a navigátor - ezért a siker! Az évad elején, a korábbi versenyeken is nagyon kedvező pozíciókban álltunk, azonban akkor a technika miatt nem tudtunk befejezni több versenyt, szerencsétlenül alakultak a dolgaink. Most végre összejött! Nem számoltunk, hiszen ha a pénzügyi dolgok úgy alakulnak, akkor mindenképpen szeretnénk rajthoz állni Komlón is.”



www.hellracingteam.hu

HÁTTÉR

RALI DE

ÍGY LÁTTÁK ŐK

Domonkos László - Palotai Kristóf (Mitsubishi Evo VI)



„Az autóba a prologon ülhettem be, ami bár jól sikerült, érződött a 3 hónapos kényszerpihenő. Másnap az első kör végére sikerült a Laci-Kristóf-Mitsubishi triónak újra összerázódnia, bár egy technikai hiba hátráltatott minket - 5. fokozatban csak fél gázzal lehetett gyorsítani. Az esőtől hideg slick gumiktól nagyon tartottam, túl élénken éltek bennem az előző bukás emlékei. A harmadik körnek már intermédiá abroncsokon vágunk neki, ezekkel bátrabban közlekedtünk. Érdekes kihívás volt sötétben menni, teljesen más képet mutatnak ilyenkor a pályák és nagyon fontos a jó itiner. A szombati nap végén 9 gyorsasági szakasz után az abszolút értékelés 13. és a kategória 3. helyén álltunk.



„Komlón szeretnénk egyenletesebb teljesítményt nyújtva végre a dobogón állni.”

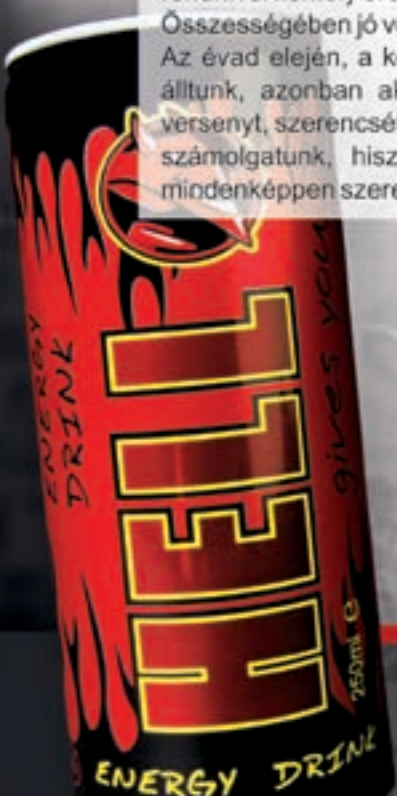
Másnap az első gyorsan indisponáltnak kezdünk, így Budavári Zoli barátom, akivel az egész hétvégén nagy csatát vívtunk, elénk került. Az utolsó körben ugyan csökkentettük a hátrányunkat, az eredményt megfordítani azonban már nem tudtuk, így az abszolút 13. és a kategória 4. helyén

végeztünk, amellyel elégedettek vagyunk. Köszönöm az áldozatos munkáját azoknak, akik lehetővé tették, hogy már ezen a futamon elinduljunk. Szervizcsapatunk is hibátlanul működött, külön hálám ezért Lencsés Zsoltinak (Yoko), Magyar Iminek, Kozák Zolinak és Nagy „Király” Sanyinak.



Makita
www.makita.hu
 8000 Székesfehérvár, Takarodó út 2.

Garancia a megbízhatóságra és a gyorsaságra a versenysportban is





ÚJ GYŐZTESEK

Mecsekben és Zemplén: Nagy volt a küzdelem

A másodosztály szurkolói nem panaszkodhatnak az egyhangúságra: Pécssett a Guzi-Radványi és a Borbás-Borbás kettős neve szerepelt a győztesek között, míg Sátoraljaújhelyen a Berecki-Kozma illetve a Medvecz-Kulcsár páros aratott diadalt.

Wéber Kata, Bencze András



A Mecsek Ralin Guziék futama igencsak eseménydúsra sikeredett, rögtön a verseny második gyorsasági szakaszán megforogtak, az erdőből alig tudtak kikeveredni. a negyedik gyorsan kiszakították a bal első futóművet és végigkínlódták vele az ötödik, majd a hatodik gyorsaságát is, de a kalandok ellenére megtartották az abszolút elsőséget. a második helyen a Kádár – Békési –

BMW trió végzett, mindössze 1,2 másodperc lemaradással. a dobogó legalsó fokára az N, a csoport újonca, a Horváth – Kása páros férközött fel, aki zsinórban háromszor zsebelte be a legjobb időt. a bajnokság élén álló versenyzők között elmaradt a csata, miután Harsányi az első gyorsan összetörte a Cliót, Kondornak pedig a másodikokon felrobbant a motorja.



Az F csoport legjobbjai Borbásék lettek. a páros a harmadik gyorsot turbónyomás nélkül teljesítette, de szerencsére az azt követő szervizben orvosolni tudták a problémát. a második körben mindhárom gyorsasági szakaszt megnyerték és az ötödiket követően átvették a vezetést Vavikától. a szintén mitsubishis páros győzelme egy lassítóval szállt el, aminek rombolásáért 20 másodperc büntetést kaptak. a csoport harmadik helyezette a Szabó – Brigovác kettős lett, amely egy Lada VFTS-sel férközött fel a dobogó legalsó fokára. A Nyírség Ralin Berecki-Kozma kettős az első gyorsasági szakaszon az élre állt és nem is engedett az eredményből a végéig. a kilenc gyorsasági szakaszból négyszer került a nevük mellé a legjobb idő, a végére pedig 17,4 másodperc előnyt autóztak össze. a második helyen Kádár zárta a hetedik bajnoki futamot, kétszer bizonyultak a leggyorsabbnak az ellenfeleknél. a dobogó alsó fokára Hegedűs állhatott fel, aki az utolsó gyorsan szerezte vissza a pozíciót, megelőzve Kunczot. a negyedik helyen érkező hondás az egész hétvége folyamán váltógonddal küszködött, így örült, hogy célba ért. Az abszolút ötödik helyen a Suzukit Honda Civicre cserélő Órai végzett, míg a hatodik helyért járó pontokat Kondor zsebelte be. Az F csoportban mindössze 5 páros tudta befejezni a versenyt, a végén Medvecz-Kulcsár

páros örülhetett a legjobb helyezésnek, a kilenc gyorsaságiból hétszer győzedelmeskedtek. a második helyet Borbás szerezte meg, ám ez is elég volt számára a bajnoki cím megszerzéséhez. a dobogó legalsó fokára Varga állhatott fel a Ladával.

Mecsek végeredmény

N. A csoport	
1. Guzi János-Radványi József	(Peugeot 106 S16)
2. Kádár Attila-Békési Gabriella	(BMW 120D)
3. Horváth Péter-Kása Ferenc	(Peugeot 306)

F csoport	
1. Borbás Szabolcs-Borbás Attila	(Mitsubishi Lancer Evo VII)
2. Vavika Tibor-Baumhalmi Kornél	(Mitsubishi Lancer Evo VIII)
3. Szabó Ferenc-Brigovác Dóra	(Lada VFTS)

Nyírség végeredmény

N. A csoport	
1. Berecki Norbert – Kozma László	(Honda Civic VT)
2. Kádár Attila – Békési Gabriella	(BMW 120D)
3. Hegedűs Attila – Bartus Zsolt	(Lada 21074)

F csoport	
1. Medvecz Péter – Kulcsár Dániel	(Mitsubishi Lancer Evo VI)
2. Borbás Szabolcs – Borbás Attila	(Mitsubishi Lancer Evo VII)
3. Varga Norbert – Jobbik Dániel	(Lada 21074)

A bajnokság állása

Abszolút		
1. Kondor Lajos – Dara Róbert	(Peugeot 106)	71 pont
2. Harsányi Zsolt – Csurja János	(Renault Clio RS)	67 pont
3. Hegedűs Attila – Bartus Zsolt	(Lada 21074)	51 pont

F csoport		
1. Borbás Szabolcs – Borbás Attila	(Mitsubishi Lancer Evo VII)	60 pont
2. Medvecz Péter – Medvecz Péterné	(Mitsubishi Lancer Evo VI)	42 pont
3. Fekete Dániel – Práj Ferenc	(Lada VFTS)	22 pont

A BMW-s Kádárék két futam alatt két második helynek örülhettek, míg Borbásék már a Nyírségben elkönyvelhették az F-es bajnoki címet

BIZOL
ELŐRE VISZ

Gadó és Kiss Kft.
7630 Pécs
Palahegy utca 1.
+ 36 70 3143 791
+ 36 20 9268 999
www.bizol.hu
info@bizol.hu

TRÓNFOSZTÁS KÉSZÜL



Tavaly még senki nem mert volna fogadni Herter Mitsubishijére (nagy kép), idén mégis ő a nagytúrák leginkább bajnokesélyes pilótája



Vasárnap sem lepett meg senkit Norbi dominanciája, mögötte Solti Attila és Zana Tamás tisztes helytállással teljesítették a futamot. A Suzukisoknál az időmérők papírformáját hozta a végeredmény. Az első versenyen ugyan még Assenbrenner Tibor néhány ezredmásodperccel meg tudta előzni Kiss Norbertet, de aztán másodsorra Kiss rátett még egy lapáttal és ott két másodpercet vert riválisára, amivel megszerezte az V. bajnoki futamért járó aranyérmét. Harmadiknak a sorozat gazdája, Burkus Egon futott be. Másnap Kiss Norbert megint kitett magáért - még a gumiérintésért kapott három másodperces büntetéssel együtt is majdnem ugyanennyivel utasította maga mögé a mezőnyt a végelszámolásnál. Az ezüstöt Burkus Egon zsebelhette

be, a bajnokság eddigi éllóvasa, Assenbrenner Tibor pedig a bronzérmét szerezte meg. A kistúraautóknál Walterné Dancsó Adrienn győzelmével komolyabb szeletet tudott lefaragni a bajnoki pontversenyben meglévő hátrányából, hiszen mögötte nem nagy riválista, hanem Dr. Grigalek Gábor és ifj. Ficza Ferenc végzett. A bajnoki tabella élén álló Zentai Sándornak egy megpördülés miatt mindössze a tizenegyedik hely jutott. Másnap aztán a Suzuki újra erőre kapott, és elvette a hölgyversenyzőtől az elsőséget. A két élmenő mögött ismét Dr. Grigalek Gábor és ifj. Ficza Ferenc végzett, őket Mohácsi Ákos Suzuki Swiftje követte. A nagy túraautósok mezőnyében szombati győzelmével Herter Gusztávnak sikerült letaszítania Horváth Zsoltot a bajnoki tabella éléről. Herter Mitsubishije az időmérők alatt még produkált néhány bosszantó technikai hibát, de a két versenyfutamon remekül működött. A négykerékmeghajtású háromgyémántosnak és vezetőjének nagyon feküdt a pálya és a két futam alatt több mint tizenöt másodperccel utasították maguk mögé a nagytúrák mezőnyt. Annak ellenére, hogy csak tesztelési céllal állt rajthoz Sass Róbert, a gyönyörűen megépített Subaru Impreza rögtön be is gyűjtötte a kategória ezüstérmét. A harmadik helyre Keskeny Lászlót repítette az Audi Coupe V8-as motorjának gőzmozdonyokéval vetekedő nyomatéka, míg a bajnokságot eddig a futamig vezető Horváth Zsolt csak a negyedik helyet tudta megszerezni a jó öreg Seat Leonnal. Herter

Kiskunlacháza és Pannónia-ring

Egy hónapon belül két versenyhétvégét is rendeztek a gyorsasági bajnokságban: az elsőt a Budapesthez közeli reptér betonján, a másodikat az idén már használt Ostffyasszonyfán futották.

TDK, Ember Ferenc



Remek születésnap edzőfutam volt Michelisz Norbert számára a kiskunlacházai verseny. Mindkétszer övé lett a legjobb idő, így simán begyűjtötte az újabb futamgyőzelemmel járó bajnoki pontokat. A második helyen a visszatérő nagy mókamester Gál Szabolcs végzett, aki folyamatosan barátkozott össze a Seattal és a pályával, sőt a harmadik helyen Zana Tamás is gond nélkül teljesítette a „lapos hegyiverseny” első versenynapját.



Jött, látott és győzött: Kiss Norbert a Suzuki Swift kupában ugyanolyan megállíthatatlan, mint korábbi szériáiban



Gusztáv aztán másnap sem adta lejjebb: duplázni tudott a hétvégén, merthogy ismét óriási előnnyel nyerte a kategóriát. Az ellenfelek közül Keskeny Lászlónak jött ki jobban a lépés, így már hatodik futam ezüstérmét zsebelhette be. A dobogó harmadik fokára Bódis Kálmán érkezett a Porschéval, melynek nem igazán fekszik az ilyen jellegű pálya, de vezetője évtizedes rutinjával kiegészítette az autó képességeit, így lépést tudott tartani a négy kerék meghajtású ellenfelekkel.

A formulásoknál szombaton meglepetés-eredmény született. Kiss Norbert a Formula Renault-val annyira belemerült a nosztalgizálásba, hogy a Suzuki után itt sem engedte ki a kezéből a győzelmet. Ehhez persze kicsit hozzájárult Nissany technikai hibája és Eszenyi gumiérintéses időbüntetése is, aki ezzel csak a harmadik helyre érkezett a napi végelszámolásnál. Az ezüstérmes helyet Barta Attila csípte el, a Formula

Renault külön értékelésében Juhász Olivér lett a harmadik. Másnap Kiss Norbi bebizonyította, hogy nem volt véletlen szombati győzelme, és ismét utolérhetetlennek bizonyult a többiek számára. A pálya és autója összeférhetlenségére panaszkodó Eszenyié lett a második legjobb idő, mögöttük Barta végzett. Chanoch Nissany autója egy olaszországi alkatrészbeszerzés után sem teljesített elvárható módon, egy újabb technikai hiba miatt ismét cserben hagyta pilótáját. A BMW-sek között szombaton Strider Zoltán kötötte a legjobb barátságot a reptéri betonon, a bajnokkal csak Kovács Tamás tudott valamelyest lépést tartani, aki három és fél másodperces hátránnyal került a második helyre. Harmadik a sorozat újonca, Zelei lett. Másnapra fordult a kocka: Boros Tamás közel három másodperccel utasította maga mögé Kovács Tamást és Zelei Krisztiánt, míg Strider Zoltán leszorult a dobogóról. Igaz eh-

hez hozzájárult a gumiérintésért begyűjtött három másodperc büntetése is.

Nem sokkal a kiskunlacházai kiruccanás után már a nyugati határszélen, **Ostffyasszonyfa** határában adtak randevút egymásnak a versenyzők. A nagytúra autók mezőnyét a Pannónia-ringen szakadó eső fogadta. Az ideálistól távol álló körülmények miatt a Felügyelő Testület és a rendezők nem engedélyezték az álló rajtot, így az első két kört a safety car felvezetése mögött teljesítették a versenyzők. A harmadik körben az első kanyarhoz elsőként Macej Max Stanko (Ferrari 430 GT3) érkezett, akit követtek a lengyelek, de a háttérből feltűnt egy piros csoda. Michelisz Norbi rápattant a gázra és előzte meg az előtte haladókat. A negyedik körben utolérte a Ferrarit és két kanyar alatt maga mögé utasította. Márkatársra, Vizin sem nyugodott: egy Corvetet utasított



Lacházán a forróság, a nyugati határszélen az eső nehezítette a versenyzést. Horváth Zsolt (Ferrari) azonban semmilyen körülmények között nem szeretne lemondani Herter utoléréséről. Érdekes, hogy a mindent eldöntő hungaroringi futamon még Stanko is megkeverheti a lapokat

maga mögé, így két magyar állhatott a dobogóra az összetettben. A bajnoki élvonalas Herter autója eközben kigyulladt, így a pilóta feladni kényszerült a versenyfutamot. Az ob mezőnyében végül Stanko nyert, mögötte Bódis Kálmán nagy fölényrel végzett. Harmadik helyen Gáspár Csaba, és a dobogó harmadik futamán pedig Keskeny László futott be Perényi Zoltán és Szamosvári Béla előtt. Vasárnap ugyan már napsütés várta a pilótákat, mégis rajtbaleset történt az indulásnál. Beragadt a lengyel Karolina Renault-ja, a mögötte rajtoló Gáspár Csabát pedig valaki hátulról meglökte, és az Alfa „ráugrott” a Mégane-ra, a levegőbe repült, majd a tetején landolt. Az esetben szerencsére senki nem szenvedett sérülést, az autókön viszont tetemes kár keletkezett. Takarítás után a mezőny a safety car mögött kezdte meg a felvezető kört és repülő rajttal folytatta. A pályán óriási előzetések kezdődtek, hogy a végén ismét – ezúttal már nem csak a Seatok mögött – Max Stanko örülhessen. A bajnokesélyesek közül Horváth Zsolt (Ferrari F430) futott be másodiknak, Bódis Kálmán Silverstingje harmadik lett. Herter Gusztáv egy Porschéval indulva szerzett hat olyan pontot, amely a végelszámolásnál majd különösen fontos lehet. A Seatok második napi értékelését a nagytúrák között megszerzett 2. helyével természetesen Michelisz nyerte.

A kistúra mezőnyében szombaton a kategória két esélyese egyaránt megpördült az esőben, így dr. Grigalek nevető harmadikként megnyerte a futamot. Mögötte Ficza Ferencet és Szigeti Attilát intették le. Másnap aztán feltámadt a betliző Zentai Sándor, és a rajtnál több helyet előrelépve azonnal megszerezte az első helyet. Mögötte dr. Grigalek és ifj. Ficza következett, de nem sokkal a vége előtt a fiatal pilóta Peugeot-ja a doktor Renault-ja elé került, és ez is maradt a sorrend. Dancsó Adrienn csak a negyedik pozíciót tudta megszerezni, ezzel lemaradása 26 pontosra nőtt a tavalyi bajnokkal szemben. A BMW325 Challenge futamon az osztrák versenyzőkkel kiegészült versenyen szombaton Vincent Smaal nagy előnnyel győzelmeskedett. A hazai BMW-s sorozatban Kovács Tamás birkózott meg a legjobban a sokszor szakadó esővel. Másodiknak a bajnoki címvédő Strieder, harmadiknak dr. Bölcskei végzett. Másnap is a legjobb „sógor” és a leggyorsabb magyar csatázott, de egy

A pályán ellenfelek, a paddockban bolondozó barátok: Zentai Sándor, Dancsó Adrienn és Szigeti Attila bolondozik a reptéri betonon



Az augusztus nem Eszenyi hónapja volt, a tavalyi bajnokot technikai problémái alighanem megfosztják az ismétlés lehetőségétől

komoly baleset megtörte a lendületüket. Történt ugyanis, hogy Miskolczi Norbert a célegyenes utáni egyik kanyarban a gumifalba csapódott, a versenyzőt a technikai mentők emelték ki az autóból és előbb a pálya ambulanciájára, majd megfigyelésre és kivizsgálásra kórházba szállították. A 9. körben újra elrajtolt a mezőnyben még újabb megpördülések is nehezítették a helyzetet, a célban Kovács, Strieder és Boros lett a sorrend. A Genex Suzuki Swift Kupa első napi futamát Kiss Norbert nyerte, Assenbrenner mögött Bittman Attila feljött a harmadik helyre. Vasárnap nagy meglepetésre nem Norbi vezette a mezőnyt az első kör végén, a sorrend Csuti, Bárkóvics, Kiss volt. De a tehetséges pilóta begyűjtötte a rakétákat, és hamar az élre állt. Riválisai közül Assenbrenner néhány pillanatig a második helyen is autózott, de kicsúszott, és ki is kellett állnia. A befutó végül Kiss, Bittman, Csuti sorrendben zajlott. Az E csoport, azaz a formaautósok versenyfutamán szombaton minden úgy folytatódott a Pannónia-ringen, ahogy Kiskunlacházán befejeződött: Kiss Norbert fölényesen nyerte a versenyt. A nagy eső miatt a távot 13 kör helyett 10-re csökkentették, de a vizes pályán így sem volt senkinek esélye megfogni a szombathelyi fiatalembert. A hátra lévő körökben Barta még megpróbálta megelőzni a második helyen autózó Nissanyt,

de kísérlete kudarcba fulladt. Vasárnap Tukora István okozott váratlan meglepetést, aki a mezőny végéről startolva az élre állt, de csak két körig örülhetett sikerének, mert Nissany hihetetlen tempóban érte utol és előzte meg. A befutóig meg is maradt ez a sorrend, Kiss Norbi ezúttal harmadik lett. A hétvége nagy vesztese a tavalyi bajnok Eszenyi László volt, akinek a futamokra nem érkezett meg egy fontos alkatrésze a tönkre ment versenypépjéhez, így nem sok esélye maradt a címvédésre. A bajnokság következő futamának, az orfűi versenynek a törlése miatt a gyorsasági pilótái október végén a Hungaroringen döntik el a még függő kérdéseket.

A bajnokság állása

Seat Leon Kupa	
1. Michelisz Norbert	76 pont
2. Vizin Tamás	46 pont
3. Zana Tamás	29 pont

Suzuki Swift Kupa	
1. Kiss Norbert	74 pont
2. Assenbrenner Tibor	55 pont
3. Bittmann Attila	42 pont

Kistúra autók	
1. Zentai Sándor	131 pont
2. Walterné Dancsó Adrienn	105 pont
3. dr. Grigalek Gábor	84 pont

Nagytúra autók	
1. Herter Gusztáv	93 pont
2. Horváth Zsolt	81 pont
3. Max Stanco	80 pont

Forma autók	
1. Kiss Norbert	92 pont
2. Chanoch Nissany	87,5 pont
3. Barta Attila	80 pont

BMW Challenge	
1. Kovács Tamás	70 pont
2. Strider Zoltán	61 pont
3. Boros Tamás	42 pont



BIZONYÍTOTTAK

A.C.S. Motorsport: jönnek az eredmények

Néhány hónapja az A.C.S. Motorspornál a váratlan dobogós helyezésekről érdeklődtünk. Mára futamgyőzelmekhez is gratulálhatunk Kis Norbertnek és Ács Zoltánnak.

TDK, Ember Ferenc



Bíztál a kiskunlacházi verseny dobogós helyezéseiben?

Abszolút esélyesek voltunk. Ez a reptéri verseny amolyan szlalomfutamnak felel meg, ahol a nagy motorerő nem számít. Az abszolút értékelésben két olyan ellenfelünk is van, akiket csak esőben, vagy technikás pályán lehet megfogni. Kis Norbi nem is hagyott kétséget senkiben ezen a hétfvégén, mindkét futamot óriási előnnyel nyerte. Másik versenyzőnk, Bartha Attila autójának a beállításai még mindig nem tökéletesek, így az elért második és harmadik helyezései az elvárásainknak megfelelőek.

Nézve a csapatod megjelenését, nem is tűntök kis csapatnak, de az eredményesség eddig még nem volt szempont. Idén pedig szárnyaltok, ami nagy meglepetést jelent a szakmai berkekben...

Ez kizárólag a menedzsment döntésén múlt. A csapatom eddig is rendelkezett megfelelő eszközökkel és szakemberekkel, de az általunk meghirdetett utánpótlás

programunk az eredményesség rovására ment. Most leszerződöttem három kitűnő pilótát, akik hozzák az eredményt.

A Pannoniaringen ismét taroltatok. Erre is számítottál?

Bízom a versenyzőimben. Az külön szerencse volt, hogy esős versenyt futottunk az első nap, és bebizonyítottuk, hogy a versenyzői tudás milyen sokat ér. Én nem a csapatomat akarom dicsérni, mert Kiss Norbi esős futamát nem lehet félremagyarázni. Fél perc előnyt szerzett tíz kör alatt. Igaz a második napon, száraz pályán már nem volt ennyire eredményes, de hibázni neki is szabad. Ha jobban rajtol, talán ezt a futamot is megnyerhette volna.



Csapatársra sikere Bartha Attilát is jobb eredményekre inspirálta

Mi van még a tarsolyotokban, mire készültek éppen?

Leginkább a formula kategória abszolút első helyét készülünk megszerezni. Ez nem a legfontosabb, de nagyon fontos elhatározásunk. E közben már a jövőbe is tekintünk, így a Kelet-európai Formula Renault bajnokságba való becsatlakozásunk lehetőségeit méregetjük. Idén szerveződött ez a sorozat, és a szervezők számítanak a szereplésünkre. A részvételhez persze még sok minden kell, például sokat egyeztetés Gyuricza Péter sportmenedzserrel, hogy a válságból kilábaló szponzorok, támogatók-e az ügyünket. Ami viszont biztos, hogy Kiss Norbi a jövő évben is nálunk versenyzik, és Bartha Attilára is ugyanúgy számítok.

A formaautós sikerekkel Norbi Seat Leon-pályafutása végleg befejeződött?

Beszéltünk erről is, de ez túl sok dolog függvénye. Nyitott vagyok mindenre, és ha bármivel is hozzájárulhatok Norbi karrierépítéséhez, rám biztosan számíthat.



„Kiss Norbi négy futamon három elsőséget szerzett. Tehetsége megkérdőjelezhetetlen.”





MAI FIATALOK

Tinédzserek a hazai pályaversenyeken

Számos fiatal versenyző próbára teszi magát a gyorsasági bajnokságban: akad 13 esztendő, akinek az ideje a hetedik(!) évadja az autósportban, és olyan is, aki 6 évesen kapta első autóját, egy Audit.

Pájer Ani

Ember Ferenc

A benzengőzben nevelkedett „mai fiatalok” között Borbély Péter a legidősebb - a maga majdnem 18 évével. Egy betegség miatt ugyan a legutóbbi két versenyt kihagyta, de év elején láthattuk, jövőre pedig megint

mindenképpen elindul azzal a BMW-vel, amibe még tavaly szeretett bele. Egyébként egy Astrával kezdett versenyezni három éve, de a nagy álmáig még sok autóra „bele-kóstolna”: „Szépen sorban kell haladnom,



Nagyszegei Bence még csak 13 esztendő, máris a gyorsasági bajnokság pályáit koptatja

lóerő szerint, és minél több autóba ülök, annál jobb. Egyszer nagyon szeretnék Porschével a Forma-1 előtt, a Szuperkupában menni. Persze a Forma-1 lenne az igazi, de az valóban álmom – a valóságban viszont marad a hazai gyorsasági bajnokság, ami nagyon jó hobbi.” Péter egyébként a 2007-es, Euroringen elért első helyére a legbüszkébb, és már alig várja, hogy egy futamon mérhesse össze a tudását édesapjával – aki maga is autóversenyző.

Nagy Norbert 14 éves, de idén tölti a hatodik évét az autósportban. Édesapja versenyzett korábban, természetesen így jött az ötlet, hogy próbálja meg ő is. Nyolc évesen gokarttal kezdett, most egy Ford Fiestával versenyez a gyorsasági szakág kistúra-autói között. „A többi versenyző eleinte kicsit idegenkedett, mikor először álltam rajthoz, de az első pár futam után megbarátkoztak a gondolatommal, és mára szerintem teljesen elfogadtak – a kor nem számít, mindannyian versenyzők vagyunk, és ennyi a lényeg.” Norbi cikkünk születésekor, a kiskunlacházi futam után elmondta, hogy a reptéri pályán még váltógondokkal küzdött, de a következő, Pannónia-ringi hétvégével kapcsolatban nagyon bizakodó, hiszen nem csak ez a kedvenc pályája, hanem élete eddigi legjobb eredményét, a második helyét is itt érte el. Norbi végcélja a túraautó, csak

éppen a világbajnoki, WTCC szériában, vagy a DTM-ben.

Nagyszegei Bence is 6 évesen kezdett versenyezni egy Skodával, eleinte amatőr versenyek előfutójaként, aztán szlalomozni kezdett. A többiek elég vegyesen fogadták: volt, aki kinevette, mikor ilyen fiatalon indult, de a most 13 éves fiatalembernek már sikerült bebizonyítania, hogy semmi nevetséges nincs abban, hogy egy fiatal fiú versenyezni akar. „Most a Suzuki Kupában versenyzek és indulok az Országos Szlalom Bajnokságban is, egy Opel Kadett GSi-vel. Cél, hogy pályán maradjak, mert ez jobban bejön, és minél rangosabb kategóriáig szeretnék eljutni. Suzuki Kupában egyszer negyedik tudtam lenni, és a szlalomban egyszer junior bajnok, egyszer pedig felnőtt kategória második helyén végeztem – ezekre mind nagyon büszke vagyok.”

Ifj. Ficza Ferenc is édesapja nyomdokait követi, és egyszerre versenyez egy nagyon komoly, IRC-s Peugeot 207-essel kistúrában, illetve egy kupás Suzuki Swifttel. Először öt évet gokartozott, majd kétszeres bajnokként a gyorsasági szakágnál kötött ki. Könnyen ment számára a beilleszkedés a mezőnybe, hiszen „minden futamra elmentem apuval korábban, így már sokakat ismertem, mikor versenyezni kezdtem, és ez jó volt, mert az első perctől kezdve nagyon közvetlenek

Ifj. Ficza Ferenc (Peugeot), Borbély Péter (BMW) és Laczkó Levente (Suzuki) egyaránt nagyon fiatalon kezdték a versenyzést. Remélik, rövidesen nemzetközi szinten is bizonyíthatnak

voltak velem a többiek. Legutóbb, Kiskunlacházán elég jól sikerült a hétvége, mert a Peugeot-val harmadik lettem mindkét nap, a Suzukival viszont technikai gondjaim voltak, így csak hatodik tudtam lenni. A távoli cél a WTCC – még nem tudom milyen autóval, azt még nem terveztem el.”

Laczkó Levente a legifjabb versenyzője a szakágnak. A 12 éves fiúnak idén a kiskunlacházi futam volt az első versenye. Egy Suzuki Swifttel indult és „12 indulóból 10. lett. „Ahhoz képest, hogy ez volt az első

futamom, meg vagyok magammal elégedve. Az első rajtnál nem félttem, inkább csak izgultam – de azt nagyon. Elég gyorsan csöppentem bele az autósportba, tavaly ősszel kezdtem. A cél még bizonytalan, bármit is mondanék, elég sok lépés van még hátra, és bármi megtörténhet, de talán maradnék a pályaversenyzésnél” – nyilatkozta a srác. Levi versenyei még bizonytalanok, de most az edzéseken van a hangsúly: édesapjával, aki szintén versenyző, most főleg a gyakorlásra, az edzésekre koncentrálnak.



Juhász Olivér a formautósok juniora

PISTIKE

Lendvai István Rolf – vagy ahogyan mindenki emlegeti: Pistike - 17 éves kora ellenére már rendkívüli karriert tudhat maga mögött – és ki tudja, hol a vége? Hat évesen, egy Audival kezdett, majd 2001-ben, 9 évesen Zsigulival versenyzett a rallycross ifjancok között. 2004-re már egy Peugeot 205 GTi-vel Junior Rallycross Bajnok lett. Ezután a ralisprint versenyek jöttek, míg tavalyelőtt méltányossági licenst nem kapott a gyorsasági bajnokságba – ekkor volt 15 éves. És, hogy hogyan fogadták a többiek? „Csíptem a szemüket... Amikor odamentünk az első versenyre, a második időmérőn második lettem... Nem volt gumink azon a versenyen, így nem tudtam megtartani azt a helyet, de év végén harminc autóból hetedik lettem, ami nem is volt olyan rossz...” Hogy mennyire nem, arra bizonyították, hogy tavaly év végén bajnoki bronzérmesként zárta a szériát. Az eredményeire a Suzuki Sport Europe is felfigyelt: először egy angol versenyen lett abszolút második, majd tavaly tesztelhette az N-es, és a S1600-as Suzuki Swiftet. „A rali VB a cél, a gyorsasági csak egy átmenet volt, hiszen a korom miatt mindig ott versenyeztem, ahol engedtek. Idén a Mecsek Ralin már indultam egy Ignissel – de a második gyorsan megállt a motor. Nem volt túl szerencsés a verseny, de ez nem vette el a kedvem.”





HATÁR A CSILLAGOS ÉG

Chanoch Nissany idén is bajnok lenne

Tesztpilótaként megjárta az FI-es Minardit és Jordant, ötszörös magyar bajnok a magyar gyorsasági szakág együlésesei kategóriájában, és még rengeteg terv van a fejében az autósporttal kapcsolatban. Chanoch Nissany-val beszélgettünk.

Fájer Ani

Ember Ferenc

Chanoch idén nagyon optimista, és szeretne újra magyar bajnok lenni, és erre beszélésünk idején még minden esélye megvan, hiszen a technikai problémák miatt elszenvedett hátránya csak pár pont. Beszélgetésünk során természetesen a Forma-I is szóba jött: kiderült, nem zárkózna el, hogy újra ott versenyezzen – sőt, tizenöt éves fia is öles léptekkel halad a rangos sorozat felé.



Idén új az autód – miért váltottál?

Az a helyzet, hogy az előző autóm, a Coloni Nissan már elég öreg volt – öt évet men-

tem vele, és technikailag elavult. A fejlődés megkívánta már az autócserét, ezért váltottunk a Formula Masterre: ez sokkal modernebb autó, egészen új technikával. A korábbi futamok nagyon jól sikerültek vele.

Mennyire tetszik ez a kocsi: jövőre is ez maradhat?

Nagyon tetszik, úgyhogy igen, szerintem a következő két-három évben biztos ezzel a Formula Masterrel megyek majd.

Kiskunlacházán első nap harmadik helyen végeztél a Formula BMW-vel, és vasárnap pedig nem sikerült pontot szerezni – mi történt?

Szombaton, az első időmérőn az autóm elektronikája meghibásodott, így pár órával a verseny előtt, külön engedéllyel,



az 1600 köbcentis Formula BMW-vel indulhattam a versenyen, azzal harmadik lettem. A szerelők egész éjjel dolgoztak, hogy rendbe tegyék a 2000 köbcentis Formula Mastert, de ez nem sikerült teljesen, így a vasárnap az első verseny még jól ment, de a második nem sikerült, így összesítésben nem tudtam az aznapi végeredménybe beleszólni.

A hátralévő futamokon rendben lesz az autó?

Igen, mindenképpen, annál is inkább, már most készen van. A Formula Masterrel indulok majd, és mindent megteszek, hogy én állhassak a dobogó tetejére. Ötször lehettem már bajnok – idén az a kihívás, hogy hatszoros bajnok lehessenek. Mondhatom, hogy a kategória elejében vagyok, hiszen általában első-második helyeken végzek, és szerintem, ha sikerül kellően koncentráltan, műszaki hibák nélkül versenyezni az év hátralévő versenyein, akkor jó esélyem lehet erre már idén. Én mindig optimista vagyok, pozitívan gondolkodom – és mindig az első akarok lenni.

Forma I-be is belekóstolhattál már – vágysz vissza oda?

Azt mondhatjuk, hogy talán kicsit későn, 42 évesen kerültem a Forma-I-be, de azt is gondolom, hogy igazán sosem késő elkezdni valamit, és a határ csak a csillagos ég! Tehát szívesen megyek vissza, ha úgy alakul, de ha nem, itt tökéletesen jól érzem most magam.

Gondolom annál is inkább, mert most a fiad, Roy készülődik a Forma-I felé?

Igen, ő már 2004 óta gokartozik, és most egy Formula BMW-vel versenyez, ismerkedik, és jövőre az európai Formula BMW Kupában indul majd, ami egy komoly lépcső a végcél felé, ami természetesen a Forma-I. Ha minden jól alakul, remélhetőleg ez néhány éven belül sikerülhet is.

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Chevrolet Spark
Gyártási év: 2007 (épitési év)
Teljesítmény: 72 LE
Csapat: Sprint Motorsport
Pilóta: Wastl Alexander Egon

LÁNY

Név: Prancz Petra
Kor: 19
Lakhely: Paks
Foglalkozás: tanuló
Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajtó foto)



SÁRGA ELÉGEDETTSÉG

Sprint Motorsport: Mindkét versenyhétvégével elégedettek

Augusztusban két futamot is rendeztek a gyorsasági szakágban, melyen a Sprint Motorsport csapatát apa és fia, idősebb és ifjabb Ficza Ferenc képviselték.

Pájer Ani, Ember Ferenc



A sárga autókkal, Honda Integrával és Peugeot 207-tel (illetve Suzuki Swifttel) induló párost előbb a reptéri futamról kérdeztük. Ficza Ferenc: „A lacházi hétvége eleinte kicsit furcsa volt, de fokozatosan rá tudtam hangolódni. Vasárnap már sokat – 5-6 másodperceket – javítottam az időközön, egészen addig, amíg el nem tört a féltengelyem, és ki kellett állnom. Sajnáltam, mert igazán közel tudtam autózni az elejéhez. Összességében azonban még így is nagyon tetszett az a verseny.”
Ifj. Ficza Ferenc: „A kiskunlacházi futam nagyon jó volt, mert a Peugeot-val mindkét

napon harmadik tudtam lenni. A Suzukival is indultam, a kupás autóval az első napon hatodik helyen értem be, vasárnap viszont volt egy kis technikai gondunk – a motor nem ment úgy, ahogy kellett volna –, így hiába éreztem jobban a második napot, megint csak hatodik tudtam lenni.”
Augusztus végén jött egy újabb verseny, ahonnan mindketten elégedetten térhettek haza. Ficza Ferenc: „A Pannóniaring eddig mums volt nekem, mert viszonylag keveset mentünk azon a pályán eddig, és azt nagyon tanulni kell – a legutóbbi verseny óta, úgy tűnik, megtört a jég. Ez a két nap az eddigi legjobban sikerült hétvégénk volt – mindkét napon nyerni tudtam a kategóriát, abszolútban pedig második tudtam lenni szombaton – pedig elég népes és erős a mezőny és még az eső is esett. Sőt,

ha lett volna még néhány kör, talán első is lehettem volna, de nem volt, így a biztos célba érkezés és pontszerzés volt a lényeg.”
Ifj. Ficza Ferenc: „A nagy esőben a Peugeot-val az első helyen kezdtem, de az első kör végén megcsúsztam, és kiestem – másnap viszont második lettem, a géposztályomat pedig meg tudtam nyerni. Ezen a hétvégén kellett először vizes úton kellett versenyeznem. Ehhez képest a Suzukival már jobban ment – az esőben is nyolcadik tudtam lenni. Vizes pályán pedig alapvetően jobb a Peugeot – most nem így jött ki. A Peugeot-nak egyébként ez a Pannóniaring fekszik jobban, a Suzukinak a kiskunlacházi pálya – ez a pálya sokkal lendületesebb versenyzést tesz lehetővé, ami egy annyira nem erős autónak, mint a Suzuki, ideális.”
Egy versennyel a bajnokság vége előtt már a bajnoki helyezésekről is lehet beszélni. Nos, Ficza Ferenc nyugodtan indulhat az év hátralévő futamain, hiszen a géposztály győzelmet a mínuszokkal együtt is a szebben tudhatja: „A bajnokság úgy tűnik, már eldőlt, és bár csökken a mezőny, azért nagyon elégedett vagyok az eredménnyel.”
Az ifjabb Ficza Ferencet most egy másik indulás: az iskolái köti le, de ez nem lesz akadály, hogy az utolsó futamokon is rajthoz álljon: „Kikérővel el tudok jönni a suliból, és nem lesz gond a hátralévő versenyeken való indulással. Az idei év csak tanulóév, úgyhogy eredményekben nem is gondolok – a továbbiakat pedig majd meglátjuk.”





ÉLMÉNYAUTÓ

Lotus Kupa: Jövőre érkezik a legendás márka

Idén tavaszra vártuk a Lotus Kupát, a gazdasági válság azonban ennek a tervnek sem nem tett túl jót. A sorozat szervezője azonban optimista, így jövőre valóban elindulhat a kezdeményezés.

Pájer Ani, Ember Ferenc

Gyári, kupás autókról beszélünk, a kocsik mindössze 890 kilós, hátsókerék-meghajtású és középmotoros, ehhez 260 lóerő társul. ABS, 18 fokozatú kipörgésgátló, sperdiffi és hatsebességű váltó van a kocsiban, azaz vérbeli versenyautók fognak körözni a pályán a tervek szerint. Ezt jól példázza a cég filozófiája is: a Lotus Exige, ami alapja a kupás autónak, nem sportossá

tett utcai autó, hanem épp ellenkezőleg: utcai használatra is alkalmassá tett versenyautó. Burkus Egont, a GFS Motorsport vezetőjét, a Lotus Kupa itthoni kiötlőjét kérdeztem.

Mik a sorozat kilátásai jövőre?

Nagyon remélem, hogy most már kifelé lábalunk a válságból és az autósport is újra magához tér. Én a magam részéről abszolút optimista vagyok, mert szerencsére vannak komoly érdeklődők, akik szeretnének jövőre Lotussal versenyezni. Viszont nem látok a jövőbe, így azt gondolom, hogy 50-50 százalék az esély a kupa létrejöttére, és akkor nem kiabáltunk el semmit...

Ezeket az autókat meg kell rendelni, vagy itthon várnak a tulajdonosaikra?

Megállapodtam a gyárral, hogy a tavalyi ajánlattal ellentétben idén nem muszáj egy

fix időpontig megrendelni az összes autót, hanem lehet folyamatosan is. Akik tavaly kifizették a rendeléshez szükséges 30 százalékot, és idén indulni akartak volna, nekik visszafizettem inkább a pénzt. Azt gondoltam, inkább várjunk egy évet, és menjen teljes egészében a Kupa, mint, hogy csonka legyen. Inkább hoztunk egy autót, amit ki lehetett próbálni.

Hányan próbálták ki?

Elég sokan, és aki már ült benne, az mind fülig érő szájjal mondta, hogy szenzációs a kocsik. Sőt, az első versenyen Válint Tibi ment vele – ő a Ferrari Challenge-en jelenleg egy ponttal lemaradva a második -, és úgy szállt ki az autóból, hogy ugyanolyan élmény ezzel menni, mint a maranelói kocsival.

Szerinted miben rejlik a Lotus varázsa?

Az a Lotus alapkoncepciója, hogy élményautókat gyártanak. A súly-lóerő arány, és a körülbelül 4 másodperces 100-ra gyorsulás, valamint a hihetetlen egyensúly azt jelenti, hogy ez a nagyon jól kezelhető, jóindulatú Lotus egy Ferrarihoz vagy Porschéhoz hasonlítható élményt tud nyújtani.

AKI KIPRÓBÁLNA

Aki további információkra vágyik, látogasson el a www.lotuskupa.hu weboldalra, aki pedig már döntött, és jövőre Lotussal szeretne indulni a hazai bajnokságban, keresse a 30 9322031-es számon Burkus Egont.



Burkus Egont bíz benne, hogy 2010-re elindulhat a magyar Lotus Kupa



RACING CLUB CAFE

Zártkörű club a technikai sportok versenyzőinek

Csapat- és családi programok lebonyolítása
Sajtótájékoztatók, közönségtalálkozók,
Szponzor-rendezvények
Születés- és névnap partik
Bérelhető különterem cateringgel

Állandó programok:

F1 hétvége (kivetítő, ételkülönlegességek)
Szimulátor, póker, szivarszalom
Csütörtök 19h-tól kötelező versenyzői eligazítás

Cartec típusú teljesítménymérő pad (tengelyenként 600 lóerőig, négykerék-hajtáshoz is)
Utcai autók teljesítménymérése
A teljesítménymérő pad bérlése felszerelt műhellyel versenyautók programozásához

Elérhetőség:

1171 Budapest, Rétifarkas út 5.
Telefon: 20/940-1013
E-mail: racingclubcafe@gmail.com



"Minden másodperc számít! Egy óra még inkább!"



TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.HU

Az órák megvásárolhatóak:

RCC
racing club cafe

1172 Budapest, Rétifarkas utca 5.

Telef: 06.20.940.1013
06.30.940.1013
06.20.220.0069

racingclubcafe@gmail.com



Birizdó Imre zseniális volt: a hétvégén két kategóriagyőzelmet is szerzett



KETTŐS GYŐZELMEK

Dunaszerdahelyen nem borult a papírforma

Az idei év egyetlen külföldi versenyhétvégéjén csak ifj. Tóth Péter győzelme borította a papírformát, a kettős győzelmeket az esélyesek aratták.

Bálint F. Gyula



Megneheztette az időjárás a gokartosaink dolgát Szlovákiában. Szombaton esett, vasárnapra pedig jó időt ígértek az időjósok, így a szombati szabad edzéseken nem nagyon volt lehetőségük a versenyzőknek, hogy megtalálják a megfelelő beállításokat vasárnapra.

Havasi József (Kecskeméti MSE/Birel) ismét fölényesen nyerte a Maxterino géposztály időmérő edzését és a futamokat is. Az elődöntőben a dobogó második helyét Hercsik Vince (Top Motorsport/Maranello) szerezte meg, a harmadik Kovács Marcell (Top Motorsport/Top Kart) lett. Hercsik a döntőben megpördült, így nem tudta megismételni

eredményét, Kovács előbb lépett egy helyet, ahogy Szalontai Attila is, aki így felállhatott a dobogó harmadik fokára. Továbbra is tart az osztrák Thomas Preining (MSC Rottenegg/Birel) menetelése a Rotax Mini Max géposztályban. Meggyőző, több mint hat tized másodperces előnnyel nyerte az időmérőt, 9,2 másodperc előnnyel futott célba az elődöntőben, 5,7-el a döntőben. A dobogó további helyein Czákó Roland (Visual MSE/Kombi Kart) és Németh Balázs (CRG Gokart SE/CRG) osztoztak. Az elődöntőben Czákó végzett a második, Németh a harmadik helyen, a döntőben Balázs lett a második, Roland a harmadik.

Három versenyző vett részt a Rotax Junior időmérő edzésén, ahol a leggyorsabbnak Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Birel) bizonyult. A döntőkre Juhász Olivérrel és Kovács Józseffel öt főre egészült ki a mezőny, így értékelhetőek lettek a futamok. Kancsár és ifj. Tóth Péter (Hargitai Racing/CRG) nagy csatát vívott egymással, Ferenc megnyerte az elődöntőt, a döntő viszont Péter győzelmét hozta. Mivel Kancsár két hete Bruckban megnyerte a CIK Zóna Trófeát és ezzel megszerezte a jogot az idei Rotax Grand Final-en való indulásra, a bajnokság második helyén álló Tóth jó eséllyel pályázik a Magyarországról való kijutásra. Tuzson Attila (Visual MSE/Intrepid) győzelmei által a Visual MSE fölénye megmaradt a Super World Formula géposztályban, Baló András (Visual MSE/Intrepid) első futamon elért második helye is megerősítette ezt. Baló a második futamon láncszakadás miatt kénytelen volt feladni a versenyt, de Laborczfy Dénes (Visual MSE/Intrepid) harmadik helye így is biztosította a két Intrepid overallos versenyző jelenlétét a dobogón. Az első futam har-



dik valamint a második futam második helyén a Rotax DD2-ből visszatérő Péntes József (Péntes ASE/Péntes) végzett. Juhász Olivér (CRG Gokart SE/CRG) kizárásáról döntöttek a felügyelők a Rotax Max géposztály döntőjében történt incidens

után. Juhász ifj. Márton Lászlóval (Kálmán Motorsport/Birel) ütközött, amikor megpróbálta megelőzni az utolsó előtti körben. Márton megpördült, de tudta folytatni a versenyt, bár egy helyet vesztett. Egy Euro Challenge futamon lehet, hogy

sima versenybalesetnek könyvelték volna el az esetet, a nézők egy része legalábbis ezen az állásponton volt. Az elődöntőt Birizdó Imre nyerte (Dabasi TSE/Tony Kart) Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Intrepid) és Ifj. Márton László



Tuzson Attila Kecskemét után újra kettős győzelmet aratott.



Hargitai Győző versenye a rajt után véget ért, kilökték



Pénzes József átveszi a második helyet a láncát kereső Baló Andrástól

előtt. A döntőben ugyancsak Birizdót intették le elsőként, Tim Gábor (Visual MSE/CKR) idei legjobb eredményével második lett, Márton pedig a ezúttal is a harmadik helyen végzett. A hétvége legnépesebb mezőnye állt rajthoz a Rotax Masters géposztályban. Sajnos sokat elmond a gazdasági válság gokartban is érezhető hatásáról az, hogy ez most egy mindössze 11 fős mezőnyt jelentett. A győzelmeket az idén eddig egyszer, Kakucson hibázó, ettől eltekintve 100%-os Hornyák István (Energy Kart SE/Energy)

szerezte meg, a második helyen Patai Rudolf (Visual MSE/Intrepid) végzett, míg a harmadik hely az elődöntőben a Moser Tiboré (Soproni AMSE/Tony Kart), a döntőben pedig a Hargitai Győzőé (Hargitai Racing/CRG) lett. Kupákat igen, bajnoki pontokat azonban nem kaphattak a Rotax DD2-ben induló versenyzők a dunaszerdahelyi versenyen. Bár az időmérőn még ötön köröztek a versenypályán, az elődöntőben Gaál Pál nem jelent meg a rajtnál. A döntőben tovább

fogyott a mezőny, mert Dario Torresan (Visual MSE/Intrepid) váztörés miatt nem tudott részt venni a futamon. Birizdó Imre több mint 8 másodperces előnnyel nyerte mindkét döntőt, a második helyen Andrea Torresan (Visual MSE/Intrepid), a harmadikon pedig Rakóczki István (Rakóczki Motorsport/CRG) zárta a váltós géposztály futamait. A Gokart Országos Bajnokság következő fordulójára szeptember 20-án kerül sor Kakucson.



HALÁL A PÁLYÁN

Tragikus baleset történt augusztus elején a Német Gokart Bajnokságban (DKM). A liedsheimi futamon életét veszítette a 19 éves Thomas Knopper. A bilhoveni születésű holland versenyző a rajtot követően ütközött egy versenyzőtársával, majd a falnak csapódott és életét veszítette. Thomas az egyik legnagyobb tehetségnek számított. Több bajnoki cím, illetve a 2004-es Rotax Max Euro Challenge egyik furamgyőzelme mellett a legnagyobb eredménye a 2007-es ICC Európa Bajnoki cím elnyerése volt. 2008-ban egy Formula Renault 2000-be ült át, de úgy döntött, hogy visszatér ahhoz a sporthoz, amit a legjobban szeretett: a gokarthoz. Az idei szezonban újra csatlakozott az AVG Racing csapathoz. Egy nagyon tapasztalt, sikeres versenyző volt, de mindezek felett egy barátságos sportoló, aki imádta a versenyzést. Túl korán ért az út végére...

A bajnokságok állása

DD2		
1. Birizdó Imre 51	Dabasi TSE	355 pont
2. Dario Torresan 64	Visual MSE	330 pont
3. Gaál Pál 89	CRG Gokart SE	321 pont

Rota Max		
1. Végh Benjámín 3	TOP Motorsport Egyesület	295 pont
2. Ifj. Márton László 2	Kálmán Motorsport	290 pont
3. Brizdó Imre 1	Dabasi TSE	284 pont

Rotax MiniMax		
1. Czákó Roland 177	Visual SE	338 pont
2. Thomas Preining 161	MSC Rottenegg	336 pont
3. Kovács József Márton 163	Kálmán Motorsport	330 pont

Rotax Max Junior		
1. Kancsár Ferenc 101	Kálmán Motorsport	351 pont
2. ifj. Toth Péter 121	Hargitai Racing SK.	287 pont
3. Wiest Janko 102	Kálmán Motorsport	255 pont

Rotax Max Master		
1. Hornyák István 366	Energy Kartsport SE	347 pont
2. Hargitai Győző 360	Hargitai Racing Sport klub	327 pont
3. Nagy Tibor 368	Energy Kartsport SE	313 pont

SWF		
1. Laborczfy Dénes 207	Visual MSE	162 pont
2. Tuzson Attila 202	Visual MSE	151 pont
3. Nyitray Béla 211	Endurance Club Hungary	94 pont

Maxterino		
1. Havasi József 301	Kecskentéi MSE	264 pont
2. Hercsik Vince 318	TOP Motorsport Egyesület	254 pont
3. Kovács Marcell 313	TOP Motorsport Egyesület	249 pont

SOPRONI ÁSZOK

Az SAMSE a régió vezető motorsport-egyesülete szeretne lenni

Ha szóba jön Sopron sportélete, először mindenkinek a kosárlabda jut eszébe. Ezen szeretnék változtatni azok a gokartosok, aki létrehozták a helyi AMSÉ-t.

TDK, Bálint F. Gyula



Bár az egyesület nem túl régi, az alapok 20 esztendősek. Minden azzal kezdődött, hogy Bálint Ádámot a szülei 1989-ben Kecskeméten egy nyári tábor keretében beírták a Kesjár Csaba Gokartiskolába, és az élmény megbabonázta a gyereket. Az alapok elsajátítása után öt évig versenyzett, aztán az ismerősöknek segít, ahogyan tudott. 2000-ben megint

lokna a magyarországi gokartéletbe. A tagok azt szeretnék, ha hosszú távon a motocrossosok, a quadosok és más szakágak képviselői is bekapcsolódnának a munkájukba, hiszen közösen eredményesebbek lehetnek. De amíg a jövő elérkezik, addig is akadnak bőven teendőik, hiszen a csapat a MACHI gyártó (nem melleleg sokszoros német és

egyszeres Európa-bajnok) hazai szatellitcsapata. A soproniak mindennapos kapcsolatban állnak velük, és a hazai körülmények között megszerzett valamennyi tapasztalatukat azonnal továbbítják a kinti mérnököknek. Nagyon érdekli az istállót a fejlesztés, a technika, a fizika – nem melleleg jól esik a csapattagoknak az is, hogy hallgatnak rájuk a német szakemberek. Azért a legfontosabb okuk a versenyzésre természetesen nem ez, hanem maga a versenyzési élmény, de nem utolsó szempont, hogy az együttműködésért cserébe megfelelő áron elérjük a világszínvonalú vázakat, alkatrészeket.

A Sopron AMSÉ-nél jelenleg ketten (Moser Tibor és Dobrovits Zsolt) indulnak az országos bajnokságban. Bálint Ádám segíti a társait, ő vezeti és adminisztrálja az egyesületet, emellett az amatőr szériában jeleskedik. Az egyesülethez nemrégiben az első vendégpilóták is bekapogtattak: a Svájcban dolgozó magyarok a futamokra hazájának, technikát bérelnék, - és ami a legfontosabb - hisznek az istálló tudásában. Ha mindemellett még marad ideje a társaságnak, ismerős környékbeli amatőrökkel a 70 km-re fekvő Pannónia-ring, vagy az osztrák AI-Ring felé veszik az irányt, hogy az ottani gokartozással az utolsó csepp szenvedélyüket is kiélhessék...



Jelenleg Moser Tibor áll a legjobban a bajnokságban. A kis képen (fent) Bálint Ádám, aki az amatőrök között versenyez

visszaült a volán mögé, és még ebben az évben összeismerkedett Moser Tiborral, aki egy pályát üzemeltetett a hűség városában, melleleg bolondja volt a sportágnak. Nem sok rábeszélés kellett hozzá, hogy rövid időn belül ő is versenyoverallt öltön, innen pedig már csak egy lépés volt az AMSÉ tavalji megalapítása. Az egyesület létrehozásának elsősorban az volt a célja, hogy az autó- és motorsport élet ne érjen véget Győrnél, a nyugati régióban, Sopron, Kapuvár, Csorna környékén is legyen lehetősége bekapcsolódni a tehetséges fiatalok



Nemrégiben Dobrovits Zsolt, egy ellenfélből lett barát is átigazolt a soproniakhoz, így már egy korábbi bajnok is öregbíti a csapat hírnevét

A SZERENCSE FORGANDÓ

Havasi Joci: Ami az Eb-n nem sikerült, az ob-n összejött

Bár az egész team nagyon készült a lengyelországi Eb-re, a szerencse nem szegődött Havasi József mellé a nyár legfontosabb tornáján. Még szerencse, hogy a versenyző Dunaszerdahelyen vigasztalódni tudott...

TOH

Az Easykart Europa Grand Finalt a hónap közepén rendezték a lengyelországi Miedzina Gorában, az erőpróban 12 ország legjobb pilótái mérték össze tudásukat. Jocinak a 14 éves kor alatti gyerek kategóriában, 60 ellenfél között kellett bizonyítania. A torna egyetlen magyar résztvevőjét nem ijesztette meg, hogy 8 évesen ő volt a legfiatalabb a mezőnyben, a szerdai edzésen az egyik leggyorsabb lett, sőt másnap is az első ötben szerepelt. A pénteki nap viszont valahogy nem jött össze: a kis Havasi csoportjának időmérő futama egy két órás ebédszünet után következett, és ezen a pálya valami miatt egyszerűen mindenki számára lassabb lett. Mivel ehhez még az is hozzájött, hogy nem tudott tiszta kört futni, csak csoport 5. lett, amely az összetettben a 15. pozíciót jelentette. Ezen a második időmérőn sem lehetett változtatni, hiszen az aszfalt minősége tovább romlott. A szombati bemelegítésen Jóska megint gyorsnak tűnt, de a verseny során már a rajtnál rengeteg ütközés történt, és ezek közül az egyik a 19. helyig visszavetette a fiút. Végül a 13. pozíciót tudta megszerezni, amellyel a csapat ugyan nem volt túl elégedett, de a szerencse-tényezővel



a motorsportban sajnos mindig számolni kell. Dunaszerdahelyen, a magyar bajnoki futamon aztán már nem volt ellenfél: Joci az időmérőt, az elődöntőt és a döntőt is

nagy előnnyel nyerte. A dolog pikantériája, hogy a szlovák pályán egy teljesen ismeretlen vázzal lépett pályára, amelyet még csak most kezd el tesztelni, ám az első tapasztalatok alapján már kijelenthető, a BIREL MONZA márka bejön a kis Havasinak. Más pozitív élmények is érték a fiatal pilótát: a szombati edzésnapon az egész napos esőben olyan eredményeket produkált a csúszós pályán, amelyek az erősebb

kategóriák képviselőinek is becsületére vált volna. Ám a korábban megszokott vádák helyett ezúttal gratulációkat kapott az ellenfelektől...



FOLYTATÁS KÖVETKEZIK

Brnóban is dobogóra állhattak a magyarok

A pénteki remek szereplés után nagy reményekkel indult neki a Warm Up Racing a szombati és a vasárnapi versenynek, de nem minden alakult az elképzelések szerint.

Hörber László

A szombati időmérőn Válint Tibor spórolt a gumikkal, de így is a hazaiak üdvöskéje, Jirgala mögé, a második rajtkockába kvalifikálta magát a délutáni versenyre, mögötte pedig a raliból visszatért Spitzmüller Csaba várta a rajtjelet. A problémamentes indulást követően a bajnoki második az élre tudott állni, de Spicit rakoncátlankodó fékjei miatt a nagy ellenfél Bachelier és Claret is megelőzték. A magyar-francia négyes ezt követően remek csatákat vívott, amiből sajnos Bachelier kerekedett ki győztesként, sőt az utolsó előtti

körben még Spitzmüller is megelőzte csapattársát és feljött a második helyre. Utóbbiért 18 pontot kapott, és mivel övé volt a leggyorsabb köridő, a vasárnapi rajtelsőséget is elnyerte. Válint felállhatott a dobogó harmadik fokára, ami 16 pontot jelentett számára. Másnap aztán minden nagyon jól kezdődött, Spici ellenállhatatlan volt, mindenkit messze maga mögött hagyott és Tibor is előretört, egészen a második pozícióig. Ekkor azonban

a hátsó féltengely-törése miatt ki kellett állni a bajnokesélyes versenyzőnek, és miután a tabella éllovas párjának második tagja, Mallegol ötödik lett, a folytatást illetően nincs könnyű helyzetben a fekete Ferrari pilótája. „Nagyon nehéz, váratlan helyzetekkel teli és sokszor szerencsétlen kimenetelű versenyem volt szombaton, amin alaposan felbosszantottam magam. Könnyen nyerhettem volna, ehelyett az ellenfeleim állhattak a dobogó magasabb lépcsőire. Vasárnap ezért is adtam bele mindent, és megint képesnek éreztem magam a győzelemre, de a technika ördöge keresztülhúzta a számításaimat. Sajnálom, hogy így alakult, de nem adom fel, a hátra lévő futamokon még megpróbálok ledolgozni a hátrányom” – nyilatkozta a Warm Up Racing versenyzője.

A bajnokság állása

1. Bachelier/Mallegol	172
2. Válint	155
3. Frodig	126



Két magyar és két francia pilóta rendkívül szoros versenyt vívott. Szombaton Bachelier győzedelmeskedett, mellette Spitzmüller Csaba illetve Válint Tibor állhatott dobogóra



VÉGJÁTÉK

VI. HunGarian Baja: Izgalmasabban nem is alakulhatott volna a zárófutam

A Sweet-Milk HunGarian Baja a nemzetközi Baja-sorozat egyik állomása, valamint quad Eb és zóna futam is volt egyben, de talán amiatt volt a legérdekesebb, mert itt dőlt el, ki nyeri a 2009. évi magyar bajnoki címet.

Tereprali.hu

Risgyörgy Mónika, Kovács-barna Hárady

Az első, közel ötven kilométer után a holland Van Deijne vezetett, igaz az előnye elhanyagolható volt, hiszen mindössze hét másodperce különbséggel várta a szombat reggeli folytatást. A magyar bajnokságban négy páros is esélyes volt még a bajnoki címre, így nagy csata ígérkezett közöttük az idei bajnoki szezon utolsó futamán. Az első nap után a négy esélyes közül a Korda-Tóth kettős vette legjobban az akadályt, bár - ezt a pilóta is elismerte - nekik valójában csak matematikai esélyük maradt a végső diadalra. Zapletalék és Szalayék

három másodperces különbséggel egymást követték a negyedik és ötödik helyen, míg az elmúlt évi bajnok, a Palik-Darázsi kettős hátránya közel egy perc volt már Kordához képest. Másoknak viszont nem kezdődött valami fényesen a futam, Murczin, Gábor és Kristóf is forfaitolni kényszerült az első nap után, és az utóbbi versenyző már nem is folytatta a versenyt szombaton. A HunGarian Baja második napján a negyedik szelektíven felborult a Korda-Tóth kettős. A pilótát ki-

vizsgálásra kórházba szállították, de mivel nem volt komoly sérülése, délután már haza is engedték. Hasonlóan járt pórul a 6-os rajtszámmal induló orosz, Mironenko-Lebedev páros, akik sérülés nélkül megúszták a bukást. A kemény, dobálós szakaszokon az egyik kamionos egység, a Leeuw csapat legénysége is felborult. A versenyzők sértetlenül szálltak ki a kamionból, majd a gépet

le kellett vontatni az útról, hogy a verseny tovább folytatódhasson. Négy körben összesen nyolc szelektívet teljesített a mezőny, így mindkét pályán 4-4 alkalommal mentek végig. A pénteki napon a teljes szélcsend miatt állt a por Jutaspuszta környékén, és bár szombatra némileg megélné a szél, a forróság és a nagy por miatt igen kemény versenyt teljesített a mezőny. A nap végén Gadasin szédelegve támolygott ki az autóból, mert ömlött az utastérbe a füst, és emiatt kisebb orvosi



Szalay Balázs a zárófutamon nem tudta utolérni cseh riválisát



A magyar quados bajnokságban Szabó László (jobbra) szerezte meg a bajnoki címet azzal, hogy a HunGarian Baján Fekete László és Hangodi Zoltán mögött a harmadik helyen ért célba



Miroslav Zapletal lett a 2009-es magyar bajnok

NYILATKOZATOK

Palik László (Nissan Pickup): Nagyon férfias küzdelem volt, azt gondolom, megfelelő kézbe került a bajnoki trófea. Zapletal egész évben gyorsabb volt, mint mi, kivéve a HunGarian Baját. Fél pont ide, fél pont oda, Zapiék megérdemelten lettek magyar bajnokok és ettől a pillanattól kezdve az az élelcélom, hogy visszazerezem a bajnoki elsőséget.

Miroslav Zapletal (Mitsubishi Strakar): Az egész verseny az elsőtől az utolsó kilométerig nagyon feszített tempóban zajlott. Mindkét ellenfelünkről, Palikról és Szalayról is tudtuk, hogy keményen fognak küzdeni, ezért a stratégia csak az lehetett, hogy maximális koncentrációval kihozni a legtöbbet magunkból. Boldogok vagyunk, hogy elnyertük a magyar bajnoki címet, és köszönünk mindent a magyar barátainknak!

Szalay Balázs (Opel Antara): Nagyon kemény versenyfutás volt a bajnoki címért. Sajnos, nem mi nyertük, ezúton is gratulálok Zapletalék-nak. Mi úgy érzem, mindent kihoztunk az autóból, de volt néhány melléfogásunk, néhány tévedésünk, kicsúsztam egy kanyarban, le is fulladt az autó, és emiatt elúszott a lehetőség.

ápolásra is szorult. Épp akkor talán nem is foglalkozott azzal, hogy behozhatatlan előnyre tett szert a Baja sorozatban, ami annyit jelent, hogy a portugál viadal eredményétől függetlenül megnyerte a 2009-es kupát. A versenyt követő technikai ellenőrzésen azonban szabálytalanságot találtak az autójá-



Palik nyert, de fél ponttal lemaradt a bajnoki elsősegről



Gadasin (főnt) megnyerte a nemzetközi viadalt, de a futamot követő technikai ellenőrzésen kizárták a küzdelemből. Az összetett elsőséget végül Van Deijne-Rosegaar szerezte meg



A kamionok között kiválóan szerepelt, és a harmadik helyre ért be a Kovács Miklós irányította magyar Scania-egység

nak felfüggesztésében, hosszabb volt ugyanis a rugóút a megengedettnél. Ezért a felügyelő testület kizárta az orosz csapatot, így Van Deijne mögött Palikék végeztek a második, Zapletalék a harmadik helyen.

A magyar bajnoki cím sorsa óriási véghajtásban, a HunGarian Baja utolsó körében dőlt el. Igaz ugyan, hogy a versenyben a Palik-Darászi kettős Zapletalék előtt végzett, de az összetértelelésben a 2009. évi tereprali bajnok mindössze fél pontos előnnyel a cseh Miroslav Zapletal-Ourednicek Tomas

kettős lett. Szalay, aki egyébként a pontverseny élén állt még a futam előtt, végül harmadik lett, de ő is csak egy hajszállal, másfél ponttal került nagy riválisa mögé.

A verseny végeredménye

1. Van Deijne-Rosegaar	05:38:15
2. Palik-Darászi	+00:06:22
3. Zapletal-Ourednicek	+00:10:10
4. Szalay-Bunkoczi	+00:13:47
5. Van Cauwenbeerge-Vyncke	+00:19:47
6. Solovyev-Zhiltsov	+00:24:20
7. Porizek-Sykora	+00:26:34
8. Manfrinato-Condotta	+00:45:27
9. Bálint-Honfi	+00:48:02
10. Van Loon-Verhoef	+00:53:00

H-csoport
Czirkelbach-Horváth

- Challenge
1. Kovács-Csikos
 2. Csányi-Knezevics
 3. Bence-Szvetkó

A bajnokság végeredménye

1. Zapletal-Ourednicek	61 pont
2. Palik-Darászi	60,5 pont
3. Szalay-Bunkoczi	59 pont
4. Korda-Tóth	34 pont
5. Bálint-Honfi	20,5 pont
6. Porizek-Szykora	19,5 pont
7. Murczin-Hujber	17,5 pont
8. Kristóf-Simon	12,5 pont

DÖNTŐ

A Szalay Dakar Team nagy csatája

Hatalmas csata zajlott a magyar tereprali bajnoki kupáért a Veszprém melletti Jutaspusztán megrendezett VI. Hungarian Bajan. A Szalay Dakar Team párosa jó esélyekkel indult a bajnoki címért, ám végül a cseh Zapletal kaparintotta meg a trófeát.

Nyúl Eszter

Szép számmal érkeztek nevezések a küzdelemre, összesen 50 autós, 4 kamionos, 20 motoros és 32 quados versenyző tette tiszteletét a rajtvonalnál. A Szalay Dakar Team lassan megszokottá váló trióval jelent meg, melyet a Szalay Balázs-Bunkoczi László,

csak kétnaposra szabták a küzdelmet. A korábbiaktól eltérően szuperspeciál sem volt, hanem már pénteken beleszártak a lecsóba, mindjárt az első szakasszal kezdődött a csata. Az egyhetes kánikula megtette hatását, a versenyzők a porral legalább olyan kemé-



Szalayék elismerték, hogy saját hibájukból nem tudták megelőzni a cseh ellenfeleiket, így maradtak le a bajnoki címről



a Somfai Mátyás-Somfai Imre, valamint a Rónai Péter-Galambos Tamás párosok alkottak. A Hungarian Baja szervezői szakítottak a verseny hagyományával és idén először

nyen küzdöttek, mint egymással. Az első két helyet a két idegenlégiós nagygágyú, a holland Van Deijne és az orosz Gadasin szerezte meg, majd őket követték Kordáék, Zaple-

talék és Szalayék, akik ebben a sorrendben várták a másnapi folytatást. Amíg pénteken 48 km-t kellett teljesíteni, addig szombaton 415 km volt csak a szelektív szakaszok hossza. Voltak is bukások bőven, a Korda-Tóth páros az élményből esett ki egy óriási borulás következtében. Mivel a Hungarian Baja egyben az évad utolsó magyar bajnoki futama is volt, nagyon kiélezett küzdelem alakult ki három páros között, akik keményen harcoltak a bajnokság dobogós helyekért. Szalay és Bunkoczi mindössze két pontos előnnyel érkezett a veszprémi viadalra, ám vétettek hibákat, egy túlcúszás következtében a motor is leállt. Így sajnos a bajnoki cím számukra elúszott és kénytelenek voltak megelégedni a dobogó harmadik fokával.

„Nagyon nehéz versenyen vagyunk túl, de azt hiszem, elmondhatom, hogy igazi éles küzdelemben volt részünk az első perctől az utolsóig. Fizikailag és szellemileg is kimerítő volt a nap, hatalmas harcot vívtunk, de néhányszor hibáztunk, így sajnos lecsúsztunk a bajnoki címről. Ez kicsit rányomta

a bélyegét a jókedvünkre, de így is óriási autótunk. Az utolsó két szakaszt kifejezetten élveztem is, annak ellenére, hogy úgy éreztem, nem mentünk jól” - számolt be a napjokról Szalay Balázs.

Béreljen versenyautót
a 2010-es magyar és nemzetközi tereprali futamokra

Érdeklődni: info@dakar.hu

APA ÉS FIA

Szabó László és Krisztián dupla bajnokságra hajt



Tehetőségesek az autó- és motorsportokban: egyikük már bajnok, a másikuk jó úton halad felé. Az apa, László quadban volt idén utolérhetetlen, Krisztián, a fiú pedig a szeptember közepén megrendezésre kerülő, nyírádi autocross Eb egyik legesélyesebb magyar indulója. Ilyen sorrendben beszéltem velük.

Fájer Ani

Buczkó Andor, Bencei András



Milyen volt az idei év – azon túl, hogy meglehetősen rövid?

Négy versenyből kettőt sikerült megnyernem. Nem jó, hogy most ilyen kevés alkalom nyílik a megmérettetésre, de az idei évnek két céllal vágtam neki: egyrészt, hogy ne hibázzak egész évben, másrészt pedig, hogy bajnok legyek: mindkettőt sikerült megvalósítani.

Milyen pályák, versenyek fekszenek neked legjobban?

Egy viszonylag régebbi típusú technikával megyek – öt éve, mikor elkezdtem, ezzel indultam, és itt ragadtam –, és talán én vagyok a legidősebb a mezőnyben, így nekem azok, ahol nem a tempó dominál, hanem a navigálás nehézsége – ahol nehezen lehet megtalálni a helyes nyomvonalat, ott igazán könnyedén tudok nyerni. De nem is vágyom gyorsabban menni: terepen 140 körül van a látóképességem határa. Sajnos már vannak versenyzők, akik a 190 km/h-t is elérik egy-egy egyesben – ezt én egyszerűen nem tudom megcsinálni.

Miért éppen a quad volt, amivel versenyezni kezdted?

Ez érdekes történet, mert a sportpályafutásomat egészen a gyerekkoromtól a quadig a sípályán töltöttem. Miután kiszálltam a sielésből, a quad eleinte csak hobbiként indult, de miután nem lehet akárhol motorozni, így elkezdtem versenyezni, hogy nyugodtan mehessenek. Aztán rájöttem, hogy a sí alapismereteim nagyon hasznosak a quadon, és viszonylag könnyedén megtudtam tanulni.

Mire vagy a legbüszkébb a pályafutásod során?

Én voltam az a magyar versenyző, aki először tudott Dakar széria versenyén szakaszt nyerni – tavaly volt a CER, ez ott sikerült.

A quad egy elég veszélyes jármű – te mit gondolsz?

Szerintem nem borulékonyabb, mint bármi más, azonban az tény, hogy ha borul,

akkor a quadon tud lenni a legnagyobb baj. Nekem sikerült két nagy bukást megúsznom úgy, hogy zúzóadásokon kívül nem lett nagyobb bajom, de esés közben, ha az embert eltalálja az a 200 kilós motor, az beláthatatlan következményekkel járhat.

Van ennek köze ahhoz, hogy a fiad nem ezt a sportágat űzi, hanem autocrossozik?

Bár nagyon jól quadozik, és a versenyzésre is adott volt minden lehetősége, de mivel nem akartam, hogy baja essen,

»Hazai közönség előtt mindig nagyon nagy felelősség a versenyzés, de a publikum is nagyobb töltetet képes adni.«

így találtuk ki ezt a csóvázas autót, zárt pályán, amit én biztonságosabbnak gondolok. Tavaly Romániában elestem egy szakaszon, és három órán keresztül azt sem tudták, hol vagyok, mert ott nem volt GPS jel és térerő. Ebbe egy apának nem szabad belekúlnia a gyerekét...

Rád visszatérve: idén nem csak verseny volt kevés, a mezőny sem túl nagy...

Az összes technikai sportágban azt látom, hogy kicsit mintha szűkösebb lenne a lista, de a terepraliban meg különösen. Ez nem kifejezetten a fiatalok sportja, mert itt több napon keresztül kell kitartóan motorozni, és navigálni, nekik pedig inkább olyan sport való, mint Krisztiánnak: pár perc, vagy fél óra alatt vége egy futamnak. A korral a gyorsaságunk, rugalmasságunk elmúlik, viszont a kitartásunk még megmarad. Ez már más, mint a hobbiquad.

Krisztiánnak azonban a quad csak hobbi, ugyanis ő most az autocross európai mezőnyét riogatja: a 17 éves fiú, augusztus elején Európa Kupa futamot nyert.

Miért kezdted autocrossozni?

Az autósport mindig is érdekelt: gokartoztam, bár nem versenyszerűen. Mikor az apu elkezdett quadozni, akkor engem is megfogott, viszont ő nem szeretne volna, ha ennél a sportnál maradok, mert túl veszélyesnek tartotta – így jött az autocross.

Mennyire vált be a döntések – megmaradsz ennél a szakágnál?

Tetszik egyelőre, mert nagyon széles skálán nyújt vezetői élményt és tapasztalatokat tudok szerezni – ezért jövőre még biztos itt maradok a juniorok között. Főleg, mert itt nagyon tehetséges versenytársakkal vagyok

Szabó László idén quadjával már második bajnoki címét szerezte, fia, Krisztián az autocross Eb-n a juniorok között lehet a legjobb



körülvéve, így rákényszerülök a fejlődésre magam is. A csehek különösen jók ebben a szakágban – a legbüszkébb arra vagyok, mikor augusztus végén, a Csehországban rendezett Eb-futamon nem csak az ottani versenyzőket, hanem az országos bajnokságukban indulókat is le tudtam győzni a döntőben.

A közelgő nyírádi Eb futamon az egyik legesélyesebb magyar indulónak tartanak – hogy bírsz az elvárások okozta nyomással – már, ha vannak?

Ezt még eddig nem hallottam, de nagyon jól esik... Hazai közönség előtt mindig nagyon nagy felelősség a versenyzés, de publikum is nagyobb töltetet képes adni.

Indul az iskola – mennyire jut majd időd a versenyek előtti felkészülésre?

Bőven jut, ugyanis az iskolám, a Boronkay György Műszaki Szakközépiskola és Gimnázium támogatja a versenyzésemet, és mivel a versenyek nagy része nyáron van, így csak három futam csúszik bele a tanítási időszakba.



Videók és fotók az EB futamokról: www.rallycross.hu

PONTSZERZÉS

Bánkuti MotorSport: Belga és Német Eb futam, belülről

Két Eb futam, két döntős helyezés, két pont – röviden ez magyar szempontból a sorozat legutóbbi két versenyének a mérlege.

Borbás Bálint, rallycross.hu



Augusztus második hétvégéjén a belgiumi Maasmechelen pályáján gyűlt össze idén hetedik alkalommal a ralikrossz Eb színes és népes mezőnye, amely ezúttal a ralissztár Francois Duvallal és az Andros Trophy idei győztesével, Jean-Philippe Dayraut-val egészült ki. A versenyzők, mint mindig, ezúttal is felejthetetlen motorsportélménnyel gazdagították a mintegy 15 ezer helyszínrre kilátogató nézőt. A 77 pilóta és gépcsoda 58 futamban mérte össze erejét, amelyből nekünk, magyaroknak négy különösképpen kedves volt, ennyin állt ugyanis rajthoz Gábor. Bízott a csapat a jó szereplésben,

hiszen 2007-ben a Divízió 2-ben egy hely választotta el Gábort a dobogó 3. helyétől. Arról, hogy idén miként alakult számára a verseny s a D döntő - ahová sikeresen kvalifikálta magát -, hallgassuk meg őt magát. „Használt gumikkal indítottunk, de mivel a pálya gyakorlatilag végig szilárd burkolatú volt, a vártnál lényegesen jobban koptak elöl, ez meglátszott a szombati eredményemen. Másnap már újak kerültek fel, s ezekkel a második előfutamat megnyertem, a harmadikban 2. lettem, a D döntő 5. helyére kvalifikáltam magam. Sajnos a már a harmadik futamban meghibásodott rajtprogramommal itt sem tudtam normális rajtot venni, s Kalná (CZ) mögé beszorulva, vele végig küzdve végül az 5. helyen értem célba.” A feladatoknak ezzel azonban még nem akadt vége: néhány nap pihenés után a magyar különítmény már indult is tovább a Hamburg melletti Buxtehude felé, a sorozat 8. állomására. Ez a hétvége Gábor számára még sikeresebb volt. Két előfutamat

megnyerte, nem mellékesen a harmadikban a 10. időt érte el, maga mögé utasítva Eb listavezetőt, volt Európa Bajnokot, Eb futamgyőzteseket. De hogyan is történt ez, Gábor? „Vegyes emlékek fűznek ehhez a pályához: 2006-ban a Divízió 2-ben úgy lettem ötödik, hogy az utolsó kör utolsó kanyarját még harmadikként kezdtem (magyar versenyző még soha nem állt Eb dobogón)! Aztán jött egy hiba...! A szombati első előfutamban sajnos ütköztek előttem, amibe én is belekeveredtem, s a kerülgetéssel elveszítettem 3 másodperc öt hely elvesztését jelentette, csak 20. lettem. A másnapi előfutamon viszont már minden rendben volt. Az elért 14. és 10. helyek az idei év eddigi legjobb eredményei voltak, de a keresztbeverések miatt csak az 5. helyről indulhattam a C döntőben. Két taktika között kellett választanom: vagy kívülről megpróbálom ellenfeleimet körbeautózni (ebben a mezőnyben ehhez még nincs meg igazán a technikánk), vagy besorolok a 3. helyről induló Branden (B) mögé, és az első kanyar utáni hosszú lejtős egyenes végén megpróbálom kifékezni. Az utóbbit választottam, de a gyakorlat felemásra sikeredett. El tudtam ugyan a belga mögött fordulni negyediknek, de beszorultam, s kívülről Kalná

Bánkuti Gábor Belgiumban és Németországban is egyedüli versenyzőként képviselte hazánkat a bivalyerős mezőnyben, és pontosan vezetve, pontokkal térhetett haza kéthetes turnéjáról



a lejtős egyenesben megelőzött. A következő körben éppen Kalnával „bíbelődtem”, amikor Steffen (D) előzött meg a pálya ugyanezen részén. Ezután már csak arra volt időm és erőm, hogy visszavegyem a némettől az 5. helyet. De ez az eredmény ismét két Eb pontot jelentett csapatunknak.” A csapatvezető, id. Bánkuti Gábor elmondta, számára több mint reménykeltő volt az utóbbi három futam, de különösen a svéd és a német. „A középmezőny (13-23 hely), ahol jelenleg mi is tanyázunk, borzasztó sűrű. Tudjuk, hogy milyen technikai fejlesztéseket kell és tudunk még az idén elvégezni a Peugeot-nkon, hogy tovább gyorsuljunk, ezek már folyamatban vannak. Időeredményeink azt mutatják, hogy a fejlesztésekkel

- főleg a technikás pályákon - a saját építésű 206-osunkkal hamarosan méltó ellenfelei lehetünk Európa legjobbainak. Nagyon lényeges, hogy az elmúlt években majd' mind egyik Eb pálya jellegzetességét jól kiismertük. Az elkövetkező időszak feladata az lesz, hogy az ott szerzett adatok és információk feldolgozása után minél eredményesebb tudjunk tesztelni. Nagyon remélem, hogy az idei két hátralévő futamról is – lengyel és cseh – pontokkal térünk haza.”

Bánkuti MotorSport
köszönetét fejezi ki
Fodor Györgynek
a csapat utazásának támogatásáért

Szállítmányozás: minden, ami víz

NEMZETKÖZI TEHERKOMPJEGY ÉRTÉKESÍTÉS **TEL.: (06-1) 429-5015**

Normál és túlméretes, hűtő, vagy egyéb speciális tehergépkocsik számára kereskedelmi forgalomban lebonyolított fuvarozásaikra nemzetközi teherkompjegy értékesítés, elsősorban Észak-, Észak-Nyugat-Európa relációiban, oda-vissza irányban.

YANG MING SHIPPING ÜGYNÖKSÉG **TEL.: (06-1) 429-5011**

A hajózársasági konténerek ügynöklése importban, versenyképes ajánlatok export irányban, elsősorban Távol-Kelet és USA keleti part relációkban.

TELJESKÖRŰ FOLYAMI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Magyar dunai kikötőkbe/ből az áru fuvarozásának megszervezése közúton, vasúton, folyami fuvarozás, tengeri kikötői árukezelés mind Constantza, mind ARA range viszonylatokban, tengeri elhajózások megszervezése.

TEL.: (06-1) 484-4022

MAHART PASSNAVE SZEMÉLYHAJÓZÁSI KFT. • H-1056 BUDAPEST, BELGRÁD RAKPART • FAX: (06-1) 266-6404
WWW.MAHARTPASSNAVE.HU • E-MAIL: PASSNAVE@MAHARTPASSNAVE.HU





CSATÁK KAKASKODÁSSAL

Túrkeve és Dömsöd: Igazi verseny

Idén már másodszor látogatott el az autocross mezőnye Túrkevére és Dömsödre, ahol egyaránt izgalmas versenyeket láthatott a népes publikum.

TDH, Gerlei

Bencze András

A gyönyörű időben, ideális körülmények között rendezett erőpróbán a 3A divízió futama különleges csatát hozott. Történt, hogy az első körben egy autó technikai okokból megállt a pályán, a pályabírók pedig a balesetek megelőzése miatt sárga zászlót mutattak a mezőnynek. Az addig élen álló Ábrahám le is lassított, de Radák Attila éppen ezekben a másodpercekben előzte meg, és előnye – igaz, hogy csak éppen hogy -, de a futam végéig kitartott. A célban aztán vita kezdődött a kikerülés jogosságáról, de miután egy nézői videó előkerült az esetről, a verseny-

igazgatóság úgy döntött, hogy elveszik a kanyarok pilótájától az első helyet, sőt visszatorolják az 5. helyre. Radák fellebezett az ügyben, döntés csak később várható. Az élmezőny küzdelmébe ezúttal sem Molnár Alex, se ifj. Szabó Kálmán nem tudott beleszólni, utóbbi annál inkább mérges lehetett, mert egyik féltengelye közvetlenül a start előtti „keréktisztítás” során tört el... A legerősebb autók között, a Div 3-ban viszont kiváló rajtot vett az édesapa, Szabó Kálmán, egy autóhosszal meglógott üldözői elől, de öröme csak az első kanyarig tartott,

ahol előbb Madarász megforgatta a kocsiját, majd oldalról bele is szálltak a versenygépbe. Ezt követően olyat látott a közönség, amit csak kevés alkalommal lehet: a helyi pilóta visszatolatott a pályára, majd elkezdett felzárkózni. Ha még van egy köre, talán a nemzetközi értékelésben első helyen végző Grubert is maga mögé utasítja, így viszont „csak” a magyar bajnoki elsőséget zsebelhette be Tóth Sándor és Lux János mögött. A karosszériás autóknál szokás szerint nem volt apelláta: Emődi „Jani Bá” Lancere ellenállhatatlan volt, mögötte a két BMW küzdött, míg a mezőny végén az ellenfelek nélkül maradt, így a Div 1-ben induló trabantos Szűcs próbálta szorongatni a ladás Jurácsikot, előzésre azonban végül nem került sor. A junior mezőny komoly számú versenyzőt sorakoztatott fel a túrkevei célegyenesben, köztük az Eb-menő Szabó Krisztiánt, aki nem is ismert kegyelmet, és gyönyörű vezetéssel megnyerte a futamot.

Két hét múlva Dömsödon az éjszakai és a kora reggeli eső kissé feláztatta a pályát,



mely az edzések alatt már fokozatosan javult, olyannyira, hogy a döntők alatt sok helyen porzott is. A Div 1-ben az edzésen nem a legjobb formáját mutatta Emődi János, ám a döntőben összeszedte magát, és magabiztosan nyert. Mögötte már az előfutamok során is nagy csatát vívott a két BMW-s, Balogh László és Csupor András. Az oda-vissza előzésekből ezúttal utóbbi került ki győztesen. A Div 3 kategóriában az előfutamok után mindenki Szabó Kálmán győzelmére tippelt, látva az egésznapos teljesítményét. Talán a túl kemény stílusnak is tudható be, hogy a döntőben jelentős előnnyel vezetett, amikor

a második körben a bal hátsó kereke kitört, így a továbbiakban csak a pálya széléről figyelhetett Pallag-Bozsák Csaba és Madarász András küzdelmét. Felváltva, egy körön belül többször is helyet cserélve kergettek egymást, míg Pallag-Bozsák az élen haladva vétett egy kis hibát, amit Madarász azonnal kihasználta és a leintésig még növelni is tudta előnyét. Ehhez azonban kellett Pallag-Bozsák újabb bakija, amikor a leintés előtt a célegyenesre fordulva kissé elszámította magát és a bírói poszt állta útját. Nem sok hiányzott, hogy a korrigálás, a pályára visszatérés közben Vörös Tibor megelőztesse, ám végül, ha centikkel is, de megőrizte a pilóta a második helyet.

A Div 3A ismét nagy küzdelmet sejtetett, bár Ábrahám Károly volt az előfutamokban a leggyorsabb. Mögötte ifj. Szabó Kálmán, Molnár Alex és Radák Attila mutatták meg az autocross szépségeit a nézőknek a parázs csatáik során. A döntő rajtja is Ábrahámnak sikerült a legjobban, ám a második helyről rajtoló ifj. Szabó és Molnár a rajtot követő két kanyarban egymással viaskodott, és ezt Radák használta ki a legjobban, megszerezve a második pozíciót, melyet meg is tartott a leintésig. Ifj. Szabó és Molnár folytatták a kakaskodást, mígnem Molnár autójának a hátulja a leintést megelőzően, az utolsó kanyarban szétszakadt, így Lőrincz Csaba lett a negyedik, míg Molnárnak be kellett érnie az 5. hellyel.



A bajnokság állása

Divízió 3A	
1. Ábrahám Károly	93 pont
2. Radák Attila	79 pont
3. ifj. Szabó Kálmán	74 pont
Divízió 3	
1. Szabó Kálmán	80 pont
2. Madarász András	74 pont
3. Tóth Sándor	71 pont
Divízió 1	
1. Emődi János	95 pont
2. Csupor András	81 pont
3. Balogh László	76 pont
Divízió 1/F (Trabant)	
1. Szűcs Dániel	100 pont
2. Gászler Krisztián	51 pont
3. Gászler Ferenc	45 pont
Divízió Junior	
1. Klenác Szabolcs	37 pont
2. Szabó Krisztián	20 pont



Harsányi Zoltán kiválóan versenyzett, de a megismételt döntőn már nem tudott rajthoz állni



Bánkúti Gábor is becsülettel helyt állt a nem túl fiatal technikával



A királykategória legjobbjá végül Ramler lett

MAJD NEM GYŐZELEM

Sedlcanyban Harsányi jutott a legtovább

Ötvenhat versenyző, köztük nyolc magyar érkezett a csehországi Sedlcanyban rendezett versenyre, hogy szombaton kánikulában, vasárnap változékony időben, mintegy 1500 néző előtt megküzdjenek egymással.

Legeza Miklós

www.nyiradcross.hu

A Divízió 4-ben minden esélyes rajthoz állt. Ott volt a Zóna Tróféát vezető Tomas Hurt, aki Peugeot-ról Citroen C2-re váltott, és nevezett a második helyen álló Bánkúti Gábor is az öregecske Peugeot 205 Gti-vel, valamint rajthoz állt a tehetséges osztrák Klaus Freudenthaler a Seat Ibiza-ával. A további 15 versenyző között még egy magyar versenyző, az újonc Újházi Ádám szerepelt, aki tisztes helytállással teljesítette

a futamot. Mivel Bánkúti Gabi Sedlcanyban még nem versenyzett, a megfelelő gumi kiválasztása is nehezen ment. Ennek ellenére folyamatosan javult, a harmadik sorozatban már harmadik időt autózta, és a „B” döntő első kockáját szerezte meg. A futam rajtjától az osztrák Schiessling (BMW 325i) jött el a legjobban, mögötte Bánkúti, majd a cseh Havlik (Peugeot 205). Bánkúti három körön keresztül szorongatta az osztrák

fiút, amikor a rajtegyenes végén egyszer csak leállította autóját. Mint megtudtuk, tartójáról leszakadt a motor és a váltó is... A versenyt Hurt kiállása után az osztrák Freudenthaler nyerte. Divízió 2-ben az év elején kialakult erőviszonyoknak megfelelően alakultak a dolgok, meglepetésként a technikai váltások szolgálták. Roman Castoral Opeljét visszaalakította elsőkerék hajtásúvá, a tehetséges Ondrej Smetana az Eb-futamokon használt Ford Puma versenygépét cserélte vissza a Honda Civic Type-R-re. Castoral simán hozta a versenyt, második Smetana, Strobl, a Mazda RX-8-ban a harmadik. A Divízió 1A 15 versenyzőt vonzott, köztük a korábbi Európa Bajnok Jarda Kalny, a fiatal osztrák tehetség, Mario Petrakovics, az agresszív skodás Petr Bílek, és sorolhatnánk a neveket, kik a mieink előtt nagyobb tapasztalattal és jobb technikával indultak a versenyen. Mégis: a négy magyar versenyzőnek nem volt oka a szerénykedésre,

tisztességgel álltak helyt és végeztek a középmezőnyben. Petrakovics korán kiesett, így a csehek házi bajnokságává vált a verseny. A magyar versenyzők közül Majerszky Gábor (Suzuki) és Újházi Béla (Opel Astra) egy-egy sorozatban 5. helyezést is el tudott csípni, összesítettben a négy magyar a „B” döntőbe került. Feljebb azonban már nem tudtak lépni, a cseh Kucera Skoda Fabiája itt verhetetlen volt. Az „A” döntő meglehetősen simán zajlott, a Peugeot-jával sínautó módjára közlekedő Kalny tudta, merre van a „legrövidebb út”, és nyert.

A Divízió 1. versenyén 13 versenyző vett részt, köztük két magyar pilóta, Harsányi Zoltán (Mitsubishi) és Mórincz József (Toyota C). Mórincz technikai gondok miatt feladta a versenyt, de Harsányi bravúros teljesítménnyel, az előfutamokban két első helyet szerezve került az „A” döntő egyes kockájába. Teljesítménye alapján mindenki első helyre várta, de nem jött össze neki... Az „A” döntőben Harsányi mellől Ramler (Seat), mögötte Zeman (Ford Fiesta), Vyborni (Mitsubishi), Valousek (Skoda) és Stoitzner (Audi S2) indult. A rajtot köve-

tően Harsányi ezúttal is tanári módon indult el. Ramler elrontotta a rajtot és Zeman megelőzte. Három körrel később, amikor Zeman Harsányit előzte volna, de elmérte a féktávot és felborult. A szaltózó kocsi mögött Harsányi is elakadt, és autója nem indult újra. A borulás miatt a vezető bíró megszakította a futamot, és új rajtot rendelt el. Sajnos. A második rajtra ugyanis sem Zeman, sem Vyborni, sem Harsányi sem tudott kiállni. Nyert Ramler, második Valousek, harmadik a „B” döntő győztese, Stoitzner lett.



Majerszky Gábor és Újházi Béla csatája

A bajnokság állása

Divízió 1		
1. Harsányi Zoltán	Mitsubishi Lancer EVO V	77 pont
2. Kotán Péter	Ford Focus T16	52 pont
3. Révész Bálint	Mitsubishi Lancer EVO VIII	41 pont
Divízió 1/A		
1. Majerszky Gábor	Suzuki Swift Sport	74 pont
2. Csegezi Ákos	Honda Civic	73,5 pont
3. Újházi Béla	Opel Astra	70,5 pont
Divízió 2		
1. Kékesi Attila	Alfa Romeo 145	20 pont
Divízió 4		
1. Bánkúti Gábor	Peugeot 206 GT	40 pont
2. Berke József	Lada 2101	24,5 pont
3. Újházi Ádám	Suzuki Swift	18,5 pont

EGYSÉGBEN AZ ERŐ

Tóth Jánosnak nagy tervei vannak az off-road szakággal

„Az autocross és a rallycross sportág a jövőben off-road szakágként működik tovább.

Az off-road szakág vezetőjének az elnökség Tóth Jánost nevezte ki.” Ennyi a szűkszavú MNASZ közlemény. De mit jelent pontosan az átalakulás? A szakágvezetőt faggattuk.

TDH



Tóth János: „Bízom abban, hogy ha hat hónap múlva lesz lehetőségem egy helyzetértékelésre, akkor akad majd bőven eredmény, amiről beszámolhatok.”



Kezdjük az alapoknál: miért volt szükség az összeolvadásra? És miért ez lett éppen ez közös név? Hiszen az off-road Magyarországon eddig elsősorban a Somogybabod-fémjelzte futamokat jellemezte...

A változtatás alapvető indoka az volt, hogy a rallycross szakág vezetője lemondott, majd az utódja néhány nap elteltével úgyszintén. A szövetség vezetése megoldást akart találni, így jutottak el ahhoz a gondolathoz, hogy Európa számos más országához hasonlóan nálunk is létre kellene hozni az úgynevezett off-road szakágot, melyekben az autocross

és a rallycross sportág egy irányítás alatt működik. Tehát nem mi vagyunk az úttörők, hanem mi próbálunk a többiek után menni, azok után, akiknél ez jól működik. Egyébként az FIA, vagyis a nemzetközi szövetség is off-road bizottságot működtet, tehát a név sem új kitaláció.

Milyen eredményeket hozhat az átalakulás? Milyen célokat és határidőket tűzött Ön ki maga elé?

Nehéz megmondani. Amikor feltették a kérdést, vállalnám-e az új szakág vezető-

sét, nyolc napig gondolkodtam. Folyton oda lyukadtam ki, hogy nagyon nehéz feladat várna rám, de pontosan ez benne a szép. Végig gondoltam, kiknek a segítségével lennék képes megbirkózni a feladattal, majd megkérdeztem számíthatok-e rájuk, és az Ő bólintásukat követően mondtam igent. Most azon dolgozunk, hogy összerakjuk a szakág következő három évre szóló programját és elkezdjük a munkát. Az idei évben az egyáltalán nem mellékes külsőségeinket szeretnénk megtervezni, meg kell mutatni magunkat minél több médiafelületen, és ami a legfontosabb: elő kell készíteni a következő év versenyprogramjait. A két sportág azonos problémája, hogy kevés pálya áll rendelkezésre, főleg a rallycrossban, ezért is kényszerül külföldi versenypályákra a bajnokság. A tervezhető három év kiemelt feladata lesz a pályakérdés megoldása, mert a sportágak népszerűsítésének alapvető feltétele, hogy a hazai közönségnek tudjuk megmutatni ennek a két nagyon kemény, férfias sportágnak a szépségeit. Addig azonban természetes, hogy a határokon túl is rendezünk versenyt, de külföldi indulók nevezését is örömmel vesszük itthon, addig is és utána is. Szükség van a tapasztalatszerzésre ilyen szinten is, elsősorban azoknak, akik Eb futamokon indulnak, de a többieknek sem árt, ha fel tudják mérni, hol tartanak hozzánk képest mások. A nemzetközi szerepléshez szükség van jól működő nemzetközi sportdiplomáciára is, ezért már megkezdtük az előkészületeit egy szeptember végi - általunk kezdeményezett, magyarországi helyszínről - sportszakmai tanácskozásnak, amelyen hat közép-európai ország off-road vezetőjének részvételével kíséreljük meg összehangolni a 2010-es terveinket. Végül van még egy nagy problémánk: az utánpótlás kérdése. Ennek megoldására az országban több helyen jól működő amatőr sorozatokat szeretnénk a jövő évtől felkarolni és segíteni, de az álmunk, egy utánpótlás központ elindítása sem várat sokáig magára.

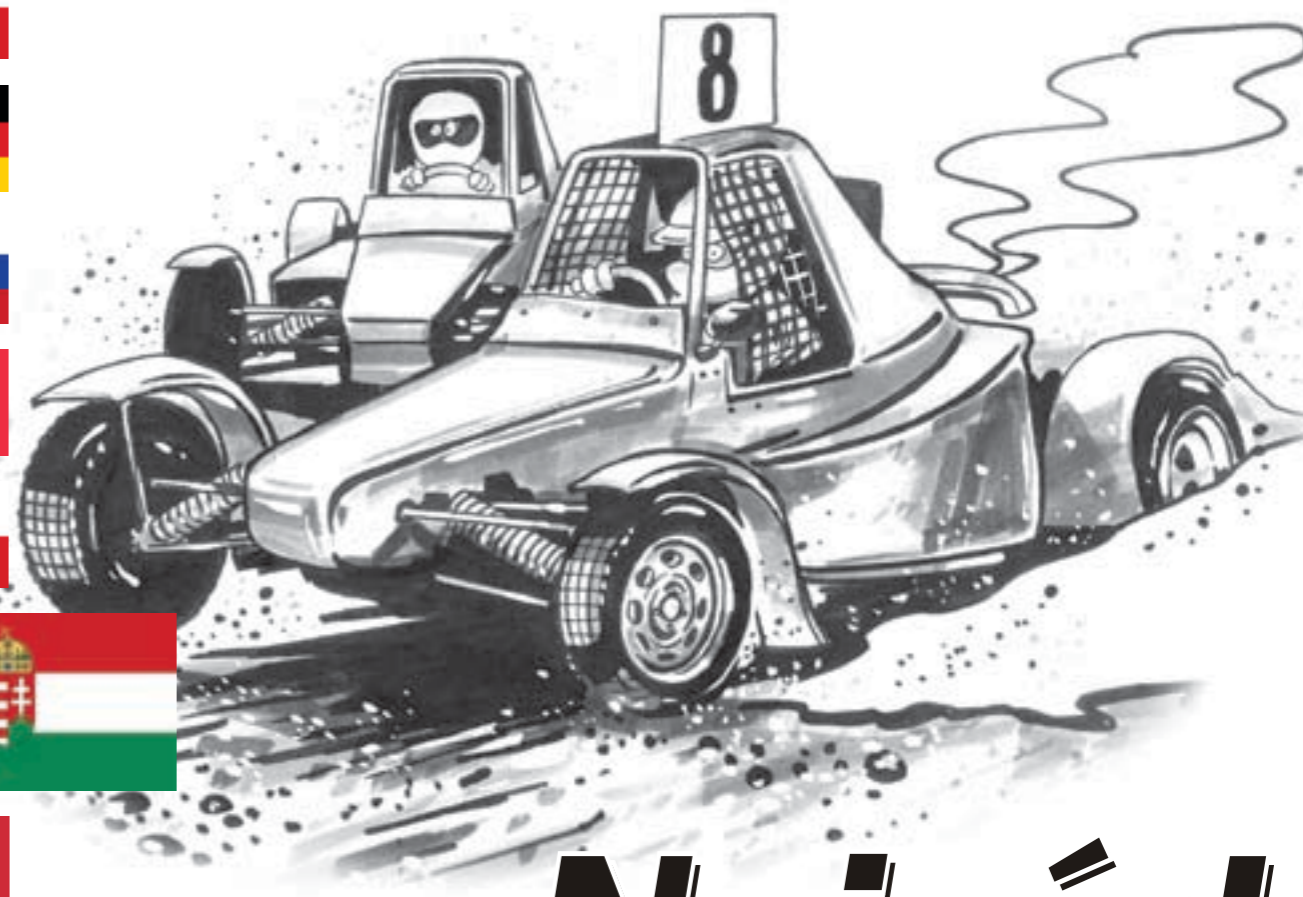
Idén maradt már el rallycross futam, és a szövetség elnökének segélykérő nyílt levele arra engedett következtetni, hogy az Autocross Eb-vel kapcsolatban sincs minden rendben. Milyen rendezvényekre, versenyekre lehet számítani így a szezon végéig az összevont szakágban?

Az Eb szokásosan magas színvonalú megrendezése mellett az elmaradt versenyek közül is megpróbálunk néhányat pótolni, hogy kielégíthessük versenyzőink és a nézők igényeit. Persze tudom, hogy ez nem lesz egyszerű.

AUTOCROSS

Európa Bajnokság

MAGYAR FUTAM



Nyírád

www.nymc.eu

2009. szeptember 19-20.



RAJTRÁCS-FOTÓK

Augusztusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



1

Széria: **FIA GT**
Helyszín: **Hungaroring**



2

Széria: **BRIT F3** Helyszín: **Silverstone**



3

Széria: **DTM** Helyszín: **Nürburgring**



MNASZ 2009
RALLYE
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
RALLYE2
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
HAROS és GÖLLER
Historic Rallye
BAJNOKSÁG

Autósport és Formúla

Megjelenik havonta

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Csóke Péter, Dávid Sándor, Farkas Livia, Frankl András, Fúzi András, Hámor Iván, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Nyüsti Anikó, Papp István, Pájer Ani, Schneider Andrea, Surányi Géza, Vajta Balázs, Weber Kata
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna **Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Garmond Press Kft., 5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 18.
Kiadó: Beta Press Kft., 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 **Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőknel, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-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 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 lapzártkori állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formúla 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 játékhöz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formúla Magazin kiadójától.

SPURTI
AZ AUTÓ ENERGIÁITÁLA

ADVAN

SUZUKI

IHAROS és GÖLLER
Historic Rallye

A magyar ralisport támogatója a Magyar Suzuki ZRt.



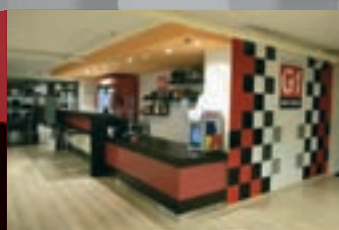
Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás

Verseny

Adrenalin

- ☛ Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- ☛ Honda 200 cm³ 8,5 LE motorok
- ☛ AGV bukósisak
- ☛ SPARCO versenyző overál
- ☛ Hangszigetelt üvegfalú lounge
- ☛ Azonnali eredménylista a monitorokon
- ☛ Formula-1 közvetítések
- ☛ G1 Kart bár



Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m² pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnapi bulik megrendezésére is.

G1 KART CENTER: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58. Material Center, mélygarázs -3 szint ☛ **Nyitva:** H-P 15.00-22.00, Szo-V 10.00-23.00 ☛ **Információ:** +36-1 239-0743 ☛ **E-mail:** info@g1kartcenter.hu

www.g1kartcenter.hu