Autósport és Formula

Magyarország motorsport magazinja | XV/2. szám, 2014. február

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

Pálya: Építési praktikák

www.formula.hu

Gyere vissza Schumacher!

A bajnok balesete és annak következ-ményei

- **Megérdemelték volna**
  Akik nem lettek F1-es versenyzők
- **Apja fia**
  Magnussen és a McLaren

Ormányosok
Bemutatkoztak a 2014-es autók



Az MNASZ kiemelt médiapartnere

MNASZ ALAPÍTVA 1978

9 771785 948009 14002

SZÁGULDÁS ÉS CIRKUSZ 2013–2014

Előrendelhető a szezon-összefoglaló és évbeharangozó kiadvány

Február közepén rendhagyó F1-es kötet kerül a könyvesboltok polcaira: a Száguldás és cirkusz 2013–2014 című kiadvány egyszerre tekinti át az előző szezon versenyeit és ad betekintést az idei év csapat-összeállításaiba, aktualitásaiba. A kötet kiadónknál most nagy kedvezménnyel előrendelhető!

A Száguldás és cirkusz 2013–2014 keménytáblás borítóval,
176 oldalon, 205 x 270 mm-es méretben, február közepén jelenik meg,
és első körben kizárólag a kiadónál kapható. Ha Ön is érdeklődik
a kötet iránt, kérjük nevével, telefonszámával és címével együtt jelezze
vásárlási szándékát a levelezes@formula.hu e-mail címen.



A könyv ára előrendelés esetén
5990 Ft helyett csak 4990 Ft

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

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

További információk: www.formula.hu

Autósport és Formula

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

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Forgó János, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Németvári László, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó, szerkesztőség: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491 e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 7990 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon, hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még a részleges használata is tilos!
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játékai kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:

Lapunkat rendszeresen szemlézi a megújult OBSERVER www.observer.hu

MAGNET SPACE

AQUAPROFIT

Az ormányosok és egyéb állatfajok



Az elmúlt napok legnagyobb sajtóvisszhangját a 2014-es F1-es autók, pontosabban az azok rendhagyó kialakítású orrkúpja kapta. Az ormányos állatokra hajazó megoldások kicsapták a biztosítékot minden szurkolónál és szakértőnél, a reakciók olyannyira hevesek voltak, hogy még az is megtörténhet: az Ausztrál Nagydíjon nyoma sem marad a nevetséges technikai trükknek.

Ha nem is közvetlenül az orrkúpok, de az új szabályok és az általuk okozott tömeges technikai meghibásodások miatt még maga Bernie Ecclestone is megszólalt. Az F1 ura, aki tavaly kimondottan ellenezte a megváltoztatott ERS-rendszerrel ellátott hathengeres turbók bevezetését, az FIA és a csapatok illetékeseit finoman elküldte Le Mans-ba, mondván ezek a versenyfeltételek leginkább a WEC autóinak felelnének meg. A sportvezetőnek az erőforrások visszafogott hangja sem nyerte el a tetszését, és kifejtette, azért maradtak el a nézők az első kollektív teszthétről, mert a sportágra eddig jellemző hanghatás 2014-re semmivé lett. Az idős cirkuszigazgató az üzemanyag-takarékosságról is cinikusan nyilatkozott: „A Mercedes 23 kamionnal megy mindenhova. Ha üzemanyagot akarnak spórolni, ezen kellene változtatni.”

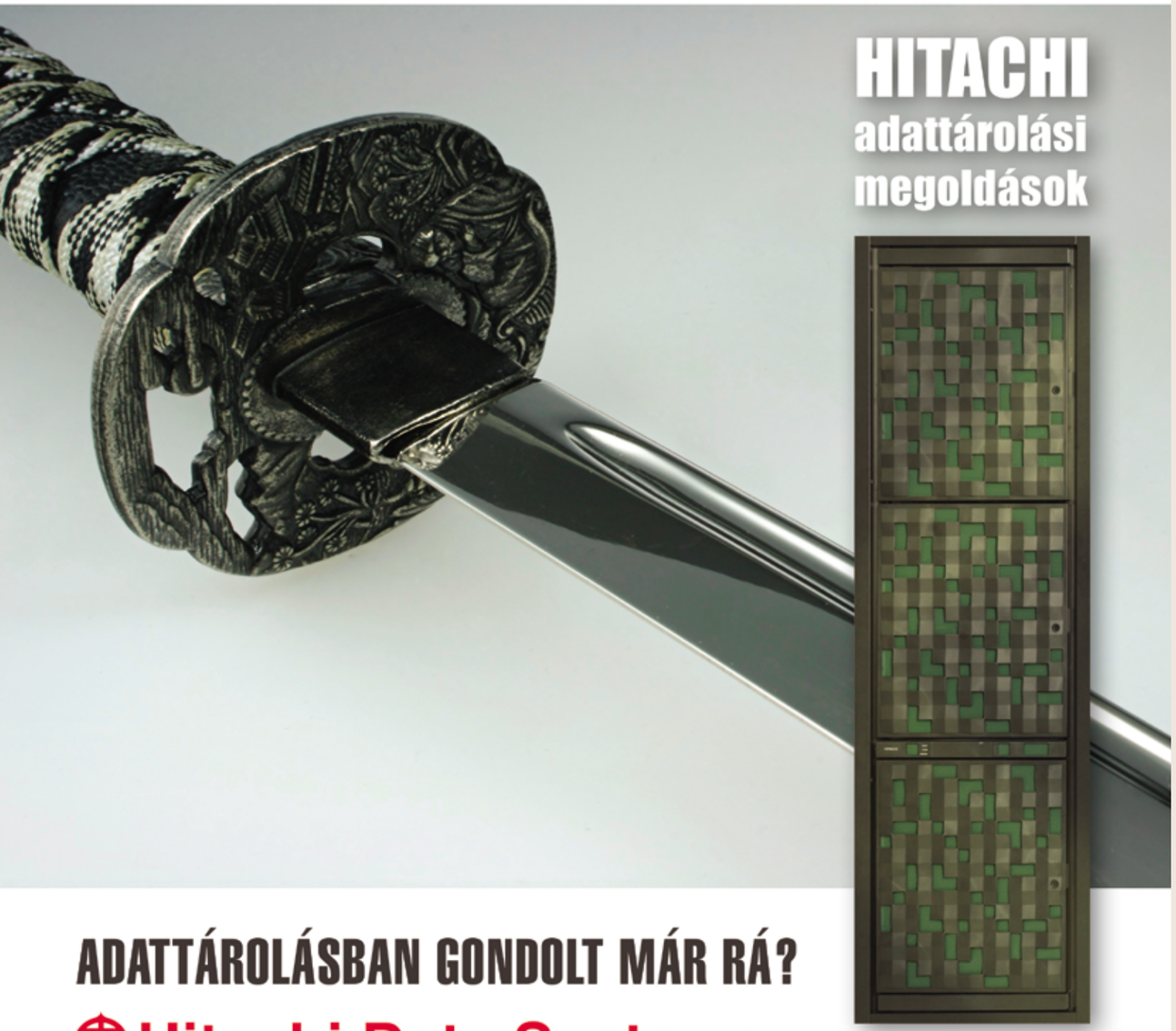
Ha nincs is mindenben igaza Ecclestone-nak (akiről e havi számunkban Dávid Sándor egy „bírósági tudósítást” írt), el kell ismerni, hogy valami tényleg félrecsúszott idén a versenysportok királykategóriájában. Az istállók mentségére legyen szólva, ők a problémák ellenére legjobb tudásuk szerint tették a dolgukat, és akiket nem hátráltattak motorproblémák (azaz nem a Renault-val szerződtek), szorgalmasan köröztek Dél-Spanyolországban.

Bár az első teszten feljegyzett adatokból messzemenő következtetéseket soha nem szabad levonni, szembetűnő, hogy a Mercedes, a Ferrari, a McLaren, a Williams és talán még a Force India mennyire elszakadt a többiektől. Amíg például Nico Rosberg 832 kilométert autózott, Sebastian Vettel mindössze 48-at, Fernando Alonso 766 kilométerével pedig Daniel Ricciardo 44-e áll szemben. Ha az újoncok közül is kiemelünk kettőt, hasonló a helyzet: Kevin Magnussen (cikkünket a dán tehetségről a magazin első részében találják) 717 kilométerével szemben Danyiil Kvjat csak 39-et teljesített.

Igazságtalanok lennénk persze, ha azt állítanánk, hogy a világ csak a fenti eseményekre figyelt az elmúlt hetekben. Történt egy olyan tragédia is a téli szünetben, amelyet utólag mindenki szívesen elfelejtene. Michael Schumacher majdnem belehalt egy síbalesetbe. Egy hónapon keresztül élet és halál között lebegett, és ha igazak a legújabb hírek (oda jutottunk, hogy a francia kórházból érkezett információk valódisága, hivatalossága mindig kétséges!), mostanra határozott úgy a hétszeres világbajnokot kezelő orvoscsoport, hogy megkísérlik a német sztár felébresztését a mesterséges kómából. Az eset körülményeiről, a lehetséges fejleményekről természetesen lapunk is összefoglalót közöl, és ahogyan minden szurkoló, a mi kollégáink is abban bíznak, hogy a márciusi magazinunk lapzártájára már sokkal örömtelibb információkkal szolgálhatunk.

Bethlen Tamás
főszerkesztő

UGYE ISMERŐS?



ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?

Hitachi Data Systems

HumanoIT
IT Tuning

www.humanoit.hu/hitachi

FORMULA-1

MAGNUSSEN A MCLARENNÉL 8
Apja tehetsége is ösztönzi a dán újoncot

TES(Z)TKÖZELBŐL 14
Helyszíni beszámoló az első F1-es próbákról

SOHA NEM JUTOTTAK EL AZ F1-BE ... 22
Tíz plusz tíz versenyző, aki megérdemelte volna a királykategóriát

PÁLYATERVEZÉS 30
Unalmasak-e a modern versenyhelyszínek?

SOKKOLTA A VILÁGOT 32
Michael Schumacher tragédiája a francia sípályákon

APÁK ÉS FIÚK 36
John Button halálára

KÜLÖNVÉLEMÉNY 44
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

BAKANCSLISTA 38
Hová utazzunk az elkövetkező egy évben?

KEZEKET A KORMÁNYRA 52
Így nevezz és versenyezz az interneten

A VERSENYPÁLYÁRÓL A KIFUTÓRA .. 56
Borka János motokrosszbajnok

FOLYTATTA, AHOL ABBAHAGYTA ... 60
Ogier és a VW nyerte a Monte-Carlo Ralit

RÁADÁS 66
A Turán–Zsiros-páros végzett az élen a Szilveszter Ralin

EZÜSTÉREM A SZAHARÁBÓL 80
Kovácséknak sikerült, Szalayéknak nem

ROMA AUTÓVAL IS RÉVBE ÉRT 82
Győztes gyártók: Mini, Kamaz, KTM, Yamaha

AUTÓK – LÁNYOK

ELŐNYSZERZÉS 90
Audi Sport quattro concept

MENETPRÓBÁK 93
Maserati Quattroporte, Nissan Note, VW Tiguan Sport

EGY LÁNY ÉS SOK AUTÓ 96
Leonie és a tuningverdák (II. rész)







Mesterkvíz

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről

1. Hogy hívták azt a japán csapatot, mely saját építésű autójával részt vett az 1976-os Japán Nagydíjon?
2. Melyik városnak volt két, különálló utcai pályája?
3. Miért zárták ki Nigel Mansellt az 1989-es Portugál Nagydíjról?
4. Johnny Herbert 1994-ben három csapat színeiben is versenyzett. Melyek voltak ezek?
5. Miért csak 4,5 pontot kapott Vittorio Brambilla, az 1975-ös Osztrák Nagydíj győztese?
6. Hány alkalommal volt része az F1-es világbajnokságnak az Indianapolisi 500 mérföldes verseny?
7. Hogyan esett ki Alberto Ascari az 1955-ös Monacói Nagydíjon?
8. Melyik kelet-európai versenyző vezette három futamon a Prost-csapat autóját 2001-ben?
9. Egy hazai pályán versenyző pilóta óriási meglepetést okozva majdnem megnyerte az 1967-es Dél-Afrikai Nagydíjat. Ki volt ő?
10. Hány „Taylor" vezetéknevű versenyző próbálta meg kvalifikálni magát az 1959-es Brit Nagydíjra?





1. Kojima, **2.** Barcelona (Pedralbes, Montjuich), **3.** Tolatott a boksutcában, **4.** Lotus, Ligier, Benetton, **5.** A futamot első miatt 29 kör után leintették, **6.** 11, **7.** Belehajtott a tengerbe, **8.** Tomas Enge, **9.** John Love, **10.** Négy

Kérdőjeles pontduplázás

Nem hagynak alább az Abu Dhabi Nagydíjra előírt duplapontos rendszerrel kapcsolatos negatív vélemények. Sebastian Vettel egy érdekes hasonlattal élve a labdarúgással próbálta szembeállítani az F1-et.

Noha a két sport szinte minden szempontból eltér egymástól, a labdajátékok és az autóversenyzés első számú képviselőinek összehasonlításával sokan rukkoltak már elő a Formula-1-es paddockban. A két sport filozófiája között az egyik legnagyobb különbséget talán az jelenti, hogy míg az F1-ben elsősorban a technikai fejlődés miatt évről évre módosítanak az összetett szabályrendszeren, addig a fociban görcsösen ragaszkodnak a kezdetekkor lefektetett hagyományokhoz. Ezért is lenne őrültség már csak azt feltételezni is, hogy valaha az F1-hez hasonlóan ők is „duplagólos" rendszert vezetnének be.



Vettel a Formula-1 hivatalos oldalának nyilatkozva fejtette ki véleményét a sokak által kritizált rendszerről. „Véleményem szerint ez teljesen értelmetlen. Nem látom, miért kellene egy versenynek értékesebbnek lennie a másiknál. Ez olyan, mintha a fociban megváltoztatnák a szabályt, kijelentve, hogy mostantól az utolsó öt percben rúgott gól duplán számít. Senkinek nem jutna eszébe ilyen bizarr dolog" – mutatott rá a négyszeres bajnok.

Pilótafelállás

Az elmúlt években még soha nem kelt el ilyen gyorsan az összes versenyzői ülés az F1-ben, másfél hónappal a rajt előtt már nincs szabad pilótaállás a csapatoknál. Emellett az állandó rajtszámokról is megegyeztek az érintettek.

RED BULL—RENAULT
1 Sebastian Vettel
3 Daniel Ricciardo





FERRARI
14 Fernando Alonso
7 Kimi Raikkönen





MERCEDES
44 Lewis Hamilton
6 Nico Rosberg





LOTUS—RENAULT
8 Romain Grosjean
13 Pastor Maldonado





MCLAREN—MERCEDES
22 Jenson Button
20 Kevin Magnussen





FORCE INDIA—MERCEDES
27 Nico Hülkenberg
11 Sergio Perez





TORO ROSSO—RENAULT
25 Jean-Eric Vergne
26 Danyiil Kvjat





SAUBER—FERRARI
21 Esteban Gutierrez
99 Adrian Sutil





WILLIAMS—MERCEDES
19 Felipe Massa
77 Valtteri Bottas





CATERHAM—RENAULT
10 Kamui Kobayashi
9 Marcus Ericsson





MARUSSIA—FERRARI
17 Jules Bianchi
4 Max Chilton





Pénz beszél

Fél emberöltővel ezelőtt a Forma-1-ben csupán háromféle büntetés létezett, de mindegyik igen súlyos következményekkel járt. Manapság másféle tendenciák jellemzik a sportot.

SZÖVEG: ÉRSEK ZSOLT

A korábbi években a zöld lámpajel felvillanása előtti (akkor ez volt a rajtjel) elmozdulás a rajtrácson egy perc büntetést jelentett. Ezt a hátrányt soha senkinek nem sikerült komolyan ledolgoznia, behoznia. Ettől féltek a legtöbben, hiszen a tengelykapcsolót csúsztatva a piros és a zöld lámpajel közötti pillanatokban a pilóták már araszoltak előre. Soha nem tudhattuk biztosan, hogy ezt a kuplungok védelme érdekében cselekedték, vagy volt benne huncutság, dörzsöltség is.

A másik súlyos büntetés az utólagos vagy verseny közbeni diszkvalifikálás volt, amely a hivatalos végeredményből való teljes kitörlést jelentette. A harmadik szankció futameltiltás hozott, de erre ritkán került sor.

Az utóbbi években aztán változott a helyzet: apróbb vétségekért is büntetést szabhatnak ki a versenyzőkre. Az igazságosabb ítéletekre való törekvéssel egyre inkább sikerült azt árnyalni, abban fokozatokat felállítani. Vegyük figyelembe, hogy kettő, három, öt, tíz rajthellyel történő hátrasorolást, a legjobb köridő eltörlését, a rajtsor végére kárhoztatást, vagy éppen utólagos időbüntetést is gyakran kiszabtak a versenyzőkre. Mindezek mellett természetesen megmaradt a „jó öreg" stop and go, és az áthajtásos szankció is.

Az elmúlt négy évet nemrégiben a büntetések fajtái szerint elemeztük. Az összeállításból rögtön szembetűnik, hogy a kiosztott szankcióknál elszaporodtak a pénzbírságok. Mégpedig a hátrasorolások gyakoriságának a hátrányára. Itt is érdemes arányokat, aránypárokat keresni, és százalékban gondolkodni. Hiszen nincs két egyforma „bűn", és az eltérő évadok sem egyformán terheltek vétségekkel. Sőt, az is előfordult, hogy az ítéletek meghozatalánál nem volt egyformán következetes a végrehajtó szerv...

Nézzük meg az alábbi táblázatban, milyen gyakorisággal juttatták érvényre ezeket a szankciókat.

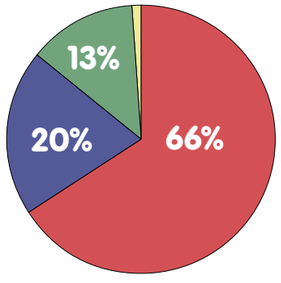
	2010-ben	2011-ben	2012-ben	2013-ban
hátrasorolás a rajtrácson	25	13	38	26
stop and go	1	0	2	3
áthajtásos büntetés	12	21	16	22
pénzbüntetés	17	0	18	42
összes	55	34	74	93
Pénzbüntetés aránya	31%	0%	24%	45%

Világosan látjuk, hogy a további fokozatok felállításánál a pénzbüntetés árnyalhatósága ígérte a legnagyobb mozgásteret. Ennek megfelelően az anyagi szankciók már az összes büntetés 45%-ában megjelentek, amely kimagasló érték. A tavalyi évben a Forma-1 résztvevőire összesen 293 400 euró (forintban 88 millió!) bírságot szabtak ki, a 23 nevezőből pedig 18 versenyzőt találtak vétkesnek, néhányat közülük visszaesőnek is bélyegezve. A legnagyobb büntetés tavaly a Williamset sújtotta, Pastor Maldonado visszatérő kerékproblémáinak láttán kétszer is 60 ezer euróval vágták meg a szebb napokat megélt csapatot.

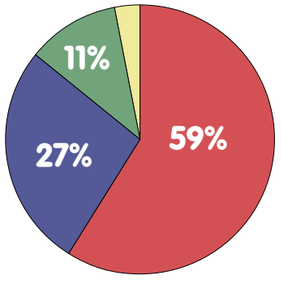
Olvasóink szerint

Nemrégiben kérdőívet közölt lapunk, hogy olvasóink válaszai alapján minél jobban és részletesebben megismerhessük az Autósport és Formula Magazin vásárlóinak szokásait, igényeit, és magukat az embereket. A több mint ezer visszaküldött levél alapján több érdekes statisztikai adat is született, melyekből néhányat most megosztunk Önökkel.

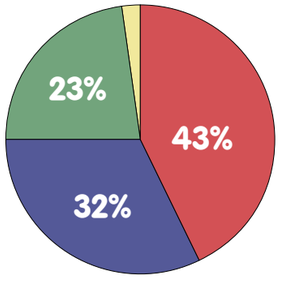
Milyen gyakran olvassa magazinunkat?



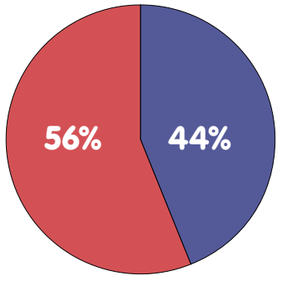
Elégedett-e az Autósport és Formula Magazin tartalmával?



Járt-e már személyesen F1-es versenyen?



Az Ön neme



Egy újabb Magnussen

Apja eltékozolt tehetsége is ösztönzi a dán újoncot

A McLaren éppen egyik legnehezebb szezonján van túl, a tesztkorlátozás pedig megnehezíti az újoncok helyzetét. De Kevin Magnussen nem keres kifogásokat.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MCLAREN, DPPI

Sergio Perez alapos leckét kapott arról, hogy egy a McLarenhez hasonló élcsapat nem ad kegyelmet, ha az ember nem teljesít. Ennek fényében érthető lenne, ha újonc helyettese, Kevin Magnussen arra kérné főnökeit, hogy tartsák alacsonyan az elvárásokat vele szemben. Azáltal, hogy az új szabályok talán a valaha volt legnagyobb változást hozzák a sport számára, valamint a tesztkorlátozások lehetetlenné teszik a jelentős tapasztalatszerzést, Magnussen jogosan kérhetne némi haladékot, mielőtt csúcsformában tudna teljesíteni. A 21 éves tehetség azonban egyáltalán nem úgy viselkedik, mint aki azt szeretné, hogy a McLaren csökkentse a vállain a nyomást. Jól tudja, hogy az erős eredmények miatt szerződtették, és hogy a csapatnál csak akkor lesznek boldogok, ha győzni tudnak.

„Ennek így kell lennie, és akarom is, hogy így legyen. A győzelem kell, hogy legyen az elvárás" – mondja. „Az már régen rossz, ha az emberre a pontszerzés vagy a célba érés miatt nehezedik nyomás."

Ezen merész kijelentés hallatán azonban nem szabad arroganciára gyanakodnunk, sem pedig arra, hogy a dán szerint az F1-es élet gyerekjáték lesz. Ha az ember eltölt egy kis időt Magnussennel, gyorsan világossá válik számára, hogy ő egy olyan személyiség, aki teljes mértékben tisztában van vele, pusztán a veleszületett tehetséggel nem lehet messzire jutni ebben az üzletágban. Tudja, hogy a kemény munka ugyanolyan fontos a versenyző számára is, mint amilyen fontos a mérnököknek és a tervezőknek.

Ennek a tudásnak vette jó hasznát 2013-ban a Formula Renault 3.5 megnyerése során, s már ilyen fiatalon is érett versenyző benyomását keltette. Leszegett fejjel végig arra koncentrált, hogy jobb pilótává váljon, eközben pedig nem zavarta meg sem a fiatalok tesztjén való részvétel lehetősége a Force Indiával (ami végül nem valósult meg), sem pedig a Perez bizonytalan jövőjével kapcsolatos pletykák.

„Próbáltam nem túl sokat gondolni rá" – mondta a találgatásokról, amelyek tavaly nyár óta ott lebegtek körülötte. „Feladatom volt a WSR-ben, amelyre 100 százalékosan koncentrálnom kellett. Tudtam, hogy ez lesz az az év, amely megadja a végső ítéletet a munkámról. Meg kellett nyernem a bajnokságot, mégpedig olyan módon, amely azt tükrözi, hogy képes vagyok alkalmazkodni, taktikusan felépíteni egy szezont, végig ésszel vezetve. Az ember általában a rossz szezonjaiból tanul a legtöbbet, de én most a kiváló idény során is sokkal tapaszteltabb lettem. Úgy érzem, sikerült felnőnöm, és olyan versenyzővé válnom, amilyen szerettem volna lenni."

Persze a McLaren mérnökeinek és Martin Whitmarshnak a meggyőzése csak az első lépés volt Magnussen számára. Az előtte álló út nehéznek ígérkezik, amely fájó mélypontokat és gyönyörű pillanatokat is ígér. Kezdetnek elég, ha felismeri, mindez a sport szükségszerű velejárója.

A McLaren 2007 és Lewis Hamilton óta először igazolt újonc pilótát, ami akaratlanul is kettőjük összehasonlításával jár majd. Máris sokat beszélnek arról, hogy a McLaren igyekszik megvédeni

PÁLYAFUTÁS

2013:	Formula Renault 3.5 (DAMS) – bajnok, 5 győzelem
2012:	Formula Renault 3.5 (Carlin) – 7. hely, 1 győzelem
2011:	Brit F3 (Carlin) – 2. hely, 7 győzelem
2010:	Német F3 (Motopark) – 3. hely, 3 győzelem
2009:	Formula Renault NEC (Motopark) – 2. hely, 1 győzelem
	Formula Renault Eurocup (Motopark) – 7. hely, 0 győzelem
2008:	Dán Formula Ford (Fukamuni) – bajnok, 11 győzelem



Magnussent attól, hogy emiatt a figyelem középpontjába kerüljön, különösen annak fényében, hogy ő sokkal nehezebb körülmények között készül a debütálásra, mint Hamilton tehette 2006 végén.

Miközben a brit több ezer tesztkilométert teljesíthetett a felkészülése során, a jelenlegi korlátozások eredményeként Magnussen a bejelentése óta mindössze egy 600 kilométeres Pirelli-tesztet bonyolíthatott le Vallelungában, emellett pedig csak a szimulátorban gyakorolt. Ő azonban nem idegeskedik amiatt, hogy ezáltal nehezebbé válna a dolga, és úgy véli, bármennyit is tesztelhet egy újonc a bemutatkozása előtt, sohasem lesz magával teljesen elégedett.

„Az ember bármit is csinál, az nem lesz elegendő. Soha nem fogja azt mondani, hogy 'rendben, most már eleget tanultam, kezdhetjük'. Mindig ott marad az érzés, hogy még többet is tehettem volna. Jelenleg nehezebb a felkészülés, mint hét évvel ezelőtt, Lewis idejében volt. Többé nincs tesztlehetőség, így másképpen kell megközelítenünk a helyzetet. Ám mindenkire ugyanez a szabály vonatkozik, és ebből kell kihoznunk a legtöbbet. Egy a McLarenhez hasonló élcsapatnak nyilvánvalóan nagyobb kockázattal jár egy újonc leigazolása. De mégis, milyen más helyről szerezhetnének versenyzőt? A többiek egyre öregebbek lesznek, és egyszer elérkezik a nap, amikor újoncot kell az autóba ültetni. Bátor dolog volt a McLaren választása, és remélem képes leszek bebizonyítani, hogy helyesen döntöttek."

Az autóban tölthető időt ugyan alaposan korlátozták, de Magnussen rámutatott, hogy a jelenlegi versenyzők nevelése és felkészítése mellett az újoncok koránt sincsenek akkora hátrányban, mint az kívülről látszik. Erre bizonyítékul szolgál, hogy a GP3-as bajnok Danyiil Kvjat mennyire magabiztosan látott munkához a Toro Rossóval az USA-ban és Brazíliában teljesített edzéseken, valamint az is, hogy Magnussen milyen gyorsan felvette a tempót a McLarenben ülve a 2012-es fiatalok tesztjén Abu Dhabiban.

„Az én generációmba tartozó pilóták mind nagyon korán kezdték" – emlékeztetett. „Az előző generációba tartozók még egy kicsivel később. Tehát egy az én korosztályomból való 19 éves pilóta felkészültebbnek számít, mint egy néhány évvel korábban versenyző 19 éves pilóta. Emellett az F1-es technológia fejlődésével a kisebb kategóriák is lépést tartanak, tehát már ennek ismeretében tanulunk bele a vezetésbe. Persze nem jelentem ki, hogy száz százalékosan készen állok az F1-re, mert az ember sohasem érez ilyet. Mindenki úgy van vele, hogy egy kicsivel több felkészülési időt is ki tudna használni. De nem félek ettől, nem érzem magam kényelmetlenül, mert idővel biztosan el fogok jutni arra a pontra, amikor már elégedett leszek. De persze még akkor is lesz hova fejlődni."

Két további tényező is van, amelyek segíthetnek Magnussennek abban, hogy minimalizálja az újoncokat érintő hátrányokat. Az első, hogy az új, 2014-es szabályok annyira megváltoztatják a versenyzés menetét, hogy minden pilótának szinte a nulláról kell majd indulnia.

Whitmarsh, aki a 2009-es szerződtetés óta egyengeti Magnussen pályafutását, tisztában van vele, hogy ha valamikor érdemes kockáztatni egy újonc pilótával, akkor az most van. „Kijelenthetjük, hogy ez egy ideális lehetőség, hiszen az idősebb versenyzők tapasztalatai mind eltérőek attól, amivel idén szembesülni fog a mezőny" – mondta. „A hajtáslánc nagyon nagy újdonságot jelent, nem beszélve az egész energia-körforgásról. Ezen a téren ő is ugyanannyi tapasztalattal rendelkezik, mint Fernando Alonso vagy Jenson Button."



A McLarent egy második hellyel győzte meg

A McLaren korábbi csapatfőnöke, Ron Dennis legendás kijelentése, hogy a második helyezett az első a vesztesek között. Azonban az istállót jelenleg irányító Martin Whitmarsht éppen Kevin Magnussen egy tavalyi második helyezése győzte meg arról, hogy a dán készen áll a Formula-1-re.

A Formula Renault 3.5 monzai első futamán a dán kiélezett csatát vívott bajnoki riválisával, Antonio Felix da Costával. Nyers tempó tekintetében nagyon kevés választotta el a két pilótát, ám amikor da Costa hibázott és szélesen fordult a második Lesmo kijáratánál, Magnussen megragadta a lehetőséget, és a Parabolica előtt megelőzte a portugált. Da Costa tudta, hogy ha hagyja meglógni Magnussent, azzal el is veszíti a versenyt, ezért ellenfelének hátsó szárnyára tapadt a célegyenesben, és az első sikán előtt egy rendkívül agresszív támadást indított. Magnussen belülre húzódott, de miután da Costa balra vágott, belátta, hogy nem érdemes tovább keménykedni, és nem védte túl nagy erővel a pozícióját. Da Costa elhúzott, majd megnyerte a versenyt, Magnussen arcán pedig egyértelműen látszott a csalódottság a dobogón. Mégis ez a délután bizonyult döntő fontosságúnak a McLaren számára.

„A régi Kevin, amint meglátja, hogy da Costa közeledik, becsukta volna előtte a kaput, és bumm…" – vélekedik az esetről Whitmarsh. „Ehelyett azonban felismerte a veszélyt és hagyta őt előzni, ami szembement a saját ösztöneivel. A verseny után azonnal felhívtam, és azt mondtam neki, 'Kevin, ez volt a leglenyűgözőbb dolog, amit valaha láttam tőled. A srác ugyan megelőzött téged, de ez ellen nem lehetett mit tenni. Ez része a tanulási folyamatnak. Tudjuk, hogy villámgyors vagy, most azt kell megtanulnod, hogyan nyerheted meg a bajnokságot.' És ezt meg is tette."

Magnussen hiszi, hogy az egyik legfontosabb dolog, amit 2013 során megtanult, az volt, hogy elkezdett nagyobb képben gondolkodni, és nem akart minden pillanatban padlógázzal haladni. „Az elmúlt évre az volt a célom, hogy ne kövessek el buta hibákat, az a manőver ott viszont butaságnak számított volna" – mondja. „Ő nyerte a versenyt, így nem voltam boldog – nem is láthattak mosolyogni a dobogón. Azonban helyesen cselekedtem, és ez az év éppen arról szól, hogy többet gondolkodjak, ahelyett hogy túlságosan is az érzelmeim vezessenek."

Maga Magnussen is egyetért abban, 2014 jó esélyt kínál számára, hogy kiegyenlítettebb körülmények mellett szálljon harcba. „Számos új rendszerünk lesz, és az új szabályoknak köszönhetően a csapattal is máshogyan kell együtt dolgozni, mint korábban. Szinte egy teljesen új sport jön létre. Ha az autó megváltozik, azzal együtt a munkamódszerek is megváltoznak, és az eddigi tapasztalat kevésbé lesz hasznos. De egyáltalán nem becsülöm alá a kihívást. Tudom, hogy mindezzel együtt is rutintalannak számítok majd a többiekhez képest, és hogy sokat kell majd dolgoznom a felzárkózás érdekében. Azonban készen állok a kihívásra."

A másik tényező, ami Magnussen segítségére lehet, az a csapattársának személye: Jenson Button. Amellett, hogy kiváló mércét jelent majd számára, a brit érett és barátságos személyisége mindenképpen jótékonyan hathat majd fejlődésére. „Úgy látom, Jenson a tökéletes csapattárs számomra" – ismeri el Magnussen. „Nagyon gyors, és remélhetőleg képesek leszünk majd motiválni egymást. Emellett hatalmas tapasztalattal is rendelkezik, amellyel ugyanannak az autónak a fejlesztésében segít, amit én is vezetek. Biztosan lesznek dolgok, amiket másképpen csinálunk majd, de ő képes előremozdítani a csapatot, és remélhetőleg én is meg tudom majd ezt tenni a gyorsaságommal és a munkamorálommal. Jó érzéssel tölt el, hogy Jenson a csapattársam. Hallgathatom őt, figyelhetem, hogyan dolgozik a csapattal, amiből bizonyára képes leszek tanulni."

Magnussennek azonban nehezére esik megmondani, hogy mit is vár magától 2014-ben, hiszen az új szabályok és a limitált tesztelés mellett azt sem tudhatja biztosan, hogy a McLaren 2013-as kisiklása csak egyszeri eset volt-e. „Amikor az ember a Formula-3-ban, a WSR-ben vagy bármelyik olyan sorozatban vezet, ahol mindenkinek ugyanolyan autók és ugyanolyan lehetőségek állnak rendelkezésére, akkor könnyebben kitűzi a célokat, és előre kijelentheti, hogy az első három helyre vagy a bajnokság megnyerésére hajt. De mivel az F1-ben nem tudhatjuk, hogy a csapatok hol fognak állni 2014-ben, így nem igazán lehet ilyen célokat megfogalmazni. A versenyzőnek ilyenkor csak magára kell összpontosítania, és biztosítania azt, hogy az ő oldaláról minden rendben menjen."

Magnussen legnagyobb erőssége talán abban rejlik, hogy képes átlátni, a múltban hol romlottak el a dolgok – például elődje, Perez esetében –, és ügyelni arra, hogy ő ne kövesse el ugyanazokat a hibákat. „Remélhetőleg ezúttal másként alakul a helyzet" – reagált arra, hogy Perez és a McLaren soha nem találták meg igazán az összhangot. „A nehéz és a szép időkből is tanulhatunk. A McLaren már hozzászokott a győzelemhez, és biztos vagyok benne, hogy ezen az úton folytatják tovább."





„Apámnak senki nem mutatott irányt. Kár érte, mert úgy tudom, elképesztő tehetség volt. Sőt, még mindig az!"



Szintén fontosak számára azok a leckék, amelyeket apja, Jan révén tanult meg. Az idősebbik Magnussen elképesztő veleszületett tehetséggel rendelkezett: 18-ból 14 futamot megnyert az 1994-es Brit F3-as bajnokságban, amivel fölülmúlta Ayrton Senna 1983-as rekordját. Ő volt a következő nagy tehetség, aki az F1-ben az 1995-ös Csendes-óceáni Nagydíjon debütált a McLarennel.

Nyilvánvaló tempója ellenére azonban valamiért sohasem tudott igazán jól kijönni a sporttal. Szórakozást kedvelő karaktere nem fért meg két főnöke, Ron Dennis és Jackie Stewart tökéletességre törekvő hozzáállása mellett. A karrierje sokkal gyümölcsözőbb lehetett volna, ha valaki ott áll mellette, és a fejébe veri, hogy a pályán kívül keményebben kell dolgoznia, ha szeretné eredményekre váltani tehetségét.

A fiatalabb Magnussen sok időt töltött azzal, hogy átbeszélte apjával az akkor történteket, munkamorálja és intelligenciája pedig egyértelműen jelzi, hogy sikerült tanulnia ebből. „Nagyon őszinte, nyitott személyiség volt, viszont senki nem állt mellette, aki útmutatást adott volna neki arról, mit is kellene tennie" – mondja Kevin az apjáról, aki 2013-ban GT-bajnok lett az American Le Mans Series-ben. „Teljesen önmagát adta, egy őszinte fickó volt. Én is őszinte vagyok, azzal a különbséggel, hogy próbálom a helyes dolgokat tenni. Ő talán nem kapott elegendő nevelést az F1 felé vezető úton. Kár érte, hiszen a hallottak alapján elképesztően tehetséges volt. Sőt, tudom, hogy még mindig az!"

Apja eltékozolt tehetsége bizonyára különösen ösztönzi Magnussent arra, hogy ő ne dobja el magától a lehetőséget, amit képességeinek köszönhet. De emellett mindig ott áll majd mögötte egy kiváló segítség, ha a dolgok nem mennének jól a versenypályán. „Gyakran kérdezgetek tőle dolgokat, és szeretem hallgatni, amikor a karrierjéről mesél, de emellett alapvetően a saját feladatomra kell figyelnem. Magamnak kell kitaposnom az utat, és már eddig is valamelyest eltérő irányba indultam. Ám nagyon fontos, hogy figyeljek rá, hiszen nagyszerű dolgokat ért el, és hasznos tapasztalatokkal rendelkezik. Mindenképpen van mit tanulnom tőle."

Látszólag Magnussen tempója és pályán kívüli személyisége kiváló keveréket képez ahhoz, hogy valami kivételeset érjen el a McLarennel. Semmi nem utal arra, hogy azt gondolná, minden az ölébe hullik majd. „Ez egy hatalmas dolog számomra, még mindig alig hiszem el" – mondja. „Amikor reggelente felébredek, kicsit mindig megijedek, hogy csak álom volt-e az egész. De tudom, hogy mit kell tennem. Ez egy óriási lehetőség!"

Buttont is motiválni fogja

Kevin Magnussennek csak előnye származhat abból, hogy Jenson Button lesz a csapattársa, a McLaren szerint pedig a brit is profitálni fog abból, hogy egy ilyen fiatal kihívót kap maga mellé. Martin Whitmarsh nyíltan elismerte, hogy Sergio Perez nem tudta eléggé következetesen legyőzni Buttont. Magnussent tehát ezzel a céllal szerződtették. „Jenson egy fantasztikus csapattag, egy igazi nagykövet, egy nagyszerű srác" – magyarázza Whitmarsh. „Jól érzi magát a bőrében, és jó a közelében lenni. Emellett annyira nyugodtan és éretten viselkedik, hogy sokan nem is fedezik fel, mennyire versenyképes valójában. Persze Jenson sem akarja, hogy a csapattársa legyőzze őt. Checót többnyire kezelni tudta, de én nem szeretnék olyasvalakit mellé ültetni, akit kordában tud tartani. Azt akarom, hogy a csapattársa ártson neki, persze a lehető legszebb értelemben. Versenyzőként ő maga is nagy kihívással akar szembesülni, és elsősorban éppen ezért csatlakozott a McLarenhez. Kevin pedig tenni fog ennek érdekében."

Tes(z)tközelből







Jerezben ugyan az eső is esett, de locsolókocsit is bevetettek, hogy a csapatok tesztelhessék az új Pirelli vizes abroncsokat. Fent Vettel vezetés helyett nyilatkozik, balra az egyik legrondább ormány a Caterham 2014-es autóján

Helyszíni beszámoló az első F1-es próbákról

Jerez de la Frontera és Andalúzia híres a csodaszép lovairól, de január utolsó hete most mégsem róluk, hanem a lóerőkről és a Forma-1-ről szólt Dél-Spanyolországban. Kollégánk élménybeszámolója a szezon első tesztjéről, amely egyben a száguldó cirkusz utolsó európai fellépése is volt Ausztrália előtt.

SZÖVEG: TAGSCHERER KATALIN • FOTÓ: CSAPATOK, DPPI

A nulladik tesztnapon hemzsegtek a repülőtéren a Forma-1-es rajongók, csapattagok, ráadásul Kamui Kobayashi, a Caterham visszatérő pilótája is éppen akkor lépett ki a terminál épületéből, amikor én is megérkeztem, így átélhettem, milyen az, amikor a „kiéhezett" fanatikusok lerohannak egy hús-vér versenyzőt.

A városban melegebb volt, mint amire az időjárás-előrejelzések alapján számítottunk, így reménykedtünk, hogy az eső nem mossa el a másnapi tesztet. Végül nem is a csapadék okozta a legnagyobb csalódást kedden, hanem az, hogy az autókat nem nagyon láthattuk a pályán. Számítottunk ugyan valami hasonlóra, de minden várakozásunkat alulmúlta, hogy az összes megtett körök száma csak 93 lett. Egy átlagos tesztnapon ennyit egy autó fut, nem az összes együtt.

De hogyan is kezdődött az egész? Még csak világosodott, amikor a tömeg már gyülekezni kezdett a Mercedes garázsa előtt, a hivatalos bemutatóra várva. A „tömeg" szó használata egyáltalán nem túlzás ebben az esetben, hiszen valóban rengetegen zsúfolódtak össze a helyszínen. A németek után pár perccel a Red Bull és a Force India is megmutatta magát, ezért az érintettek ide-oda rohantak – az emberáradat szó szerint hömpölygött a bokszutcában.

Ami a látottakat illeti: az első nap bemutatott három autó közül a Force India orrszerkezete sikerült a legextrémebbre. Nem mennék bele hasonlítgatásokba, mindenki maga döntse el, melyikről mi jut az eszébe. Ehelyett legyen elég annyi, amit Vettel délután nyilatkozott: „Némelyik idei autó úgy néz ki, mint egy porszívó". A reggeli bemutatólistán a Caterham is szerepelt, ám amikor Kobayashi a többi csapat leleplezéseit nézegette amolyan „félcivilben", már biztossá vált, hogy a zöld autós team prezentációja egyelőre elmarad. Amikor megkérdeztem a japán pilótát, hogy mikorra tervezik az eseményt, csak annyit mondott, „nem tudom". Késő délután végül pályára gurult a kocsijuk, hogy egy újabb érdekes autót és orrot láthassunk.

Végül lassan elérkezett a 9 óra, amikor a bokszutca feletti különleges médiaközpont munkatársai egy emberként az üvegfalra „tapadtak" és füleltek. Mindenki az új motorok hangjára volt kíváncsi. A Mercedes hamarosan be is mutatta élesben, milyen az új erőforrás. A V6-osok süvítése elsőre olyan, mint egy „végét járó" V8-asé – sok szakember jutott erre a következtetésre. Vitatkozni lehet a dolgon, de az biztos, hogy még szokni kell. Ám akár elfogadjuk, akár nem, hamarosan ez lesz az F1 hivatalos hangja – barátkozzunk meg a gondolattal.

A pályát nem lepték el az autók, így egy kis szusszanásnyi idő maradt a 10:30-as Red Bull interjúsorozat előtt, amelynek már csak a végighallgatásához is Red Bull energiaital kellett egyeseknek. Két órát töltöttünk a túlzsúfolt motorhome-ban, meghallgattuk Adrian Newey-t, Christian Hornert, Daniel Ricciardót, és végül a négyszeres világbajnok Sebastian Vettelt is. A hangosítást úgy oldották meg, hogy az összegyűltek fele nem hallotta se a kérdéseket, se a válaszokat, de talán mindenkinek nagyobb esélye lett volna a beszélgetés követésére, ha nem vendégek, rajongók és gyerekek foglalták volna el a helyszínen a főbb helyeket...

Mint később kiderült, a csapatfőnök azt hangsúlyozta, hogy mennyire rossz az időzítése az idei, és eddigi szinte legösszetettebb szabályváltoztatásoknak. Az istállónak komoly erőfeszítés az új motor, a karosszéria és a rendszer beállítása, illetve összehangolása, ezért nem csoda, hogy alig látni autót az első nap a pályán. Aki pedig kimerészkedik, műszaki hiba miatt hamarosan meg is áll. Megítélése szerint ezen a négy napon

„Massa boldognak és lazának látszott, mintha most szabadult volna egy börtönből.”



nem fogunk megbízhatósági tesztet látni, vagyis a hosszú etapokat a bahreini tesztre tartogatják a csapatok.

A világbajnok csapat új tagja, Ricciardo széles mosollyal beszélt az újságíróknak arról, hogy már alig várja, vezethesse a Red Bull autóját. Lassan, lépésről lépésre szeretne haladni és fejlődni, tanulni Vetteltől és az istállótól is. Az ausztrálon látszott, hogy tudja hol a „helye”, szimpatikus nyilatkozatokat adott.

Az „újonc” után Vettel is elmondta, hogy teljesen más lesz az autó, a tapadás, ám nem tudnak előre semmi pontosat mondani. A szimulátor adhat ugyan valami kapaszkodót, de biztosat csak a 3-4. futam után nyilatkozhatnak az idei esélyekről. A világbajnokot a gyermekéről is kérdezték, de azt mondta, ez privát dolog, ő most dolgozni van itt, így a magánéletről nem nyilatkozik. Később kiderült: a német sztár a motorokkal kapcsolatban a V8-ast preferálja, de jobban szerette volna, ha a V10-esekre váltanak.

Később Nico Rosberg is valami hasonlóról beszélt: őt az idei motorok a 80-as évek videofelvételeire emlékeztetik, és már most nagyon hiányzik neki a tavalyi erőforrások hangja. Lewis Hamilton csalódott volt, hogy a 18. körben összetörte az autót. Így is azok közé tartozott azonban, akik az első nap a legtöbb kört tették meg. A brit bajnokot is legyőzte azonban Kimi Raikkonen, hiszen ő vezette a legtöbbet a nyitónapon (31 kör). A teszt befejezése előtt fél órával Vettel is kimerészkedett a jerezi aszfaltra, 3 kört tett meg, de a próba végénél már a tűzoltóknak is dolguk volt a garázsban. Az égett szagot lehetett érezni még később is a levegőben.



Kedd este a Ferrari motorhome-ban a finn nyilatkozott a sajtónak. Szokás szerint nehezen lehetett megérteni – még a mikrofon sem nyújtott nagy segítséget. Lazán rágózva ült be a székbe, és ugyanúgy megmondta a tutit: a szabályok a szabályok, azért vannak, hogy betartsuk őket és ne vitatkozzunk róluk. A csapat pedig nem új számára (micsoda kérdés különben is...), ismeri a munkatársait, úgyhogy az első tesztnap számára semmiben sem különbözik a többi első munkanaptól. Elsőre ugyan többet szerettek volna teljesíteni, de időbe telik, amíg minden apró részlet összeáll. A hideg idő miatt az autó tapadására panaszkodott, de egészségileg már rendben van, a háta sem fájt, és másnap újult erővel folytatják a munkát.

Szerdán is borongós reggelre ébredtünk Jerezben, és a legsűrűbb esőt akkor kaptuk a nyakunkba, amikor kiértünk a pályára. A csapatok előre számoltak a csapadékkal, de a szervezők a biztonság kedvért még be is locsolták a pályát, így a résztvevők egy rövid ideig a Pirelli esőgumikat is tesztelni tudták.

A délelőtt folyamán már több kört teljesítettek a Forma 1-es autók, mint kedden egész nap, így a döcögős kezdés után a pálya és környéke kezdett végre valódi teszthelyszínre hasonlítani.

Nemsokára ismét kisütött a nap, így felmentünk a tetőre nézelődni, és éppen jókor, mert egymás után több autó is kimerészkedett a pályára. A motorok hangja jóval mélyebb és halkabb, mint tavaly volt, így egyelőre eldobhatjuk a füldugókat. Erről a helyről a célegyenes és a bokszutca mellett a pálya nagy része jól belátható, így nem unatkoztunk. Alkalmanként egyszerre három autó látványát és hangját is élvezhettük, ám hiába a napsütés, a hőmérséklet nem ment 10-12 fok fölé. A bokszutca pedig még mindig jóval néptelenebb volt, mint általában.

Lewis Hamilton és Niki Lauda is a pitwall-nál nézte a pályán száguldó autók – köztük a Mercedes körözését.





A Toro Rossót és a Red Bullt egyaránt sújtotta a Renault motorproblémája, de leginkább talán Ricciardo bánta, hogy nem autózhatott eleget új csapata autójával

Magyarok a paddockban

A Red Bull motorhome-jában szerettem volna beszélgetni a magyar dolgozókkal, de a nagy sürgés-forgásban esély sem volt arra, hogy összeüljünk egy kávéra. A csapat főszakácsát, Köbli Lajost már régóta ismertem, ő hét éve dolgozik a száguldó cirkuszban. Az eheti teszten azonban négy budapesti lány is segíti a Red Bull és a STR munkáját. Aki irigykedne rájuk, annak elmondom: nagyon keményen dolgoztak, egész nap szinte egy percük sem volt. Olyan ez a munka, mint egy mókuskerék, egész nap megállás nélkül sürögni-forogni kell. Ha valaki rajongóként szeretne így közel kerülni az F1-hez, nem biztos, hogy ezt az utat érdemes választani.

Kiderült, a jerezi hét nekik, és a többi újoncnak is „teszt”... A stresszes időszak során kiderül, hogy mennyire bírják az igen strapás munkát. Minden reggel 5 órakor kelni és fél 10 után elhagyni a pályát nem könnyű, különösen hosszú távon nehéz az ilyen jellegű nyomást elviselni, ráadásul mindezt úgy, hogy a nap folyamán nagyon kevés idejük van leülni pár percre, vagy enni valamit (ahogy én láttam). A városból, a pályából sem látnak semmit. Ha valakit a felsoroltakkal nem tudtam elriasztani, azért megírom, hogyan lehet bekerülni a világbajnok csapathoz vagy a többi alakulathoz. Sajnos ezek az állások nem lesznek soha megtalálhatók a munkaközvetítő oldalakon, ne is keressük őket ilyen módon. Személyes ajánlás kell hozzájuk, de ezt követően bentmaradni csak kemény munkával és kitartással lehet, mert amint írtam is, kora hajnaltól késő estig folyik a munka, és egész nap mosolyogva kell helytállni.

Rajongói szemmel

Amikor hét éve itt jártam, 3 euró volt a belépő. Azóta „jócskán” felmentek az árak: egy egész tesztnapot 10 euróért kísérhetnek figyelemmel a nézők a helyszínen. Aki azonban a bokszutcával szembeni főtribünről szeretné nézni az autókat, annak picit mélyebben a zsebébe kell nyúlnia, de ez is csupán 20 euró egy napra. Mennyivel olcsóbb, mint egy futam, ugye? Igaz, itt nagyobb a rizikó, hiszen akik keddre vették meg a jegyüket, sokat nem kaptak érte, de egy aktív tesztnapon reggel 9 és délután 5 óra között bőven van látnivaló. A pálya ezen kívül szervez paddock túrákat is. Naponta többször is rajongók sétáltak át a médiaközponton és fotóznak minket, mint látványosságot. Sajnos ez a lehetőség Jerezben csak a VIP vendégeknek adott, mint megtudtam a szervezőktől. Pedig Barcelonában bárki – plusz pénzért persze – élhet a kivételes és nagyszerű lehetőséggel. Én is részt vettem pár éve egy ilyen túrán, ahol még a pálya szervizútján is körbevittek minket. Érdekes volt látni, hogy magyar rajongók is vannak a nézők között, itt Jerezben is, tehát akár Budapestről sem lehetetlen megszervezni egy szezon előtti túrát Andalúziába (vagy valamelyik más teszthelyszínre).







Nem sokkal később a Red Bull csapatának garázsa felől füst lepte el a környéket, a bokszutca nézelődői így mind abba az irányába rohantak, ahol kiderült, hogy Vettel versenygépének motorja hibásodott meg. A nap hátralévő részében a garázsban is maradt az autó, a német sztár pedig még az interjúidő előtt hazautazott. Túl sokat nem is tudott volna mondani.

Helyette végre – majdnem két nap késéssel – megérkezett a Marussia Forma-1-es gépe. Fél öt előtt hozták meg egy jelzés nélküli teherautóval. Még éppen (fél)időben... Előtte két napig a szerelők a kamionflotta fényezésén kívül nem sok mindent tudtak csinálni. Ezt a csapat egyik alkalmazottja mondta nekem, amíg szinte sorfalat állva várták az autót.

A Scuderia Toro Rosso szerdán egy kört sem tudott megtenni, a Red Bull mindössze 8, a Caterham pedig 11 kört teljesített a pályán, ami egyértelműen jelezte, hogy a Renault motorok háza táján kell a hibát keresni. Talán éppen ezért óriási tömeg gyűlt össze a Renault sajtótájékoztatón, ahol Remi Taffin magabiztosan nyilatkozta, hogy megtalálták a problémát, tudják a megoldást, és másnapra már be is fejezik a javítást. A módosítás nem igényel változtatást a karosszérián, úgyhogy szerinte csütörtökre minden rendben lesz és folytatódhat az érdemi munka. A Red Bull szerelők nagyon el voltak keseredve, hogy egy nap megint kárba ment. De nem csak ők, hiszen hasonló okokból senkinek sem kezdődik jól ez az év...

A nap leggyorsabb autója a McLaren Mercedes lett. Button elégedetten nyilatkozott, de láthatólag nagyon sovány volt, és nyilván szomorú édesapja halála miatt. Ennek ellenére le a kalappal az előtt, hogy milyen profi módon vezetett és kezelte a sajtót a mai nap folyamán. A paddockban gyakran előkerül a téma, sokan hiányolják a rózsaszín inges, mindig jókedvű John Buttont. Aztán a fotósok kiszúrták, hogy Jenson új sisakjának oldalán Törpapa látható rózsaszín ingben, és mellette a megható szöveg: „Nyugodj békében papa!"

Jenson mögött a két finn pilóta végzett, Kimi Raikkonen a Ferrarival és Valtteri Bottas a Williamssel. A köridők tekintetében még Nico Rosberg tartotta a tempót az első hárommal.

Engedjék meg, hogy egy kicsit meséljek a „jerezi éjszakáról", azaz a sötétedés utáni paddockról. Ilyenkor a csapatok még szorgoskodnak, pakolnak, a munka nem áll meg délután 5 órakor. Az információk is gyakran cserélnek gazdát, én is sok mindent „záróra után" tudtam meg. Összetalálkoztam például régi ismerősökkel, köztük a Force India egyik mérnökével, aki azt mondta, hogy az autó megbízhatóbb, és jobban teljesít, mint gondolták. Szerinte a furcsa orrszerkezet nem marad sokáig, a futamokon már mást láthatunk majd. Este nyolckor megérkezett Fernando Alonso is, akit csak messziről láttam.

Több pilóta is nyugodtan sétálgat és beszélget sötétedés után a paddockban, így az eléggé



A McLaren rendíthetetlenül, ráadásul gyorsan rótta a köröket Jerezben, Buttonnak és Magnussennek minden oka meg lehet arra, hogy jobb szezont fusson az istálló, mint tavaly

Összegzés

Versenyző	körök	km
Nico Rosberg	188	832
Fernando Alonso	173	766
Kevin Magnussen	162	717
Felipe Massa	133	588
Lewis Hamilton	121	535
Adrian Sutil	103	456
Jenson Button	83	367
Daniel Juncadella	81	358
Kimi Raikkonen	78	345
Esteban Gutierrez	60	265
Kamui Kobayashi	54	239
Sergio Perez	48	212
Jean-Eric Vergne	45	199
Valtteri Bottas	42	185
Jules Bianchi	25	110
Nico Hulkenberg	17	75
Marcus Ericsson	12	53
Sebastian Vettel	11	48
Robin Frijns	10	44
Daniel Ricciardo	10	44
Daniil Kvyat	9	39
Max Chilton	5	22
Csapat		
Mercedes	309	1368
Ferrari	251	1111
McLaren–Mercedes	245	1084
Williams–Mercedes	175	774
Sauber–Ferrari	163	721
Force India–Mercedes	146	646
Caterham–Renault	76	336
Toro Rosso–Renault	54	239
Marussia–Ferrari	30	132
Red Bull–Renault	21	92













Az első hét elengedhetetlen hozadéka a temérdek meghibásodás, ám idén az első kollektív teszten a statisztikát tovább rontotta az új szabályok okozta problémák megjelenése

türelmes rajongóknak, autogramgyűjtőknek ilyenkor van a legtöbb esélyük az aláírás és a közös fotó megszerzésére. A csapattagok többnyire már elfogyasztották a vacsorájukat, a Mercedesnél pedig Lewis Hamilton beszélgetett néhány tervezővel, egyesek szerint az új motorhome-mal kapcsolatban egyeztettek. Igazából nem is Hamiltont vettem észre először, hanem Roscoe-t, a kutyáját, aki bent, egy szőnyegen feküdt. Mivel kint sötét volt, bent pedig világos, így tökéletes belátás nyílt a privát és otthonosan berendezett motorhome-ba.

Ilyenkor már az egész paddockban nyugodt a hangulat, a pálya teljesen sötét, lassan már csak a garázsokban serénykednek a szerelők és a mérnökök, hogy felkészítsék az autókat a következő napra. Az aszfaltcsík szélén állva azon gondolkoztam, hogy milyen jó lenne most egy – akár személyautóval is – kihajtani, és megtenni pár kört. Aztán lassan visszasétáltam a médiaközpontba, ahol még mindig folyt a munka. Este fél 10-kor még mindig több tucat újságíró és fotós koptatja a billentyűzetet, hogy minél több információt juttathasson el világszerte az olvasóknak...

A január Dél-Spanyolországban sem jelent hőséget: amikor csütörtök reggel a pályára értünk, mindössze 4 fokot mutatott a hőmérő, de biztató volt, hogy egy



A Mercedesnek csak kevés technikai gondja akadt, a jerezi kollektív teszt győztese mindenképpen a német alakulat lett

felhőt sem láttunk az égen. A bejáratnál már gyülekeztek a lelkes rajongók, a biztonsági személyzet és a parkoló autók száma is jelentősen megnövekedett. Nem is kérdés, hogy ennek fő oka az volt, hogy ezen a napon Fernando Alonso ült a Scuderia Ferrari volánja mögött.

A tesztet ezen a napon is sokszor meg kellett szakítani meghibásodás vagy baleset miatt. Az autómentőn utazott ma a versenygépek fele, a Scuderia Toro Rosso kétszer is. A nyitóhétvége legnagyobb vesztesének a Red Bull csapat (és a Renault erőforrás) tűnik, akik harmadjára is csak 3 kört tudtak megtenni, de ebből egyik sem volt mért forduló. Az autó megállt, és többet nem is gurult pályára.

Végre a Marussia is bemutatta és pályára vitte autóját, ők mindössze 5 kört teljesítettek. Talán nem meglepő, hogy a harmadik istálló, amelyiknek nem szerepelt időeredmény a neve mellett, a Caterham volt.

A negatív rekordok után érdemes megemlíteni és kiemelni Kevin Magnussent, aki délután ülhetett először élesben a McLaren Mercedesbe és rögtön a legjobb időeredményt sikerült elérnie az 52 megtett kör folyamán. Második helyen az a Felipe Massa „végzett”, aki idén már a Williams F1 Team volánja mögött, szokatlan kék ruhában szerepelt Jerezben. (A Volvo, amivel érkezett – véletlenül, vagy nem – azért piros maradt...) A brazil pilóta amúgy a nap egyik legérdekesebb interjúalanyának bizonyult. 40 percet vártuk, de jó döntés volt rászánni az időt. Nemcsak arra figyelt az ember, amit mondott, hanem arra is, ahogyan mondta. Boldognak és lazának látszott, mintha most szabadult volna egy börtönből. (A Ferrariéból?) Öröm volt így látni. Mint mondta, tele van tervekkel, lelkesedéssel, tenni akarással. Ha összehasonlítjuk a régi nyilatkozatokkal, ég és föld a különbség. A nagy változásnak bizonyára oka volt az is, hogy különleges nap volt számára a csütörtök, hiszen most először vezetett nem Ferrari-motoros Forma-1-es autót. Összesen 47 kört teljesített, pedig több kört szerettek volna megtenni, csak mindig akadt kisebb módosítani való a versenygépen. Ez sok értékes időt elvett, de elmondása szerint az első benyomása az autóval, csapattal, abroncsokkal kapcsolatban így is pozitív. Örült, hogy csapatot váltott, és egy olyan „új családot” választott a Ferrari után (helyett), akik profik és az élvonalban harcolhatnak (?), annak ellenére, hogy tavaly gyengén teljesítettek. Persze ezzel az alakulattal mindent elölről kell kezdeni megtanulni, megismerni, de láthatólag nagyon lelkesíti ez a kihívás. Az autó megbízhatóságára nagy hangsúlyt fognak fektetni a teszteken, szerinte a legfontosabb, hogy az Ausztrál Nagydíjat be tudják fejezni. Meglátása szerint más érzés vezetni az idei és a tavalyi autót, ezt ugyanis kevésbé agresszíven kell kezelni. (Érdekesség, hogy Fernando Alonso fél órával korábban azt bizonygatta, hogy vezetési stílusban nincs nagy különbség a két autó között.) Massa a két csapat közti különbségről is őszintén beszélt, elmondta, hogy sok jó ötletet hozott magával a Ferraritól, amit majd felhasználhatnak, hogy javítsanak az új team munkáján, értve itt a napi rutint például, vagy akár a Scuderia tagjait, akik követ(het)ik a brazil pilótát, esetleg egy jó olasz kávégépet, amely eddig hiányzott a Williams motorhome-jából. Massa arról is szólt, hogy rövid ideig a pálya széléről nézte az autókat, és szembetűnő volt számára, mennyire különböznek egymástól, többféle szempontból is. Beszélt a kómában fekvő Michael Schumacherről, akiért minden nap imádkozik, hiszen nagyon jó barátja, számára ő a „nagy testvér”. Szerinte sokat segít Schumi jó kondíciója a felépülésben, mint ahogy neki is segített az a hungaroringi balesete után. Elmondta azt is, hogy reméli, viszont látja még a németet a pályán (a pálya szélén), mint a régi szép időkben.

> „A nyitóhétvége legnagyobb vesztesének a Red Bull csapat (és a Renault erőforrás) tűnik.”

A Ferrari háza táján Fernando Alonso véleményét hallgathattuk meg az első tesztnapjáról. Nem kevés időbe került, míg átverekedtük magunkat a pilótára váró tömegen, hogy bejussunk a motorhome-ba. A spanyol sztár azzal kezdte, hogy még időre van ahhoz szükségük, hogy megértsék az autó viselkedését, éppen ezért fontos, hogy az információ begyűjtéséhez és feldolgozásához annyi kört tegyenek meg, amennyit csak tudnak. A szimulátor adott korábban némi kiindulási alapot, de a valóság teljesen más. Dolgoznak az eddigi problémák megoldásán. Kimivel – úgy tűnik – nem egyeztetnek személyesen, de a nap végi megbeszélések információit mindketten megkapják és felhasználják munkájukban. Szerinte nem zavarja a pilótákat az új motorok megváltozott hangja, nekik nem elsődleges szempont, inkább csak a rajongóknak fontos ez a kérdés...













Időeredmények Jerezből

1. nap		
1.	**Kimi Raikkönen** (Ferrari)	1:27:104
2.	**Lewis Hamilton** (Mercedes)	+0:716
3.	**Valtteri Bottas** (Williams–Mercedes)	+2:978
4.	**Sergio Perez** (Force India–Mercedes)	+6:057
5.	**Jean-Eric Vergne** (Toro Rosso–Renault)	+9:426
6.	**Esteban Gutierrez** (Sauber–Ferrari)	+15:153
7.	**Sebastian Vettel** (Red Bull–Renault)	Nincs mért idő
8.	**Marcus Ericsson** (Caterham–Renault)	Nincs mért idő
2. nap		
1.	**Jenson Button** (McLaren–Mercedes)	1:24:165
2.	**Kimi Raikkönen** (Ferrari)	+0:647
3.	**Valtteri Bottas** (Williams–Mercedes)	+1:179
4.	**Nico Rosberg** (Mercedes)	+1:423
5.	**Sergio Perez** (Force India–Mercedes)	+4:211
6.	**Esteban Gutierrez** (Sauber–Ferrari)	+9:105
7.	**Marcus Ericsson** (Caterham–Renault)	+13:810
8.	**Sebastian Vettel** (Red Bull–Renault)	+14:155
3. nap		
1.	**Kevin Magnussen** (McLaren–Mercedes)	1:23:276
2.	**Felipe Massa** (Williams–Mercedes)	+0:424
3.	**Lewis Hamilton** (Mercedes)	+0:676
4.	**Jenson Button** (McLaren–Mercedes)	+1:754
5.	**Fernando Alonso** (Ferrari)	+2:219
6.	**Nico Hülkenberg** (Force India–Mercedes)	+2:820
7.	**Jean–Eric Vergne** (Toro Rosso–Renault)	+6:639
8.	**Adrian Sutil** (Sauber–Ferrari)	+6:885
9.	**Robin Frijns** (Caterham–Renault)	Nincs mért idő
10.	**Daniel Ricciardo** (Red Bull–Renault)	Nincs mért idő
11.	**Max Chilton** (Marussia–Ferrari)	Nincs mért idő
4. nap		
1.	**Felipe Massa** (Williams–Mercedes)	1:28,229
2.	**Fernando Alonso** (Ferrari)	+0,916
3.	**Daniel Juncadella** (Force India–Mercedes)	+1,228
4.	**Kevin Magnussen** (McLaren–Mercedes)	+2,577
5.	**Lewis Hamilton** (Mercedes)	+2,593
6.	**Jules Bianchi** (Marussia–Ferrari)	+3,993
7.	**Adrian Sutil** (Sauber–Ferrari)	+8,342
8.	**Nico Rosberg** (Mercedes)	+8,722
9.	**Kamui Kobayashi** (Caterham–Renault)	+14,964
10.	**Daniil Kvyat** (Toro Rosso–Renault)	+15,787
11.	**Daniel Ricciardo** (Red Bull–Renault)	+17,145

A következő hetek legfontosabb eseményei

február 19–22.	Bahrein – kollektív teszt
február 27–március 2.	Bahrein – kollektív teszt
március 14–16.	Melbourne – Ausztrál Nagydíj

Akik soha **nem jutottak** el az F1-be

Tíz versenyző, aki megérdemelte volna a királykategóriát

Az idei F1-es évadra régen látott számban igazoltak oda és vissza a versenyzők. Ennek kapcsán szerkesztőink és a brit autosportos kollégák nem tudták megállni, hogy ne készítsenek egy összeállítást azokról a legtehetségesebb pilótákról, akiknek bár komoly esélyük volt, soha nem versenyezhettek F1-es autóval.


LAURENT AIELLO


WALTER RÖHRL


GARY PAFFETT


PARNELLI JONES


DAVE COYNE


RICK MEARS


A. J. FOYT JR.



DARIO FRANCHITTI


SEBASTIEN LOEB


TOM KRISTENSEN

SZÖVEG: AFM-ÖSSZEÁLLÍTÁS *FOTÓ:* CSAPATOK, DPPI



10. LAURENT AIELLO

Super Touring zseni, DTM-bajnok és Le Mans-győztes

Hakkinen nagy ellenfele?

Amennyiben Aiello összehozott volna egy Formula 3000-es tesztelést azelőtt, hogy kipróbálhatott egy McLarent Estorilban 1994-ben, valószínűleg F1-es pilóta lett volna ahelyett, hogy a túraautózás legendájává vált. A fiatal tehetség éppen úton volt afelé, hogy a Peugeot pilótájaként megnyerje a francia Supertourisme-sorozatot, a gyár pedig lehetőséget nyert neki, hogy teszteljen egy McLarent. A gond csak az volt, hogy két éve nem ült F3000-es versenygépben. Jacky Eeckelaert, aki akkoriban a versenymérnöke volt, beszervezett neki egy F3000-es gyakorlást a Danielson csapatnál, a pilótának mindössze annyit kellett volna tennie, hogy fizet valamennyit a lehetőségért. „Felvettem a kapcsolatot Joseph Le Brissel, az egyik barátommal, aki beleegyezett, hogy Laurent edzhessen egy kicsit az F3000-ben. Ingyen megkapta volna az autót, mindössze néhány szett abroncsot kellett volna saját zsebből kifizetnie. Laurent viszont azt mondta: 'Nem tudok fizetni érte' – így végül erre nem került sor" – fogalmazott Eeckelaert. Amikor aztán Aiello elment Estorilba, egyszerűen nem volt képes a kör elején és végén lévő ultragyors kanyarok kifogtak rajta. A körök közepén végig versenyben volt az akkori vezető pilótával, Mika Hakkinennel, sőt jobb időket is tudott menni a Peugeot motor által hajtott MP4/9 volánja mögött. „A szűkös, technikás részben – kettes szektor – valójában gyorsabb volt Hakkinennél. Nem tudom, valójában lett volna-e esélye bejutni a McLarenhez, hiszen akkoriban váltottak Mercedes motorokra, de elképesztően tehetséges volt. A gond az volt, hogy túl kényelmesen fogta fel ezt a dolgot" – összegzett az egykori versenymérnöke.





8. GARY PAFFETT

DTM-világbajnok és állandó F1-es tesztpilóta

Aki mindig ugrásra kész

– Ismersz valakit, aki valaha olyan közel állt volna az F1-hez, mint te és mégsem került be?

– Biztosan voltak páran, de mindenkit nem ismerhetek. Amikor megnyertem a DTM-sorozatot, minden jól állt és csatlakoztam a McLarenhez, mint tesztpilóta. Az első lehetőségem az év végén adódott, amikor Juan Pablo Montoya elhagyta a csapatot. Akkor nagyon elkeserített, hogy mégsem jutottam lehetőséghez. (Pedro de la Rosa kapott szerződést. – *a szerk.*) Soha nem tudtam megmagyarázni magamnak, valójában miért nem sikerült. Voltak más lehetőségek is, de egyik sem volt olyan illusztris, mint a McLarennél. Többek között a Sauberrel is tárgyaltunk 2005-ben. Egyértelmű, hogy a Prodrive-ot is én vezettem volna, ha kijön.

– Milyen szerepe volt a Prodrive-nak az F1-es karriered alakulásában?

– Sok ember végzett ott jó munkát és nagyon gyorsan kerültek lőtávolba az F1 közelébe. Sokan azonban egyetlen év után elhagyták őket, ami frusztrálóan hathatott rájuk. De sosem vesztettem el teljesen a hitemet abban, hogy F1-es autóba ülhetek. Mindig csak egy kicsi hiányzott ahhoz, hogy ez az álom valóra váljon.

– Nincs szükséged arra, hogy versenyezz is a McLarennél?

– Nem, nincs igazán. Ha sosem versenyezhetek, csalódott akkor sem leszek. Boldog vagyok azzal is, amit elértem. Örülnék neki, szép lenne, de nem létszükséglet.



A McLaren „veterán" tesztpilótája nem elégedetlenkedik, hogy eddig nem versenyezhetett



9. WALTER RÖHRL

Kétszeres ralivilágbajnok

Ráijesztett a világsztárra

A piros Ferrarit vezető pilóta egészen biztosan kijött a béketűrésből. Ezt feltehetően a fekete Ferrarit irányító versenyző is érezte, amikor Németország leghíresebb 12,8 mérföldjét teljesítették 2007 őszén. Mindkét 599 GTB a híres Nürburgring versenypályán körözött. Az egyik egy hivatalos, F1-es Ferrari-versenyző, a másik pedig egy Porsche tesztpilóta, aki legutóbb még egy 911-es volánja mögött ült. Bizony, Michael Schumacher és Walter Röhrl volt a két sofőr. A kétszeres rali világbajnoknak volt annyi előnye, hogy tudta, ki vezeti a tűzpiros sportautót. Schumachernek azonban lövése sem volt, ki előzte meg olyan pofátlan módon a verseny végén. Még néhány kanyar volt hátra a körből, amikor Schumi hibázott, mire Röhrl egyből bevágott a belső ívre és nyert. Szépen komótosan jöttek le a pályáról, Röhrl hűtötte a motort. Megállt, lekapcsolta a világítást, az ajtót viszont a dühös és szinte hisztérikus Schumacher nyitotta ki neki azzal a szándékkal, hogy rendre tanítja az őrültet, aki beelőzte. Aztán hirtelen mindenre fényt derült...



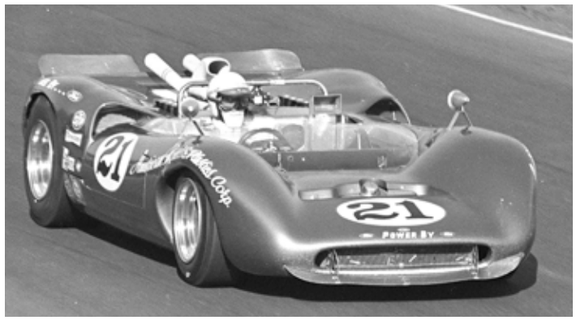


7. PARNELLI JONES

IndyCar-legenda

Csapattulajdonosként sikerült neki

Parnelli sikeres volt mindennel, amit a keze alá adtak. Lehetett IndyCar, Stock vagy Sprint autó, kétség sem férhetett hozzá, hogy az 1963-as Indy 500 győztes sikerre viszi a versenygépet. Az F1-be végül sikerült elérnie, de csak, mint csapattulajdonos, és itt 1974 és 1976 között a siker is elpártolt mellőle. Amennyiben 15 évvel korábban, mint pilóta került volna a tűz közelébe, legalább olyan sikeres pilóta lehetett volna a száguldó cirkuszban, mint Mario Andretti volt.



6. DAVE COYNE

Formula Ford szuperhős

Schumi nyúlta le tőle a Jordant

1991. augusztus: egy GJ Motorsport Reynardban a 33 éves Dave Coyne dominált a British Formula 3000 snettertoni futamán. Korábban csak három alkalommal ült az autóban. Egy héttel később győzött Thruxtonban is. A két futam között tesztelt egy F3000-es versenygépet Brands Hatchben. Az volt a GJ legújabb autója, melyet eredetileg Giovanna Arnati vezetett. Gyorsabb időket futott vele, mint Christian Fittipaldi, Alex Zanardi, Damon Hill, Heinz-Harald Frentzen és Allan McNish. Közben bejött egy hívás a Jordantől, ahol Bertrand Gachot börtönbe vonulása miatt megüresedett egy hely. Egy hét alatt azonban sokat változtak a körülmények. Michael Schumacher mentorai kifizették a német helyét, Arnati visszakövetelte F3000-es autóját, Coyne-nak pedig vissza kellett ülnie öreg, jól megszokott Brit-szériás Reynardjába. Jött egy kisebb ütközés, megtört a karosszéria és Coyne végül elbukta a bajnoki címet Paul Warwickkal szemben. Ez volt az utolsó csepp a pohárban a versenyző esetében, aki a 80-as évek legnagyobb Formula Ford 1600-as pilótája volt. Később autókereskedőként dolgozott, de benne maradt a tüske. „Mindig is mérges leszek a múlt miatt. Nem jöttem gazdag családból. Még amikor szponzorálnak is, szinte csak annyid van, hogy élj. Ez lenne az élet?" – nyilatkozta egyszer.





5. RICK MEARS

Négyszeres Indy 500-bajnok



Nemet mondani Bernie-nek

– 1980-ban közel kerültél az F1-hez és ahhoz, hogy egy Brabhamet vezethess. Mi történt?

– Nem tudom, hogy pontosan hogyan is kezdődött, de azt igen, hogy végződött. Elutaztam Angliába, hogy találkozzak Bernie-vel (Ecclestone, akkori Brabham csapatvezető) és beszélgessünk egy lehetséges közös Long Beach-ben tervezett projektről.

– Korábban nem került a látókörödbe az F1?

– Talán egy kicsit, de sosem helyeztem az elvárásaimat olyan magasra. Egy idő után már arra gondoltam: „Nos, ez sosem fog megtörténni" – és nem is történt.

– Szóval a beszélgetés csak egy egyszeri beugrásról szólt Long Beach-en?

– Az a megegyezés túlságosan is a politikáról szólt, amibe bele is bukott. Nem engedtek versenyezni, mert gondok akadtak a licencemmel.

– Szó volt ott egy teljes szerződésről is, azzal mi történt?

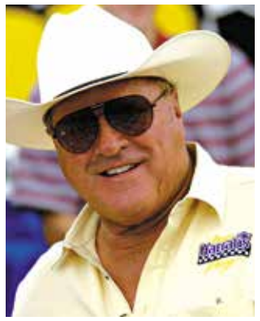
– Megegyeztünk egy egész éves szerződés feltételeiben.

– Miért nem jött mégis össze?

– Azt csináltam, amit imádtam és senkinek sem kellett bizonyítanom semmit. Nagyon szerencsés voltam, hogy autót vezethettem és azt mondhattam „ez az, tudom, hogy ha akarom, képes vagyok megcsinálni". Tisztában voltam az elvárásaimmal, a képességeimmel és az egómmal. Nelson Piquet fél másodperccel volt jobb nálam a Paul Ricard versenypályán, a Riverside-on pedig gyorsabb is voltam nála, amikor tesztelt. A pénz hasonló volt ahhoz képest, ami az IndyCarban mozgott, én azonban élveztem az életet a Penske vállalatnál, szinte már tényleg egy családot alkottunk. Igazából, nem akartam mindent hátrahagyni. Amit pedig igazán szerettem, azok az ovál és az utcai pályák által nyújtott kihívások.

4. A. J. FOYT JR.

Négyszeres Indy 500,
Le Mans-i 24 órás,
Daytona 500 és 24 órás győztes



Magányos sztár, magányos farkas

Anthony Joseph Foyt Jr. sosem ért rá a Forma-1-re és ezt sosem felejti el kihangsúlyozni. Ahhoz viszont kétség sem férhet, hogy ő az Egyesült Államok valaha élt legjobb hazájában született és felnőtt együléses versenyautó pilótája. Rekordmennyiségű, 159 amerikai nyitott autós nagydíjat nyert, 67-et ezek közül a Champ Car sorozatban (ma IndyCar). Hatalmas ellenfele, riválisa volt Mario Andrettinek, aki elutazott Európába, hogy F1-es világbajnok legyen, míg Foyt maradt az Államokban. Persze hozzá kell tenni, hogy ő is versenyzett Európában és a sikerrátája mit sem csökkent. 1967-ben megnyerte a Le Mans-i 24 órás viadalt egy Ford GT40 volánja mögött, melyet a hazájában szintén legendaként ünnepelt Dan Gurney-val osztott meg. Erről így beszélt: „Kezdőként utaztam oda és rögtön nyertem, így semmi értelmét nem láttam, hogy bármikor is visszatérjek!" Foyt először 1958-ban versenyzett Európában, még amikor a második „Race of Two Worlds" futamot rendezték, és az F1-es Maurice Trintignant helyettese volt. „Jó dolog volt Monzában versenyezni" – az éles bevetésen aratott sikerig azonban várnia kellett, egészen addig, amíg az USAC Nagy-Britanniába látogatott a 70-es évek végén. Akkor nyert először együléses versenyautóban az Öreg Kontinensen, mégpedig Silverstone-ban. „Egész nap keményen hajtottam Roger Penske versenygépét. Jackie Stewart súgta meg nekem, hogy van egy kanyar, amit sokkal keményebb tempóban is be lehet venni, mint hinném. Egy esélyem volt ezt kipróbálni, reménykedtem csak benne, hogy nem hazudott nekem a srác. Kicsit kimentem a fűre, de nyertünk. Jackie remek tippet adott nekem." Stewart és mások is, mint Jim Clark elismerték Foyt tehetségét, de az F1-hez ez mégsem volt elég. AJ-nek azonban az is megfelelt, ami volt.



Nekik is volt esélyük



DAN WHELDON

IndyCar-bajnok és kétszeres Indy 500-győztes

Aki Kubica levesébe is beleköpött

Miután megnyerte első Indy 500-as futamát 2005-ben, Wheldont kapcsolatba hozták a BAR –Honda csapatával. A legközelebb mégis akkor állt az F1-hez, amikor elutasította a BMW Sauber ajánlatát. Ezt használta ki Robert Kubica, aki csak második számú jelölt volt a pilótafülkébe. „Elutasítottam a Sauber nagyszerű ajánlatát, mert az F1 egy kegyetlen világ. Túl sok minden van ott, amire nem tudsz hatni, amit nem irányíthatsz." Wheldon akkor fogadta el a Chip Ganassi Racing ajánlatát az IndyCarban. Miután Dan 2011-ben elhunyt versenyzés közben, a hosszú évek óta vele dolgozó ügynöke, Adrian Sussman is ezt emelte ki a pilótával kapcsolatban. „Dan sikerességének nagy részét a precizitás eredményezte. Mindenre kiemelt figyelmet fordított. Részletorientált volt, mindent ő akart irányítani és csak a tökéletes volt elfogadható." Wheldon 16 futamgyőzelme közül mindössze egyet nyert utcai pályán, a többit oválon szerezte.



SCOTT DIXON

(Kétszeres IndyCar-bajnok)

A Williamsnek nem kellett

Az új-zélandi életéből kimaradt Európa. Korai versenyzői éveit Ausztráliában töltötte, majd egyből az Egyesült Államok felé vette az irányt 1999-ben. Miután megnyerte az Indy Lights-sorozatot, 2000-ben a CART felé fordult, majd jött az IndyCar, amit 2003-ban a Ganassi színeiben szintén megnyert. Ezzel a teljesítménnyel keltette fel a Williams figyelmét, akik háromnapos exkluzív tesztlehetőséget biztosítottak neki Barcelonában, de előtte még a Paul Ricard aszfaltcsíkon is tesztelhetett egy napot. Sajnos azonban az egészből nem lett semmi. „Akkoriban éppen dúlt a gumiháború, az autókat egyáltalán nem volt egyszerű vezetni. 900 lóerős gépeket kellett kezelgetniük, nem volt egy könnyű meló. Nem ugorhattál bele csak úgy egyszerűen. Mostanra kicsit könnyebb helyzet alakult ki, de akkoriban valóban más világ volt. Azt hiszem Dixon az autó ereje miatt szenvedett, valamint a fékekkel sem jött ki jól, és talán a gumikkal sem találta meg a kellő viszonyt" – fogalmazott a tesztmenedzser, Tim Newton.

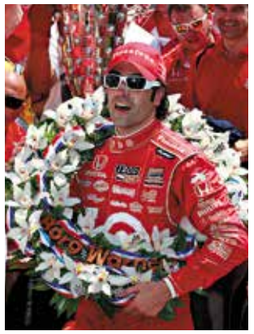


WILL POWER

(IndyCar menő)

Elveszett Európa számára

Mint a legtöbb ausztrál, aki Európa felé veszi az irányt, ő is attól szenvedett, hogy meg kellett másznia azt a bizonyos együléses szamárlétrát. Egy bizonyos ponton még Mark Webber segítsége is kellett, hogy Power ne tűnkön el a süllyesztőben. Aztán már jöttek az eredmények az F3-ban és a Formula Renault 3.5-ben is. Igaz messze volt a lenyűgöző teljesítménytől, de ismét rátalált a helyes útra. Végül úgy döntött, vált és az Egyesült Államokba költözik. Végül a Penskénél kötött ki 2009-ben. A csapat nem nagy meglepetésre, segített kiaknázni a Powerben rejlő potenciált. 2004-ben tesztelhetett egy Minardit Misanóban, de sosem került igazán rá az F1 radarjára.



3. DARIO FRANCHITTI

Háromszoros Indy 500-győztes és négyszeres IndyCar-bajnok

Visszautasította a lehetőséget

Franchitti számára az F1 volt a nagy álom, de nagyjából három féllehetőségtől eltekintve sosem jutott el a száguldó cirkusz igazi beléptető kapujáig. Ő ezt úgy magyarázza, hogy több különböző okból kifolyólag nem sikerült az áttörés. „1995 végén teszteltem a McLarent. Ez volt a nyereményem a McLaren Autosport BRDC sikerért. Lementünk Jerezbe és kaptam egy fél napot. A másik fele Bernd Schneidernek jutott. Emlékszem, akkor futott első alkalommal David Coulthard a McLarennel. Sosem felejtem el, amikor kiszállt az autóból és látszott az arcán, hogy próbálja összehasonlítani a lenyűgöző Williams modellel, amiből kiszállt, hogy a wokingiakkal dolgozhasson. „Az a teszt nagyon jól ment és két évvel később, amikor már elköteleztem magam a CART és Amerika mellett, a McLaren ismét felhívott, de ezúttal már tesztpilótai státuszba vettek volna fel. Tesztelhettem volna hétköznap, majd visszarepültem volna hétvégére az USA-ba és versenyeznem kellett volna. Abban az időben egyszerűen úgy gondoltam, hogy ez nem működhet így. Norbert Haug és gyakorlatilag Ron Dennis győzködése ellenére is nemet mondtam. DC és Mika Hakkinen akkoriban írt alá hosszú távra szóló kontraktusokat a csapattal, így nem vállaltam be. Az volt az én nagy döntésem. Otthon még mindig megvan a szerződéstervezet, ami 65 oldalas. Néhány évvel később hívást kaptam a BAR csapattól. Craig Pollock telefonált és felkért az istálló pilótájának. Pont akkor írtam alá egy megállapodást Barry Greennel (csapatfőnöke), és amúgy sem vágytam arra, hogy a középmezőnyben, vagy még hátrébb viaskodjak. Túl sok mindent kellett volna feladnom, amit Amerikában értem el, egy F1-es féllehetőségért cserébe. Más a helyzet persze teljesen Paul (di Resta, unokatestvére) esetében, hiszen ő mindent az F1-re tett fel, és amit elért eddig, ott érte el. Nagyon büszke vagyok arra, ahogyan teljesít a száguldó cirkuszban. Megérdemli a sikert. Én soha nem voltam igazán felkészülve rá, az Államokban építettem fel a karrierem és az életemet.” Franchitti később a Jaguarnál is tesztelt. „2000-ben, Silverstone-ban ültem a Jaguar volánja mögé. Az egy Jackie Stewarttal folytatott beszélgetésből indult. Az első napon kicsúsztam. Nem tudom, hogy régi alkatrészeket használtak az autón, vagy hasonló, de mégis ez lett a vége. Még, ha mindenki tudta is, hogy az a Jaguar egy kalap sz*r, mégis rossz megvilágításba helyezett engem. Nem a legjobb napjaimat éltem meg akkoriban. Sokan azt sem tudták, hogy éppen egy sérülésből voltam felépülőben. A nyakamon végeztek el beavatkozásokat, ami bonyolította azt, hogy beüljek egy F1-es gépbe, de megtettem. Még azelőtt elém raktak egy szerződést, hogy egyáltalán beültem volna az autóba. Két nappal később már hívott Neil Resslet és azt mondta: ’Áh, inkább mégsem kéne ezt csinálni’, mire én: ’Remek, mert szerintem se erőltessük’ Az volt a vége az F1-es karrieremnek.



2. SEBASTIEN LOEB

Kilencszeres ralivilágbajnok, többek között

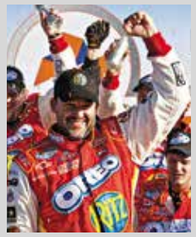
Off-road sajátosságok

„Közel volt, nagyon közel, hogy sikerüljön a váltás. Aztán valami beütött a szuperlicenccel kapcsolatban, és vége lett az egésznek. Egyszerűen nem akart sikerülni.” Amiről szó van, az a francia rali fenomén 2009-es lehetősége, amikor majdnem elindulhatott az Abu Dhabi Nagydíjon egy Toro Rossóval, végül azonban kútba esett a dolog, pedig a tervek szerint 2010-ben már egész idényre lehetőséget kapott volna. A háttérmunkálatok már 2008-ban megkezdődtek, amikor Loeb csapata, a Citroen szponzorációs szerződést kötött a Red Bullal. Ez egy egyéni Red Bull–Loeb kontraktust is jelentett és egy saját F1-es tesztet Silverstone-ban, majd egy héttel később Barcelonában is, ami már hivatalos teszt volt a csapatok számára. Bármilyen statisztikát segítségül lehet hívni Loeb teljesítményét vizsgálandó, de ami tény, hogy 1:22.503-as időt autózott, ami most öt évvel később a 16. helyre lenne elegendő a rajtrácson Barcelonában. Saját érzései szerint volt még benne egy sokkal jobb, második lehetőség is. Sajnos azonban csak egy napot tesztelhetett. (Budapesten, titokban. – A szerk.) Attól nem kell félni, hogy Loeb ne lenne képes fenntartani az F1-es pilóták fittségét, hiszen jelenleg is jobb kondiban van, mint a legtöbben, pedig 34 éves. „Sok embernek nem beszéltem arról az F1-es tesztről. Inkább mókának indult a Red Bullal, amiből aztán komoly karrierváltási lehetőség adódott. Ez persze annak is köszönhető, hogy nagy publicitást kapott a dolog. Az biztos, hogy Abu Dhabira készen álltam, de nem tudom mi lett volna a továbbiakban. Talán semmi. Nem gondolom, hogy az F1 valami olyasmi, amibe csak úgy bele lehet ugrani és rögtön sikereket is ér el az ember.” Kis szünet, egy félmosoly, majd befejezi mondandóját: „Mindenesetre nem lenne semmi, nem igaz?!”





Nekik is volt esélyük



TONY STEWART

IndyCar/NASCAR-bajnok

Az USA ásza imádta az F1-es tesztet

Tony Stewart sosem szerepelt az F1 kívánságlistáján, pedig a potenciál benne is megvolt. Tesztelésig jutott mindössze egy borús, júniusi reggelen Watkins Glenben, amikor lehetősége adódott beülni Lewis Hamilton 2008-as bajnoki McLarenjébe. A teljesítménye a körülményektől függetlenül is lenyűgöző és egyben meglepő volt. „Örülök, hogy húsz éve még fogalmam sem volt, milyenek is ezek a gépek, mert az embernek egyszerűen kedve sincs másba beülni, ha egyszer egy ilyet vezethetett” – nyilatkozta a pilóta.

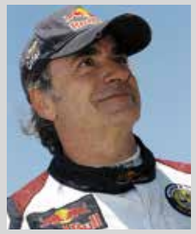


GARY HOCKING

Motoros világbajnok

A kapuban

Gary Hocking 1937-ben született. Amikor 1962-ben életét vesztette egy edzésen a Natal Grand Prix futamon, valami nagyon nagy veszett oda vele. Ironikus, hogy éppen akkor halt meg, amikor hátat fordított a sokkal veszélyesebbnek tartott kétkerekű világnak. Egy Lotus 24-est vezetett. Már megvolt a nevezése a soron következő, Dél-Afrikai Nagydíjra, és ez egy hatalmas pályafutás kezdete lehetett volna.



CARLOS SAINZ

Kétszeres ralivilágbajnok, Dakar-győztes

Lenyűgözte Allan McNisht egy teszten

Sainz egy valóságos sportguru, aki kiemelkedő squashjátékos, és akinek volt egy kalandja a Real Madrid futball klubbal is. Együléses versenykarrierje nem ment tovább a Formula Ford 2000-nél, de egész biztos, hogy aszfalton is olyan kimagasló eredményeket gyűjtött volna, mint a rali világában. Amikor második időszakát töltötte a Toyota WRC gyári csapatában, lehetőséget kapott, hogy teszteljen egy GT-One-t Le Mans-i versenygépét Barcelonában és mindenkit lenyűgözött, még Allan McNisht is. „Kiálltam a nap végén a rajtrácsra és a Toyota elhajtott mellettem” – emlékezett vissza a pilóta, aki akkor a Porschét tesztelte. Akkor azt hittem, hogy Martin Brundle szaggatott el mellettem ilyen sebességgel, de miután a bokszba hajtottam, megtudtam, hogy Sainz ment el mellettem. Elképesztő volt.”



PAUL WARWICK

1991 Brit F3000-bajnok

Jobb, mint a bátyja?

A 22 éves pilóta vezetett a legjobban a Brit F3000-ben, amikor életét vesztette egy balestben az Oulton Parkban. A testvére, Derek szerint kétség sem férhet hozzá, hogy bátyja sokkal tehetségesebb volt nála. „Száz százalékig biztos vagyok benne, hogy Paul eredményesebb lett volna nálam, eljutott volna az F1-be, majd futamokat és akár a világbajnokságot is megnyerhette volna. Már olyan fiatalon is tesztelt az Arrowsnál és 1991-ben több csapattal is tartotta a kapcsolatot a száguldó cirkuszban.”

„Ha meglenne az a tapasztalatom, ami most rendelkezésemre áll, és visszamehetnék az időben, leigazolnám Kristensent a Williamshez.”
– *Werner Heinz, menedzser*



1. TOM KRISTENSEN

Kilencszeres Le Mans-győztes

Amit az F1 veszített vele, azt a sportautók világa nyerte meg

Kristensen konkrétan mindenhol versenyzett Le Mans-i pályafutása előtt, csak az F1-ben nem. Bajnok volt Németországban és Japánban az F3 sorozatban, és az F3000-ben is nyert futamot. Tesztelt a Minardinál, a Tyrrellnél és a Williamsnél. A Michelint lenyűgözte, hogy a Williams volánja mögött milyen kiemelkedő tesztmunkát végzett. A világ peresze arról beszélt, hogy az időeredményei nem voltak elég jók. „Az első alkalom, amikor egy Williams-BMW elhagyta a garázst, még 1999 végén volt Jerezben, Tommal a volánja mögött” – fogalmaz Tim Newton, a Williams tesztmenedzsere.



„Nagyon sok problémával küzdöttünk és egy bonyolult tél állt előttünk. Az első néhány teszten még alkalmatlan volt az autó az érdemi eredmények elérésére. Tom viszont nagyon jó munkát végzett. Nem volt szupergyors, de rengeteg konstans, kiegyenlített kört futott egymás után, amire szükségünk volt. A mérnökök elvégezhették a programjukat, és arra is fény derülhetett, hogy miként teljesítenek a gumik hosszú távon. Azonban a vezetési képesség egyedül még nem volt elegendő ahhoz, hogy Kristensen az F1-ben landoljon. Werner Heinz menedzser a következőt nyilatkozta: „Ha meglenne az a tapasztalatom, ami most rendelkezésemre áll, és visszamehetnék az időben, leigazolnám Kristensent a Williamshez. A Michelin kifejezetten őt akarta.”

Nekik is volt esélyük



DON PARKER

1950-es évekbeli F3-as legenda

Aki Mosst is legyőzte

Későn kezdett el versenyezni, de Don Parker mégis legenda lett az 500 köbcentis F3-asok között az 1950-es években. Több brit díjat is bezsebelt, többek között a Formula Juniort. Ehhez egy bizonyos Stirling Mosst is le kellett győznie. „Don rendkívül gyors volt. Az F3-ban ő volt az etalon. Ő építette a saját autóit, amik tökéletesen fel voltak készítve. Megmaradt a kisebb autóknál, de gondolom ez a saját döntése volt. Nagyon erős személyiség volt és persze makacs is. Sokkal magasabb osztályban is az élmezőnyhöz tartozott volna” – mesélte egykori ellenfele.



ALAIN MENU

Túraautós legenda

F-1-es zseni a süllyesztőben

A svájci pilóta futamokat nyert Franciaországban és a Brit Formula Ford kategóriában is, de az F3-ban és F3000-ben szerzett eredményei gyengék voltak. Végül a Prodrive által futtatott BMW volánja mögött a BTCC-sorozatba került, onnan pedig a Renault volt a célállomás. Akkoriban kapott lehetőséget a Williams-Renault F1-es istállótól egy gyors edzésre 1993-ban, majd két évvel később egy teljes tesztre Silverstone-ban. Mivel a világ egyik, ha nem a leggyorsabb túraautó pilótájának tartották, nem volt meglepő, hogy egy F1-es versenyautó volánja mögött is felgyűrte maga mögött az aszfaltot. Főleg a lassabb kanyarokban alkotott maradandót. „Két héttel Jacques Villeneuve tesztelése után próbálhattam ki a Williamst. Ő akkoriban szállt ki a Champ Car-sorozatból, én viszont 1991 óta nem vezettem együléses versenyautót. Mégis gyorsabb voltam nála. Ez volt ebédszünetben. A nap végére hat vagy hét tizeddel maradtam el az idejétől. A gondot a nyakam okozta. Nagyjából ötször hagytam el a bokszot, de a harmadiknál már megadták magukat az izmok...”



VALENTINO ROSSI

MotoGP-legenda

A Scuderia harmadik embere

A Ferrari elnöke, Luca di Montezemolo többször is hangsúlyozta, hogy amennyiben végre lehetőséget kapnának arra, hogy a csapatok három autóval álljanak fel a rajtrácsra, egy percig sem habozna, hogy Valentino Rossit állítsa csatasorba. A kilencszeres motoros világbajnok képességei lenyűgözték a vezetőt, hiszen már összesen hat alkalommal tesztelt a maranellóiaknál, de mostanság már maga a bajnok nyilatkozta azt, hogy nem lép John Surtees nyomdokaiba...

Pályatervezés

Valóban unalmasak-e a modern versenyhelyszínek?

A mennyet és a poklot is megjárt Pat Symondsnál csak kevesen tudnak többet az F1-ről. A Williams technikai igazgatói posztjának tulajdonosa – ez alkalommal a pályákról, azok tervezéséről, a kanyarok titkairól – néhány fontos információt ebben a hónapban is elárult magazinunknak…

FORDÍTOTTA: SZABÓ IMRE LÁSZLÓ • FOTÓ: WILLIAMS



Az újabb Tilke által tervezett pályáknál, mint amilyen Austin, a biztonság elsőbbséget élvez az izgalmas futamokkal szemben. Amerikában az 1-es kanyarnál széles bukótér található, amely az összes modern Formula-1-es pálya közös vonása



Mi lenne az Ön elképzelése a tökéletes Formula-1-es kanyarról?

Ideális esetben egy olyan kanyart szeretne az ember, ami fokozatosan nehezebb, mintsem egy olyat, ami egyre jobban kinyílik és könnyebbé válik. A szűkülő sugárfékezést kíván, miközben jelentős oldalirányú gyorsulás hat a pilótára, amelyet mindig nehéz megoldani. Jó példa erre a malajziai 13-as, 14-es és a bahreini 9-es, 10-es forduló. Az ilyen típusú kanyarok igazi „hibagenerátorok", ezáltal pedig a jó pilótákat jutalmazzák, illetve büntetik a kevésbé képzetteket.

Mi sokszor halljuk a panaszokat, hogy az új pályák nem olyan izgalmasak, mint a tradicionálisak – miért van ez?

Nos, azt hiszem, hogy kétségbe vonhatom ezt az állítást. Természetesen néhány régi pályának igazán mesés a kialakítása, de egyaránt van néhány klasszikusnak nevezett pálya, amely meglehetősen unalmas versenyeket produkál. A DRS előtt például Monza csak vonatozós versenyeket hozott. Az új pályák között is vannak jók és rosszak is, ahol Isztambul és Szingapúr a legjobbak között, míg a valenciai utcai pálya a legrosszabbak között szerepel. Monacóra gyakran ékkőként tekintenek az F1 koronáján, de ez túlzás, mert ami a pályán kívül történik, az inkább minőségi versenyzés, mint amit maga a helyszín mutat. Személy szerint úgy vélem, hogy nagyon izgalmas a Formula-1-es autók valószerűtlen látványa, ahogyan utat találnak maguknak a keskeny szalagkorlátok között, de sportversenyként Monaco ritkán izgalmas.

De miért nem tud az összes új pálya Spára hasonlítani?

Érdekes módon Spa ma már nem az a kihívás, mint ami volt egykoron, és ez felveti a kérdést, hogy hogyan is tarthatják a tempót az új pályák az F1-es versenyautók képességeinek folyamatos fejlődésével. Nem is olyan rég az Eau Rouge-ra még félelmetes kihívásként tekintettek, ma azonban csupán egy görcs egy egyenesben, amit még a legrosszabb képességű autóban is padlógázon vesznek. Ennek az oka pedig az, hogy az autók folyamatosan fejlődnek, a pályák infrastruktúrája azonban nehezebben változik, így végül a legnehezebb kanyar is könnyebben kezelhetővé válik. Jelenleg a mérnökök és a pilóták számára is Suzuka jelenti a legnagyobb kihívást, annak ellenére, hogy az aljas 130R kanyarnak is kihúzták már a méregfogát, de az egész pálya mérnöki és vezetési szempontból így is komoly feladatot jelent.

Hermann Tilke is valami hasonlót nyilatkozott, amikor azt mondta, hogy egy új kanyar a megépítése után ugyan még a határon autózható, egy évvel később azonban már padlógázon be lehet venni. Ez azt jelenti, hogy egy-egy bukás inkább az autótervezők, mintsem a pályatervezők miatt következik be?



Az autótervezők munkája az, hogy a maximális teljesítményt hozzák ki az autóból, és minden lehetséges módon fejlesszék a teljesítményt. Sajnos azt nem várhatjuk el a pályáktól, hogy ugyanilyen mértékben versenyben maradjanak az autók képességeivel, szűkíteni egy 150 méter sugarú kanyar görbületét ugyanis nem kis vállalkozás. Ennél is fontosabb azonban, hogy közben a pályáknak biztonságosnak kell maradniuk, miközben meg kell birkózniuk az F1-es versenyautók folyamatosan növekvő kanyarodási képességeivel.

A maximális sebesség mellett egy F1-es versenyautó hatalmas mozgási energiával rendelkezik és a pályatervezőknek minden más megfontolás előtt biztosítaniuk kell azt, hogy bármilyen baleset esetén ez az energia úgy emésztődjön fel, ami maximális védelmet garantál a pilótáknak és a nézőknek egyaránt. Ez azt jelenti, hogy a pályatervezés nagyon sok szempontja messze esik a véletlenszerűségtől. Az FIA egy számítógép-szimulációs programot használ, aminek CSAS (Pálya Biztonság Analizáló Rendszer) a neve, és amit arra terveztek, hogy kiszámítsa a bukóterek megfelelő nagyságát, amelyre minimálisan szükség van, sőt, azt is megmondja, milyen típusú szalagkorlátokat kell alkalmazni az egyes kanyarokban. Természetesen közben a csapatok olyan szimulációkat használnak, amelyek előrejelzik a köridőket és az autó kezelhetőségének a karakterisztikáját a versenyvonalon, de ami a CSAS-ben igazán egyedülálló, az az, hogy megjósolja az autó pályáját és becsapódását, amikor a pilótája elvesztette felette az irányítást.

Ha a terület domborzata, ahová a pálya épül, megengedi, akkor nincs ok arra, hogy miért is ne lehetne gyors és kihívást jelentő kanyarokat tervezni. Az így kialakított kanyarokat ugyanakkor hatalmas bukóterek határolják majd, ezek azonban önmagukban is csökkentik a kihívást és kevésbé fogják jutalmazni a tökéletes kört. Érvek és ellenérvek is állnak a bukóterek mellett, mert miközben levonnak a látványosságból, megvan az az előnyük, hogy a versenyben tartják az autókat a helyett, hogy azok beásnák magukat a sóderágyba, vagy felkenődnének a szalagkorlátra.

Az összes rajongó élvezi az előzéseket nézni. De vajon a kanyarok szélesebb bejárata nem jelentene-e több előzési lehetőséget?

Elméletben valószínűleg könnyebbé tenné, választási lehetőséget biztosítana a versenyzőknek, hogy melyik ívet is válasszák, és így milyen mélyen érintsék a kanyar csúcspontját: egy éles fordulót választva, vagy egy sokkal simább kanyarkijárat mellett döntve, ami megengedné, hogy a pilóta csak begurítsa az autót a kanyarba annak érdekében, hogy a gyorsabb kijáratot válassza. A valóságban azonban egy dolog semlegesíti ezt a lehetőséget. Ez az előzések csökkenésének általános oka is egyben, melyet úgy hívunk: lágy abroncsok. Az ilyen gumiknak jelentős a kopása, ez pedig izgalmas futamokat okoz, amikor a különböző autóknak eltérő a teljesítményprofilja a futamok alatt. Sajnos azonban a jelentős kopás ahhoz vezet, hogy apró gumitörmelékek borítják be a versenyvonalat. Ezek a szemcsék pedig nemcsak hogy csökkentik a tapadást, amikor az autó ráfut, hanem felragadnak a futófelületre is, ami így jó néhány kanyaron keresztül kompromisszumot jelent a tapadásra egészen addig, amíg az abroncs le nem tisztul ismét. Ebből az okból kifolyólag az autók megpróbálnak ragaszkodni egyetlen nyomvonalhoz, így az extra pályaszélesség által megengedett szélesebb kanyarbejárat gyakorlatilag kárba veszett.

Igazából akkor nincs is több egy ideális ívnél a kanyarban?

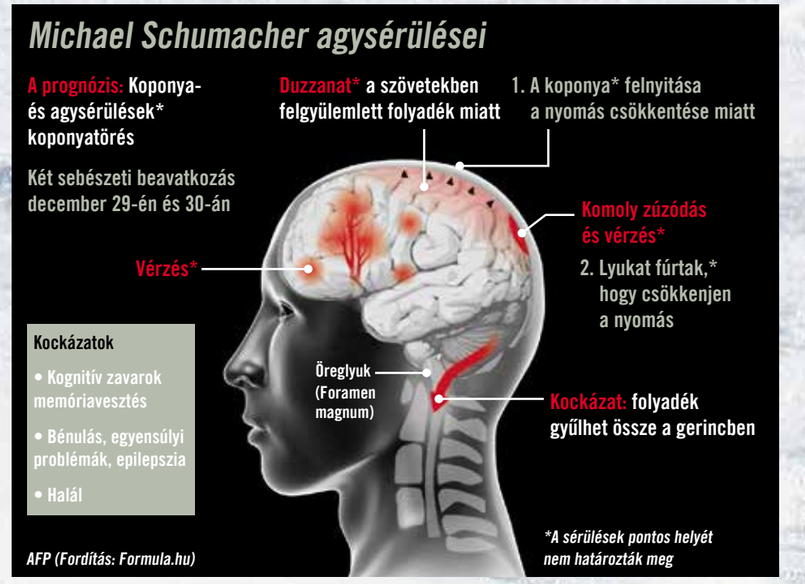
Lehetséges más íven kanyarodni, de biztosan nehéz ez a választás. Az olyan helyszínek, amelyek nagyon döntöttek, mint Daytona, ahol a pálya különböző részein különböző dőlésszögeket használnak, megengedik, hogy különböző aszfaltzónákat hozzanak létre, de kérdéses, hogy ez működne-e az F1-es abroncsok esetében is. A legjobb így, amit esős körülmények között is látunk, amikor a felgumizódásból adódó tapadás már nem lényeges, ezért a tapadást a pilóták a versenyvonal melletti íven tudják növelni, ahol a pálya felülete érdesebb. Az esős futamok azért is hoznak több előzést, mert a pilóták sokkal könnyebben követnek el hibákat, ezáltal lehetővé téve az őt követő versenyzőnek, hogy utat találjon az előzésre.





Az abroncsok szemcsésedését a lágyabb abroncsok által megkövetelt egyetlen nyomvonal okozza

Egy baleset, amely sokkolta a világot





Michael Schumacher tragédiája a francia sípályákon

A két ünnep közti, rendszerint a motorsportok világában is meglehetősen nyugodt és hírszegény időszakban bombaként robbant a hír: Michael Schumacher síelés közben súlyos balesetet szenvedett Franciaországban.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: FERRARI, MERCEDES, DPPI

E sorok írásakor semmivel sem tudunk többet Michael Schumacher állapotáról, felépülési esélyeiről, mint amit már néhány nappal a balesetet követően is tudtunk. Rajongók tízmilliói (százmilliói?) figyelik nap mint nap aggódva a fejleményeket, várják a Franciaországból érkező híreket, próbálnak megbarátkozni a sors kegyetlen fintorával. Michael Schumacher, minden idők egyik legnagyobb autóversenyzője, aki háromszáznál is több Formula-1-es futamon vett részt, egy ártatlan családi programnak induló síelés közben szenvedett olyan balesetet, mely veszélybe sodorta az életét, mely mindent megváltoztatott. Az első három hét krónikája:

December 29., 12 óra – Francia médiumok arról adnak hírt, hogy Michael Schumacher egy méribeli síbalesetben komoly fejsérüléseket szenvedett. A hétszeres világbajnok pilótát az RMC Sport értesülései szerint stabil állapotban vitte kórházba a mentőhelikopter, s bár komoly fejsérülést szenvedett, állapota „nem ad okot az aggodalomra."

December 29., 22 óra – Miután több lap is arról számol be, hogy a hétszeres világbajnok állapota jóval súlyosabb, mint ahogy az első hírek alapján sejteni lehetett, hivatalosan is megerősítetik, hogy Michael Schumacher kómába esett, és azonnali idegsebészeti műtétet kellett rajta végrehajtani.

December 30. – Michael Schumacher állapota az éjszaka folyamán sem javult, így továbbra is kómában fekszik, és az életéért küzd, közlik a sajtó munkatársaival a hétszeres bajnok orvosai. Jean-Francois Payen professzor elmondja, hogy Schumacher agyában ödéma és hematóma is kialakult a zúzódások következtében, ezért az egykori F1-es



pilótát még legalább 48 órán át mesterséges kómában tartják.

December 31. – A grenoble-i orvosi stáb sajtótájékoztatón számol be Schumacher állapotáról: az éjszaka folyamán újabb műtétet hajtottak végre rajta, csökkentették a nyomást az agyában, de nem jelenthetik ki, hogy túl van az életveszélyen. Azt is biztosan tudni lehet, hogy Schumacher még eszméleténél volt a balesetet követően, de beszélni már nem tudott, s állapota hamarosan kritikusra fordult.

Január 1. – Újév napján Sabine Kehm menedzser sajtótájékoztatót tart: a hétszeres bajnok állapota stabilizálódott, de továbbra is válságos. „A mai nap legjobb híre, hogy nem tartunk sajtótájékoztatót, mert nem történt komolyabb változás" – mondta.

Január 3. – A grenoble-i kórház előtt a rajongók csendes ünnepséggel emlékeznek meg Michael Schumacher 45. születésnapjáról, akinél már többek közt Jean Todt és Ross Brawn is látogatást tett. Időközben az is kiderül, hogy egy újságíró papnak öltözve megpróbált bejutni a versenyző kórházi szobájába, ezért a sajtó munkatársait arra kérték, hogy tartsák tiszteletben Michael Schumachert és családját.

Január 5. – A Spiegel állítása szerint egy újonnan előkerült bizonyíték arról tanúskodik, hogy Schumacher kifejezetten lassan haladt a balesete pillanatában. A német lap szerint egy férfi a barátnőjét filmezte okostelefonjával, s véletlenül vette fel a balesetet. A felvétel létezését később megcáfolják.

Január 6. – Több más médium mellett a német RTL is azt közli a hétszeres világbajnok menedzserére hivatkozva, hogy Schumacher már nincs közvetlen életveszélyben. Sabine Kehm másnap cáfolja, hogy ilyen információt adott volna bárkinek.

Január 7. – Schumacher felesége, Corinna arra kéri a média munkatársait, menjenek el a kórházból, ahol férjét ápolják: „Fontos, hogy az orvosok nyugodtan dolgozhassanak, a kórház pedig nyugodt körülmények között működhessen. Kérem, hagyják békén a családot."



GRAFIKA: SZŰCS CSABA

Orvosi szemmel

Gary Hartstein, az F1 korábbi orvosa blogján és az Autosport hasábjain is nyilatkozott Schumacherről, mindenekelőtt tisztázni akarta, pontosan milyen sérülései lehetnek a németnek. Az 58 esztendős amerikai doktor szerint háromféle sérülésre gondolhatunk Schumacher esetében: „Az első a hematóma, azaz a vérömleny. Eltávolítása után folyamatosan vizsgálni kell, hogy ne alakuljanak ki újabbak. A második típus a zúzódás: kék és fekete pöttyök az agyon, amit tompa ütések okoznak. Tulajdonképpen ugyanúgy, mint amikor az ember a karját üti meg. A vér az agyban is felszívódik, a sebesülés pedig meggyógyul, méghozzá általában teljesen, de néha nyoma marad. A harmadik típus a mikroszkopikus sérülés, ez az agysejteket összekötő, úgymond kábeleket érinti. Ezeket nem lehet a hagyományos képalkotó eljárásokkal észlelni, és nincs külön kezelésük sem, így csak annyit lehet tenni ellenük, hogy az agyat minél jobb állapotban tartjuk."



Január 8. – A francia hatóságok sajtótájékoztatóján fény derül néhány részletre a balesettel kapcsolatban: a Schumacher sisakjára rögzített Go Pro kamera rögzítette a történteket, így biztosan tudják, hogy az egykori versenyző elhagyta a kijelölt szakaszt, s a pálya szélétől nyolc méterre lévő sziklának ütközött. A német legenda ettől vesztette el az egyensúlyát, majd előrebukott, majd a fejét egy szomszédos kőbe ütötte.

Január 13. – Corinna Schumacher egy héttel korábbi kérése óta egyetlen hivatalos jelentést sem adtak ki Schumacher állapotáról, a Bild viszont „megbízható kórházi forrásokra" hivatkozva arról számol be, hogy az egykori versenyző egészségi állapota nem változott azóta, hogy az orvosok a legutóbbi bejelentést megtették.

Január 15. – A 2012-ig a Formula-1 hivatalos orvosaként szolgáló Gary Hartstein kritikával illeti a Daily Mail cikkét, mely azt a lehetőséget vetette fel, hogy Michael Schumacher örökre kómában maradhat. Hartstein szerint nem ad okot aggodalomra, hogy egy ideje nem érkeztek friss hírek Schumacher állapotáról, s minden esély megvan rá, hogy az egykori versenyző felépül.

Január 17. – Sabine Kehm megtöri hosszú hallgatását, s közli, hogy a hétszeres világbajnokot az orvosok továbbra is mesterséges kómában tartják, de bizakodásra adhat okot, hogy Schumacher állapotának jellemzésekor ezúttal már nem hangzott el a „kritikus" szó.

Ennyit tudunk jelenleg, s ha hinni lehet a szakvéleményeknek, akár hetek, hónapok is eltelhetnek, mire érdemi javulásról számolhatnak be Michael Schumacher orvosai. Amíg meg nem érkezik a várva várt jó hír, a hétszeres világbajnok rajongói és tisztelői nem tehetnek mást, mint hogy bizakodva várják a fejleményeket, s reménykednek benne, hogy minél előbb viszontláthatják a legenda jellegzetes mosolyát. Talán már az idei Német Nagydíj díjátadóján is.

Szeretnénk hinni benne, hogy ez nem csupán hiú ábránd.



A hétszeres bajnok ferraris karrierje után többször is motoros balesetet szenvedett, de azokban nem sérült meg komolyabban



Jókívánságok



A Schumacher balesetét követő napokban rengeteg egykori ellenfél, régi barát szólalt meg a hétszeres világbajnokkal kapcsolatban, ki a Twitteren, ki a sajtón keresztül.

Ferrari: Mindenkire kiült az aggodalom, amint értesültünk Michael Schumacher balesetéről. Luca di Montezemolo folyamatos kapcsolatban áll a családdal, biztatását és támogatását küldi ebben a nehéz időszakban.

Mercedes: Mind tudjuk, micsoda küzdőszellemmel rendelkezik Michael, minden erőnket és támogatásunkat neki küldjük ehhez a mostani csatához.

Mika Hakkinen: Michael egy harcos, ő sohasem adja fel, amíg nem nyer.

Giancarlo Fisichella: Ismerlek téged Michael, te vagy a legjobb! Ez a legnehezebb versenyed, de biztos vagyok benne, hogy ezt is megnyered!

Flavio Briatore: Több százszor ültem mellette az autóban, és higgyék el, a forgalomban Michael nagyon óvatos és toleráns volt. Most a fiával síelt, el sem tudom képzelni, hogy nyaktörő sebességgel ment volna. Ez volt életem legszomorúbb szilveszztere.

Damon Hill: Sötét felhő ez az F-1 felett, hiszen Michael elválaszthatatlan a sporttól. Mindnyájunkat sokkolt a dolog, imádkozunk a családjáért és Michaelért.

Nico Hülkenberg: Inspirációt jelentett számomra, mindig felnéztem rá. Versenyzőként domináns teljesítményt és céltudatosságot mutatott, mindig arra törekedtem, hogy a nyomába léphessek. Amióta az eszemet tudom, az volt a célom, hogy elérjem a Formula-1-et, és bajnok legyek, akárcsak Michael.

David Coulthard: Már csak azért is remélem, hogy átvészeli ezt az egészet, hogy láthassa, milyen szép dolgokat mondanak róla az emberek. Nem hiszem, hogy Michael valaha is megkapta azt az elismerést és tiszteletet, amit a lenyűgöző eredményeiért érdemelt volna. Számomra mindig is Michael volt a viszonyítási pont. Ha előtte értem célba a győzelemért vagy a dobogóért vívott harcban, tudtam, hogy nagyon jó munkát végeztem. Miatta lehetett hiteles a saját karrierem is. A pályán kegyetlen ellenfél volt, egyúttal azonban egy kedves, nagylelkű családapa is.

Apák és fiúk

John Button halálára

Meghalt Jenson Button édesapja, John. A január 13-i szívroham után a Forma-1 egy színes, bohókás figurája tűnt el vele, aki majdnem annyira része volt ennek a világnak, mint maga Jenson.

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY • FOTÓ: MCLAREN, BRAWN

Kétszer-háromszor beszélgettem vele, természetesen a fiáról. A kezdetekről, a szülői lelkületről, mennyire félti vagy sem a gyerekét, izgul-e, ad-e neki tanácsokat. Ilyesmikről. Kis színes lett ezekből a beszélgetésekből, ahogy a sajtós szaknyelv mondja.

John Button népszerű figura volt a paddockban, egy laza, barázdált arcú hobó, aki rendületlenül ült fia aktuális csapatának motorhomejában. Védjegyévé vált rózsaszín ingjeiben feszítve bárkivel szóba elegyedett, iszogatta a maga kis vörösborát, és élvezte az életet, amit a fia sikerei teremtettek meg a számára.

No meg részben ő maga.

És itt egy pillanatra eltöprenghetünk a Forma-1-es apák szerepén. Mert nagyon sok esetben az apáknak köszönhetik a fiúk, hogy elindulnak a pályán. Most ne vesztegessünk szót a tehetségre, kitartásra, fizikai kondícióra, elszánásra és a szerencsére – ez mindmind szükséges ahhoz, hogy valaki eljusson az F1-ig, de ha nincs apai (szülői) segítség a kezdetekkor, akkor valószínű, semmi sincs.

Nyilván szétválaszthatjuk a sorsokat: azok, akik eleve egy versenyző csemetéjeként látták meg a napvilágot, eleve olyan környezetben nőttek fel, ahol magukba szívták a nagydíjak világát, és a legtöbb esetben számukra egyenes út vezetett a versenypályákig. Gyorsan említsük meg Antonio és Alberto Ascari, Graham és Damon Hill, Gilles és Jacques Villeneuve, vagy a maiak közül Keke és Nico Rosberg párosát.

De igazából nem róluk van most szó.

A Forma-1 kezdetekor az első érdekes apafiú kapcsolat Mike Hawthornhoz és apjához fűződik: Leslie garázstulajdonosként amúgy is az autók világában tevékenykedett, de korát megelőző módon, gyakorlatilag fia menedzsereként is működött. Mike-nak szüksége is volt rá, hiszen már 23 évesen bekerült az F1-be, és jól jöttek számára az atyai tanácsok, mivel amúgy is eléggé bohó életet élt, és a versenyeken való részvétel mellett csak a nők és a tivornyák érdekelték. Híres mondása volt, miszerint „Számomra a legemlékezetesebb buli az, amiből nem emlékszem semmire!”

Azt is nehéz lenne számba venni, hogy a későbbi évtizedekben hány apuka gyártott házilag gokartot 3-4-5 éves csemetéjének, amivel aztán elkezdődött valami, aminek mi csak a csúcsát látjuk. Schumacher apuka, Alonso apuka, Irvine apuka – csak hogy a közelmúlt sztárjait említsük. Tudjuk, mi történt valaha a kerpeni gokartpálya környékén, valamikor a ’70-es évek közepén. Rolf Schumacher először nagyobbik fiának kezdte el építeni a gokartokat, miközben felesége, Elisabeth a pálya melletti büfét működtette. A fiú, a kis Michael pokoli gyorsnak bizonyult, de a szülők bármely áldozatos, kétkezi munkájából sem jutott volna messzire. Már-már úgy tűnt, hogy az ígéretes pálya még azelőtt félbeszakad, mielőtt igazán elkezdődött volna, amikor megjelent a színen egy jó szemű éttermlánc-tulajdonos, egy bizonyos Willi Weber...







Alonsóék esetében ugyanez volt a helyzet. A papa, José Luíz – bizonyára saját régi vágyát teljesítve be – már akkor gokartot eszkábált a kis Fernandónak (bár eredetileg 8 éves lányának szánta, csak őt nem érdekelte...), amikor az még csak 3 éves volt. A lába nem ért el a pedálokig, ezért deszkát kötözött a cipőcskéje talpára. A suli ideje alatt a hét első felében Alonsónak duplán szorgalmasnak kellett lennie, mert szerdára meg kellett tanulnia mindent, hogy már csütörtökön útra kelhessen a családi karaván a következő verseny színhelyére.

Anthony Hamiltonnak is volt egy álma: fiából világbajnokot farag. Ő a 6 éves Lewisnak vett először gokartot, és egyezséget kötött vele, ami arról szólt, hogy amíg keményen tanul az iskolában, addig ő előteremti a versenyhez szükséges pénzt. Ami pokoli nehéz volt a ’90-es évek Angliájában is, így megesett, hogy a férfinek egyszerre három munkahelye is volt, ahol éjt nappallá téve gürizett, hogy pénzük legyen. Még szerencse, hogy Lewis 1995-ben odaállított Ron Dennis elé, és közölte vele, hogy egy napon nála akar majd versenyezni. Dennist, aki nem vajpuha szívéről híres, annyira meghatotta a bongyor hajú versenyzőpalánta elszántsága, hogy hamarosan leszerződtette a Young Driver Support Programmba – és nem bánta meg.

Ilyen apa volt John Button is, noha ő magának is volt köze a versenysporthoz, a ’70-es években szalonfutamokon nyomta egy bogárhátú Volkswagennel. Ám a történet ettől még ugyanolyan, mint a fenti világsztárok esetében: ő is vett egy gokartot a 8 éves Jensonnak, és ezzel megtekerődött a verkli.

Azok az apai teljesítmények, elszánások azért meghatóak valahol, mert ebben az életkorban még a tehetséges gyerekek esetében sem lehet biztosra menni. Hogy a gokartszerelés, versenyekre járkálás, az autóban alvás, az, hogy a család minden pénzének, energiájának, szabadidejének a feláldozása elegendő lesz az álom valóra váltásához. Hányan és hányan csinálhatják ezt még szerte a világon, és a végén a gyerekből nem lesz semmi, mert elfogy a tehetség, a türelem és főképp a pénz.

Persze, voltak és vannak a gazdag apukák is, akik maguk sosem olajoznák össze kezüket holmi gokartszereléssel – ők a pénztárcájukat nyitották ki a csemetéjük számára.

Erre is vannak példák jócskán.

A két Rodrigez fivér Mexikóból: Pedro és Ricardo, akik istenített sztárként egy nemzet büszkeségét jelentették – amíg éltek. Gazdag famíliából származtak, apjukról, idősebb Don Pedróról olyan hírek is keringtek, hogy egy időben az ország titkosszolgálatát vezette, ám ami biztos, hogy dolgozott a rendőrség kötelékében: ő volt a motorosrendőr hadosztály parancsnoka. Amúgy ingatlanüzletekből jelentős vagyonra tett szert. Részben ez tette lehetővé fiainak is a versenyzést. Egy biztos, nekik tehetségük is volt.

Mint Nelson Piquet-nek, akinek apja miniszterségig vitte otthon, Brazíliában, ezért az ifjú Nelsonnak nem is voltak anyagi gondjai, csak azt kellett eldöntenie, hogy teniszsztár akar lenni vagy autóversenyző. Az utóbbi végül is jó választás volt, de hogy véletlenül se hozza kínos helyzetbe a politikus papát, a Sotomayor nevet lecserélte anyjáéra, így lett Piquet.

Piquet-vel nagyjából egy időben érkezett meg az F1-be az olasz gyároscsemete, Elio de Angelis, akire ujjal mutogattak, hogy csak a pénze miatt kapott szerződést először a Shadow-tól, de aztán bebizonyította, hogy helye van a legmagasabb kategóriában, még ha világbajnoki címig nem is vitte. Mondjuk, ugyanez már nem volt elmondható egy bő évtizeddel később a brazil Pedro Dinizről: ő tényleg csak az áruházlánc-tulajdonos apukája millióinak köszönhette, hogy a Forti, a Ligier, majd a Sauber kormányát tekerhette – nehány emlékezetes bukást és tűzesetet bemutatva.

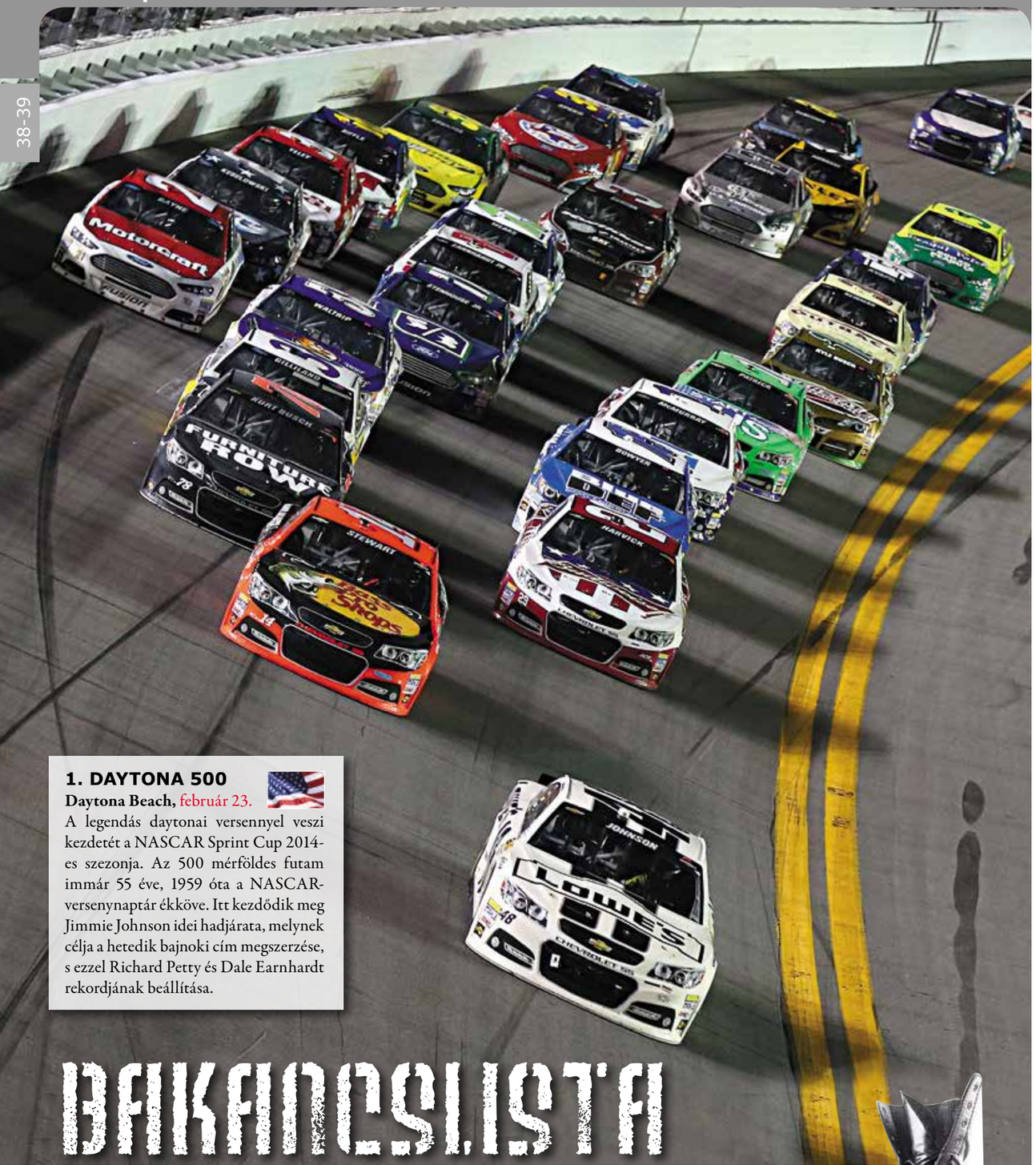
És hogy mindennek van ellenpéldája, legjobban Niki Lauda bizonyítja. A bécsi gyáros családból való osztrák nem hogy támogatást nem kapott apjától, sem erkölcsi, sem anyagi értelemben, hanem amikor a Raiffeisen banktól kölcsönt akart felvenni, amivel biztosíthatta volna a helyét a March-nál (fizetős pilóta? – hm...), nagyapja magasabb kapcsolatai révén letiltatta a pénz folyósítását. Elhíresült feddése szerint „Egy Laudának nem az újságok sportoldalán, hanem az üzleti rovatban kell szerepelnie!” Ám Nikit ez nem izgatta, elzálogosította az életbiztosítását, ami ellen a család már nem tehetett semmit.

Hát, valahogy így.

Egy leendő F1-es pilóta karrierje rengeteg embertől függ: marketingesektől, szponzoroktól, bankároktól, csapatfőnököktől, szerelőktől, újságíróktól és versenyzőtársaktól, persze.

De akkor is, apa csak egy van. És a legtöbb esetben ő áll ott a versenyző pályájának origópontjánál.

Mint ahogy tette ezt John.



BAJNOKCSLISTA

1. DAYTONA 500

Daytona Beach, február 23.

A legendás daytonai versennyel veszi kezdetét a NASCAR Sprint Cup 2014-es szezonja. Az 500 mérföldes futam immár 55 éve, 1959 óta a NASCAR-versenynaptár ékköve. Itt kezdődik meg Jimmie Johnson idei hadjárata, melynek célja a hetedik bajnoki cím megszerzése, s ezzel Richard Petty és Dale Earnhardt rekordjának beállítása.



Hová utazzunk az elkövetkező egy évben?

Megszámlálhatatlanul sok autóversenyt rendeznek évről évre világszerte, már az egyes szériákat is alig lehet nyomon követni, nemhogy minden egyes futamot. Ha valaki úgy dönt, hogy kissé a zsebébe nyúl, és ellátogat néhány versenyre, nehéz lehet a választás ekkora kínálatból – ehhez kívánunk segítséget nyújtani 18 olyan versennyel, melyet nem érdemes kihagyni az idei évben.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: SOROZATOK



Formula-1	
Március 16.	Ausztrália (Melbourne)
Március 30.	Malajzia (Sepang)
Április 6.	Bahrein (Szahír)
Április 20.	Kína (Sanghaj)
Május 11.	Spanyolország (Catalunya)
Május 25.	Monaco (Monaco)
Június 8.	Kanada (Montreal)
Június 22.	Ausztria (Spielberg)
Július 6.	Nagy-Britannia (Silverstone)
Július 20.	Németország (Hockenheim)
Július 27.	Magyarország (Hungaroring)
Augusztus 24.	Belgium (Spa)
Szeptember 7.	Olaszország (Monza)
Szeptember 21.	Szingapúr (Marina Bay)
Október 5.	Japán (Suzuka)
Október 12.	Oroszország (Szocsi)
November 2.	USA (Austin)
November 9.	Brazília (Interlagos)
November 23.	Abu Dhabi (Yas Marina)

2. AUSZTRÁL NAGYDÍJ

Melbourne, március 16.

Mindig fokozott izgalom övezi a Formula-1 szezonnyitó versenyét, most sincs ez másként, sőt a várakozások talán még nagyobbak is, mint az elmúlt években bármikor. A szabályváltozások alaposan felkavarják az erőviszonyokat, a turbómotorok érkezése pedig azt jelenti, hogy jóval több kiesésre lehet számítani, mint ahogy azt mostanság megszokhattuk. Több izgalmas csapaton belüli párharcra is érdemes odafigyelni: fel tud-e nőni a feladathoz a Vettel mellé szerződtetett Daniel Ricciardo? Mihez kezd egymással Fernando Alonso és Kimi Raikkönen? Képes lesz felvenni a versenyt Jenson Buttonnal az újonc Kevin Magnussen?



3. WTCC – MAROKKÓ

Marrakesh, április 13.

A Túraautó-világbajnokságban is komoly változások zajlottak le, hiszen új technikai szabályozásokat vezettek be, bár egyelőre a régi rendszer szerint épített autók is a mezőny tagjai maradhatnak. Afrika egyetlen komoly, nemzetközi szintű eseményén, az idei WTCC-szezon első fordulóján derülhet ki, mire képes Michelisz Norbert és az új Honda, a Chevyk, a Ladák és természetesen a Mullerrel és Loebbel támadó Citroenek ellenében.

WTCC	
Április 13.	Marrakech (Marokkó)
Április 20.	Paul Ricard (Franciaország)
Május 4.	Hungaroring (Magyarország)
Május 11.	Slovakia Ring (Szlovákia)
Május 25.	Salzburgring (Ausztria)
Június 8.	Moszkva (Oroszország)
Június 22.	Spa-Francorshamps (Belgium)
Augusztus 2.	Termas de Río Hondo (Argentína)
Szeptember 14.	Sonoma (USA)
Október 12.	Sanghaj (Kína)
Október 26.	Suzuka (Japán)
November 16.	Makaó



4. GP DE MONACO HISTORIQUE

Monte-Carlo, május 11.

Két héttel a Monacói Nagydíj előtt egy egészen különleges eseményre kerül sor a Hercegségben. Kilencedik alkalommal rendezik meg a „történelmi Monacói Nagydíjat”, melynek három napja során a legkülönbözőbb versenygépek mérkőznek meg egymással Monte-Carlo utcáin. A helyszínre kilátogatók többek közt majd százéves Bugattikat, az ötvenes évekből származó sportautókat, klasszikus háromliteres versenyautókat és a hetvenes években gyártott F3-asokat is láthatnak.

5. INDY 500

Indianapolis, május 25.

Az észak-amerikai együléses versenyzés legfontosabb erőpróbáját aligha kell bemutatnunk bárkinek, azt viszont talán kevesebben tudják, hogy az idei szezon tartogat egy jelentős újítást is. Tizenöt nappal a legendás futam előtt, május 10-én ugyanis az egykori Formula-1-es pálya módosított változatán, a MotoGP által használt road-course-on is összecsapnak a versenyzők, hogy aztán másnap az újoncok gyakorlásával meg is kezdődjön a kéthetes felkészülés a 98. Indy 500-ra.





6. DTM – HUNGARORING

Mogyoród, június 1.

Számos nagyszerű eseményt rendeznek 2014-ben a Hungaroringen, ezek közül most kivételesen nem a Formula-1-es futamot szeretnénk olvasóink figyelmébe ajánlani, hanem a két és fél évtized után visszatérő Német Túraautó-bajnokság magyarországi fordulóját, melyet a tekintélyes Autosport magazin is felvett az év legfontosabb versenyeinek sorába. Az Audik, BMW-k és Mercedesek alkotta mezőnyben olyan ismert nevekkel találkozhatunk majd, mint a címvédő Mike Rockenfeller, az egykori F1-es Timo Glock, vagy épp a korábban a Red Bull által támogatott, s jelenleg is a Formula-1-be igyekvő António Félix da Costa.

DTM	
Május 4.	Hockenheim
Május 18.	Oschersleben
Június 1.	Hungaroring (Magyarország)
Június 29.	Norisring
Július 13.	Moszkva (Oroszország)
Augusztus 3.	Spielberg (Ausztria)
Augusztus 17.	Nürburgring
Szeptember 14.	Lausitzring
Szeptember 28.	Kanton (Kína)
Október 19.	Hockenheim

8. NÜRBURGRINGI 24 ÓRÁS

Nordschleife, június 21–22.

Mindössze egy héttel Le Mans után következik a szezon másik kiemelkedő fontosságú 24 órás futama, ahol GT3-as autók száguldoznak körbe a legendás Nordschleifén egy teljes napon át. A versenyen számos amatőr résztvevő mellett a GT-autózás legnagyobb alakjai közül is megjelennek néhányan. A győzteseket tekintve igen nagy a változatosság, hiszen az elmúlt négy futamot négy különböző gyártó nyerte.



7. LE MANS-I 24 ÓRÁS

Le Mans, június 14–15.

Egy újabb verseny, ami nem szorul különösebb bemutatásra: a Monacói Nagydíj és az Indianapolisi 500 mérföldes futam mellett a pályaversenyzés csúcsát jelenti a Le Mans-i 24 órás. Az LMP1-es kategóriában az Audi bajszát egyre többször megcibáló Toyota mellett új kihívóként feltűnik a Porsche is, méghozzá az F1-ből tavaly távozó Mark Webber vezetésével. A rajtrács 56. autójára is érdemes lesz odafigyelni, a DeltaWing továbbfejlesztett változata, a ZEOD a verseny története során először elektromos hajtással kívánja teljesíteni a 24 órás futamot.



MotoGP	
Március 23.	Katari Nagydíj (Losail)
Április 13.	Amerikai Nagydíj (Austin)
Április 27.	Argentin Nagydíj (Termas de Rio Hondo)
Május 4.	Spanyol Nagydíj (Jerez de la Frontera)
Május 18.	Francia Nagydíj (Le Mans)
Június 1.	Olasz Nagydíj (Mugello)
Június 15.	Katalán Nagydíj (Barcelona-Catalunya)
Június 28.	Holland Nagydíj (Assen)*
Július 13.	Német Nagydíj (Sachsenring)
Augusztus 10.	Indianapolisi Nagydíj (Indianapolis)
Augusztus 17.	Cseh Nagydíj (Brno)
Augusztus 31.	Brit Nagydíj (Silverstone)
Szeptember 14.	San Marinói Nagydíj (Misano)
Szeptember 21.	Aragón Nagydíj (Aragón)
Szeptember 28.	Brazil Nagydíj (Brazíliaváros)**
Október 12.	Japán Nagydíj (Motegi)
Október 19.	Ausztrál Nagydíj (Phillip Island)
Október 26.	Malajziai Nagydíj (Sepang)
November 9.	Valenciai Nagydíj (Valencia)

* Szombati verseny
** A pálya még homologizációra vár

9. PIKES PEAK

Colorado Springs, június 29.

A világ motorsportjának egyik legkülönlegesebb eseménye a Pikes Peak International Hill Climb, melynek célja dióhéjban összefoglalva: minél gyorsabban fel kell érni a Sziklás-hegység említett csúcsára. Tavaly Sebastien Loeb Peugeot 208-asával történelmet írt: hiszen először teljesítette kilenc percen belül a távot – ha visszatér, az új cél aligha lehet más, mint a nyolcperces határ áttörése, a tavalyi 8:13-as idejéből legalábbis erre lehet következtetni.





10. LE MANS CLASSIC

Le Mans, július 4–6.

Ha nem volt elég Le Mans-ból 24 óra, érdemes pár héttel később visszatérni, idén ugyanis ismételten megrendezik a veterán versenyautóknak kiírt Le Mans Classic elnevezésű háromnapos eseményt, ahol a 24 óráson az 1923 és 1979 közti időszakban szereplő autók mérkőznek meg egymással. A Le Mans Classic igazi jelentősége abban áll, hogy számos olyan autót is megcsodálhatnak az érdeklődők éles bevetés közben, melyeket egyébként nagyon ritkán lehet versenypályán látni.

12. NÉMET RALI

Tier, augusztus 22–24.

Hat egymás utáni murvás futamot követően Németországban rendezik az idei rali-világbajnokság első aszfalton futott versenyét. Tavaly Dani Sordo itt szerezte meg karrierje első WRC-győzelmét, miután a bajnok Sébastien Ogier rontott. A francia idén ki akarja küszöbölni a csorbát, de csapatfőnöke szerint aszfalton Robert Kubica is fel tudja venni a versenyt bárkivel.



WRC	
Január 14–19.	Monte-Carlo
Február 5–8.	Svédország
Március 6–9.	Mexikó
Április 3–6.	Portugália
Május 8–11.	Argentína
Június 6–8.	Olaszország
Június 27–29.	Lengyelország
Augusztus 1–2.	Finnország
Augusztus 22–24.	Németország
Szeptember 12–14.	Ausztrália
Október 3–5.	Franciaország
Október 24–26.	Spanyolország
November13–16.	Nagy-Britannia

11. SPÁI 24 ÓRÁS

Spa, július 26–27.

A Blancpain Endurance Series legfontosabb eseménye a Spái 24 órás futam, mely az év utolsó klasszikus egynapos versenye. A mezőnyt, akárcsak a Nürburgringen, GT3-as autók alkotják, s akinek megtetszik a helyszín, egy hónap múlva visszatérhet az „őszi" F1-es szezon első futamára, a Belga Nagydíjra.





13. OLASZ NAGYDÍJ

Monza, szeptember 7.

Ahogy azt megszokhattuk, idén is Monzában rendezik a Formula-1-es szezon utolsó klasszikus európai futamát. Az Olasz Nagydíj az elmúlt években nagy változatosságot mutatott, a Red Bullnak, a McLarennek és a Ferrarinak is voltak jó pillanatai Monzában. Aki az idei futamot megnyeri, komoly lendületet szerezhet ezzel a szezon hajrájára, bár aligha a legjobb ómen, hogy az elmúlt tíz évből csak kétszer nyerte a világbajnokságot az a pilóta, aki Monzában a dobogó tetején pezsgőzött.



A francia sorozat a legjobb francia pályán nem csak a francia közönségnek jelent különleges élményt

15. OROSZ NAGYDÍJ

Szocsi, október 12.

A Formula-1 története során először látogat el Oroszországba, a versenynek a hamarosan kezdődő Téli Olimpiai Játékok helyszíne, Szocsi ad otthont. Az orosz befolyás egyre növekszik a sportban, a Marussia csapat orosz licenccel versenyez, Vitalij Petrov éveken át a mezőny tagja volt, idén pedig bemutatkozik a GP3-as bajnok Danyiil Kvjat, s rajta kívül Szergej Szirotkin is az F1 kapujában áll. Ennek a folyamatnak egy újabb állomása az első Orosz Nagydíj, melyet a Hermann Tilke által tervezett Sochi Olympic Park Circuiten rendeznek meg.



WEC	
Április 20.	Silverstone-i 6 órás
Május 3.	Spái 6 órás
Június 14-15.	Le Mans-i 24 órás
Augusztus 31.	Sao Pauló-i 6 órás (Interlagos)
Szeptember 20.	COTA 6 órás (Austin)
Október 12.	Fuji 6 órás
November 2.	Sanghaji 6 órás
November 15.	Bahreini 6 órás (Szahír)

16. DTM ÉS F3 EB – HOCKENHEIM

Hockenheim, október 18–19.

Öt és fél hónappal azt követően, hogy Hockenheimben kezdetét veszi a 2014-es Német Túraautó-bajnokság, ugyanott is fejeződik be az Audi, a BMW és a Mercedes küzdelme. Egy másik sorozat, a Formula-3 Európa-bajnokság is ekkor zárul, s erre a mezőnyre is érdemes odafigyelni, hiszen a tavalyi futamgyőztesek közt az idén már az F1-ben szereplő Danyiil Kvjat nevével is találkozhatunk, míg a bajnoki címet megszerző Raffaele Marciello a Ferrari pilótanevelő programjába tartozik.



17. BAKU WORLD CHALLENGE

Baku, november 2.

Második alkalommal is Bakuban rendezik az FIA GT1 Világbajnokság megszűnése után született, tavaly még FIA GT Series, idén viszont már Blancpain Sprint Series néven futó sorozat zárófutamát. Az Azerbajdzsán fővárosában lebonyolított futam tavaly nagy sikert aratott, s itt biztosította be bajnoki címét az Audival versenyző Ortelli–Vanthoor-kettős.



18. MACAU GP

Makaó, november 16.

Egy héttel a Formula-1-es szezon zárása előtt fejeződik be a túraautó-világbajnokság, de nem csupán ezért érdemes odafigyelni Makaóra november harmadik vasárnapján. A hagyományoknak megfelelően ugyanis ekkor nem csupán WTCC-futamot rendeznek a város szűk utcáin, ahol Michelisz Norbert első futamgyőzelmét aratta, hanem ekkor kerül sor a Formula-3-as autókkal teljesített legendás Macau GP-re is, melyet többek közt Ayrton Senna, Michael Schumacher, David Coulthard és Ralf Schumacher is megnyert a Formula-1 felé vezető út egy állomásaként.



14. WSR –PAUL RICARD

Le Castellet, szeptember 27–28.

Az ezen a néven tizedik szezonjához érkező World Series by Renault utolsó előtti állomását rendezik a franciaországi Le Castellet-ben, a pályán, mely évről évre szóba kerül, mint a Formula-1-be visszakövetelt Francia Nagydíj legvalószínűbb versenyhelyszíne. A mezőnyre érdemes odafigyelni, hiszen az elmúlt években számos versenyző eljutott a Formula-1-ig, legutóbb Kevin Magnussen, aki a 3,5 literes kategória bajnokaként a McLarentől kapott szerződést.

Fizessen elő most

32%

kedvezménnyel!

RÁADÁS most minden előfizetéshez egy **Ezüstnyilak** című könyvet adunk ajándékba!



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

1 éves (11 szám) előfizetés **5990 Ft**

½ éves (6 szám) előfizetés **3790 Ft**

Befizetési lehetőségek:
OTP számlaszám: Beta Press Kft. 11734004-29904020
Rózsaszín postai utalvány: Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.

Elérhetőségeink, további információk: Levél: 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491, E-mail: elofizetes@formula.hu

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



Különvélemény

Kása

Dávid Sándor rovata

Nincs egy hete, hogy hajnali fél nyolckor azzal riasztott föl legszebb álmomból egyik rádiós kollégám, hogy: „Lemondott Ecclestone, áprilisra meg kell jelennie a bíróság előtt, nagy valószínűséggel le is csukják! Mondj valamit légy szíves, te biztos többet tudsz az ügyről!...”

Nem mondhatom, hogy megállt bennem az ütő, mert Miszter E.-ről hallottam már sokkal kacifántosabbakat is életem során, igaz, nem félálomban, ébredésem után. Elmondtam hát, amit hamarjában, csak úgy fejből tudtam, megnyugtattam őt és a hallgatóit is, hogy Bernie esetében ez még korántsem a világ vége, és ez az ügy már, mintegy tizenöt éve húzódik, valahol a Bébi Holdingnál kezdődik és talán majd most ér véget.

Persze semmit sem tudtam a legfrissebb hírekről, de a nagy eszemmel azt azért kitaláltam, hogy nem valószínű, hogy valami új dologról van szó, hanem csak arról, amelyet tavaly elhalasztottak idénre. Biztos, hogy kicsit összefüggéstelen voltam, mert elég nehezen ébredek, de annak örülök, hogy a végkövetkeztetésem, amelyre viszont emlékszem, az ő kérdésére, hogy szerintem börtönbe kerülhet-e Ecclestone, azt mondtam, hogy soha!

> „A kérdésére, hogy szerintem börtönbe kerülhet-e Ecclestone, azt mondtam, hogy soha!”

Most pedig úgy éreztem, hogy itt lenne az ideje, hogy értelmesebben is összefoglaljam végre, hogy mi is történt/van végeredményben, már csak azért is, mert mindenki csak a napi szenzációra ugrik, pláne ha Bernie nevét hallja, és csak keveseket érdekelnek a tények, amelyek pedig makacs dolgok.

Mondanom sem kell, de fél órával azelőtt, hogy hozzáfogtam ehhez a dolgozathoz, s néztem a lesiklást a tévében Kitzbühelből, na ki mosolygott rám a nézők soraiból, mint pék kutyája a meleg zsömlére?... Igen! Bernard Ecclestone és Niki Lauda!

Évtizedek óta itt töltik a Forma-1-es személyiségek a téli szabadságukat, és nagy örömömre most sem láttam rajtuk az aggódásnak semmi jelét, ami (Bernie részéről) az említett ügy miatt ült volna ki az arcára, sem mást. Azt nem mondom, mert nyilván nem lenne igaz, hogy az ügy érintettjei közül többen is valahol a közelben töltik a szabadságukat, azt viszont én is a hírekből tudom, hogy az a tárgyaló bíró, aki Ecclestone-t magához rendelte áprilisra, az Bernie régi barátja. Attól persze még elítélheti. Feltéve, hogy bűnös. De ezt eddig senkinek sem sikerült bizonyítania...

De hadd foglaljam össze egészen röviden a történetet. (Hosszan egy legalább 400 oldalas könyv kellene hozzá, amely meg is íródott, meg is jelent, a HVG könyvek sorozatban 2012-ben.) Magam is főleg ebből dolgozom, persze nem feledve, hogy az aktuális részletek sorra megjelentek eme könyv nélkül is, a saját, évente megjelenő Forma-1 Sztorik című sorozatom köteteiben is.

Az események, amelyek idáig vezettek, valamikor Ecclestone Slavicával kötött házassága idején kezdődtek. Ez nagy szerelem volt, s az ennek áldásából született két szép lány jövője biztosításának az igényéből. Az F1 főnökének ekkor már nagyon sok pénze volt, az egészsége viszont nem volt tökéletes. (Később háromszoros bypass műtéten esett át!). Amikor végiggondolta a lehetséges jövőjét, arra a gondolatra jutott, hogy az nem lenne tisztességes, hogy a mintegy három milliárd font (!) vagyonából halála esetén kettőt elvigyen az állam és csak egy maradjon a családjának. (Slavica nem vette fel az állampolgárságot.) Megkezdte tehát kiszervezni a vagyonát Anglián kívülre. Ekkor jött létre a Baby Holding (angolul), azaz a Bambino Holding a bejegyzett nevén.

A következő nagy ötlete az volt, hogy a Forma-1-et részvénytársasággá kell alakítani, és tőzsdére vinni. Ezt azonban az Európa Tanács nem engedélyezte, a nagy ellenfél a holland van Miert, EU-biztos volt. Amikor azonban ennek kitelt a hivatali ideje, és helyébe az olasz Monti került (aki nemrégiben miniszterelnök volt), aki gyerekkorától imádta a Forma-1-et, vele már lehetett beszélni.

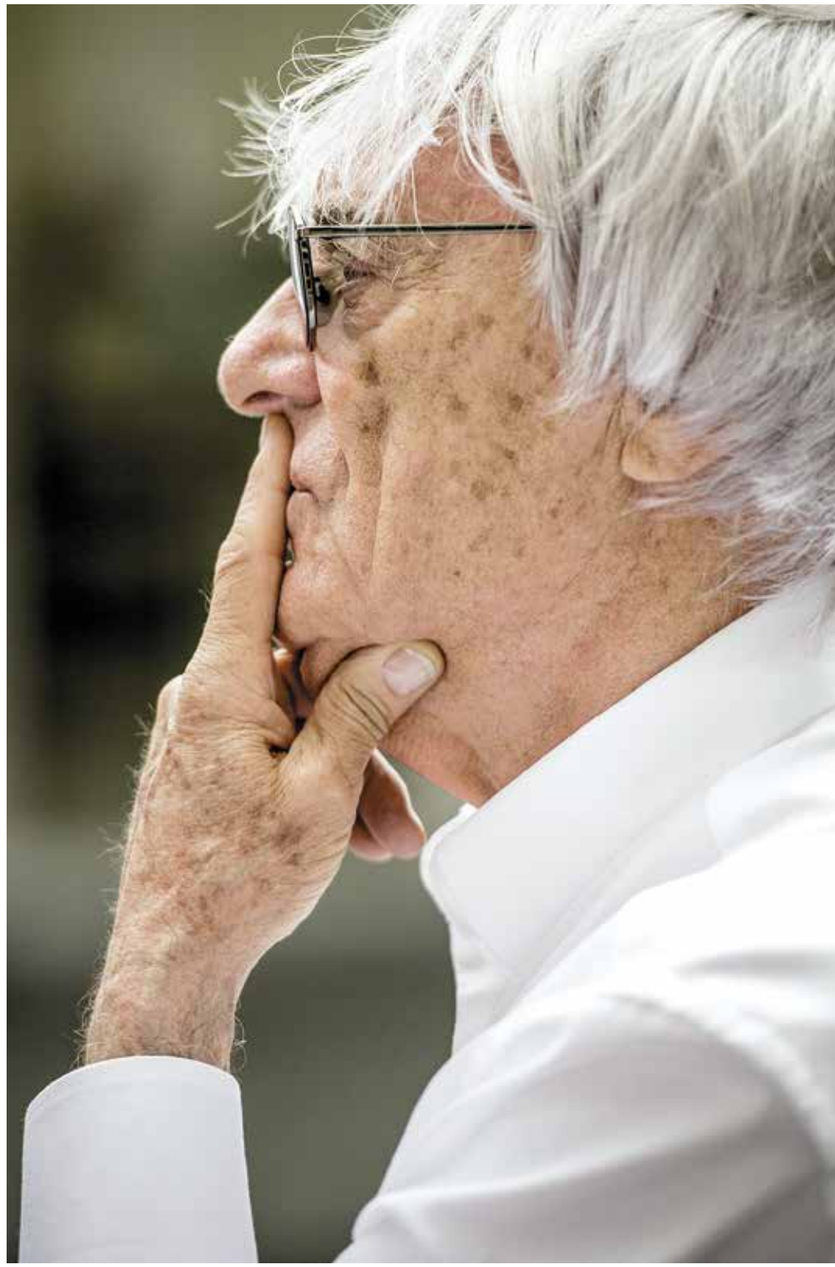
A tárgy a Forma-1 tulajdonjoga volt. Ezt az FIA (Mosley) birtokolta, de 100 évre átadta 1 fontért Bernie Ecclestone-nak, annak a fejében, hogy a szabályok feletti hatalmat az FIA megtarthatja. Ezzel azután, ha már a tőzsdére nem is vihették a Forma-1-et, kereskedhettek a részvényeivel. Ecclestone azonnal eladta a cég felét a bankoknak, közöttük is a Bayerische Landesbanknak, amely ebből 62,2 százalékot birtokolt, de benne voltak amerikai bankok is: a Lehmann Brothers és a JP Morgan.

Ezt az üzletet azonban megelőzte egy másik, amikor is az EM TV (Hoffa) és a médiamogul Leo Kirch vette meg a Forma-1-et, óriási üzletet sejtve benne. Fizetős televízióra akarták vinni az egészet, digitális közvetítéssel. A német állam azonban közbelépett, és törvényt hozott arról, hogy az ilyen méretű érdeklődésre számot tartó eseményeket mindenki számára elérhetővé kell tenni. Ezzel az üzlet megbukott.

Nekem pedig egyszerűsítenem kell: egyik üzlet követte a másikat, amelyben senki, soha nem tudta, hogy valójában mennyit is ér a Forma-1. Csak azt tudták, hogy Ecclestone mennyit képes kihozni belőle! Ő maradt tehát a kulcsember. De a legnagyobb tulajdonos, a bajor bank egy „ellenőrt” küldött a nyakára, és ez volt a Gribkowsky nevű bankár, aki azóta már a nyolc és fél éves börtönbüntetését tölti. Az ő perében érintett (eddig mint tanú) Ecclestone, aki az itt hely hiányában még csak nem is érinthető zűrzavaros adásvételeket és egyéb ügyleteket a „titkos központjából”, a Bambino Holdingból intézte, hivatalosan utol nem érhetően. Gribkowsky viszont véletlenül fogást talált Bernie-n, bizonyítani tudta volna Ecclestone igazi szerepét. Erről ugyan nem váltottak egyetlen szót sem, Bernie viszont egy ügylet során mégis átutalt 44 millió dollárt a bankárnak. Erre mondják most, hogy csúszópénz volt, Bernie szerint viszont megzsarolták, ami már más tészta.

Illetve kása. Amit nem esznek olyan forrón, ahogy főzik!

Ezt meg éppen fújják...





MotoGP

Előzetes nevezési lista

A FIM január 14-én kiadta a 2014-es szezon előzetes nevezési listáját. A MotoGP mezőnyét idén is huszonnégy versenyző alkotja majd, közülük tizenegyen a gyári, tizenhárman pedig az Open kategória tagjai lesznek, mely a megszűnő CRT helyét veszi át. Az idei mezőny nem kevesebb, mint öt újoncot vonultat fel: a Moto2-es bajnok Aleix Espargaro, az ezüstérmes Scott Redding, a korábbi 125-ös első Mike di Meglio, a Superbike-ból érkező Leon Camier, valamint az ausztrál Broc Parkes egyaránt Katarban mutatkozhatnak be a királykategóriában.

A MotoGP 2014-es előzetes nevezési listája

4	Andrea Dovizioso	Ducati Team	38	Bradley Smith	Monster Yamaha Tech 3
5	Colin Edwards	NGM Mobile Forward Racing	41	Aleix Espargaro	NGM Mobile Forward Racing
6	Stefan Bradl	LCR Honda MotoGP	44	Pol Espargaro	Monster Yamaha Tech 3
7	Hiroshi Aoyama	Power Electronics Aspar	45	Scott Redding	Go&Fun Honda Gresini
8	Hector Barbera	Avintia Blusens	46	Valentino Rossi	Yamaha Factory Racing
9	Danilo Petrucci	Iodaracing Project	63	Mike di Meglio	Avintia Blusens
12	Leon Camier	Iodaracing Project	68	Yonny Hernandez	Pramac Racing
17	Karel Abraham	Cardion AB Motoracing	69	Nicky Hayden	Power Electronics Aspar
19	Alvaro Bautista	Go&Fun Honda Gresini	70	Michael Laverty	Paul Bird Motorsport
23	Broc Parkes	Paul Bird Motorsport	93	Marc Marquez	Repsol Honda Team
26	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	99	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing
29	Andrea Iannone	Pramac Racing			
35	Cal Crutchlow	Ducati Team			* Gyári kategória

Kamion-Eb

Hiányzik a Hungaroring

Az FIA kiadta a végleges 2014-es versenynaptárat, melyben nem jutott hely a Hungaroringnek. A magyar helyszín Isztambullal versenyzett a naptár utolsó, tizedik üres helyéért, de a törökök elsőbbséget élveztek, mivel ők adták be előbb a kérelmet. A szezon a tervek szerint május 3-án Isztambulban kezdődik meg, s csak az jelenthet egy halvány reménysugarat a kamionversenyzés hazai rajongói, valamint az OXXO Racing számára, hogy a törökök tavaly is szerepeltek a naptárban, de az utolsó pillanatban kikerültek belőle, mivel nem sikerült minden feltételt teljesíteniük. Ám hacsak valami váratlan nem történik, Kiss Norbertnek és Major Benedeknek idén is az osztrák és a cseh forduló lehet a „hazai versenye”.



ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

Blancpain GT



Zanardi visszaül

A 2001-ben egy lausitzringi baleset következtében mindkét lábát elveszítő Alessandro Zanardi a BMW és a ROAL Motorsport színeiben egy speciálisan az ő részére átalakított Z4 GT3-assal vesz részt az idei Blancpain GT-sorozatban. A 47 esztendős autóversenyző balesete óta is igyekszik teljes életet élni: többek közt két paralimpiai aranyérmet és négy WTCC-futamgyőzelmet szerzett az elmúlt tizenkét évben. Zanardi 2009 óta először fut majd teljes idényt egy sorozatban, az elmúlt évei a paralimpiai felkészülés, valamint gokartcsapata irányításának jegyében teltek.

WEC

Majdnem komplet

A Hosszútávú Világbajnokság idei szezonjában kettéválasztották az LMP1-et: az igazi csúcsot jelentő LMP1-H kategóriát, azaz a hibridautók mezőnyét a három nagy gyári csapat, az Audi, a Toyota és az „újonc” Porsche alkotja. Mindhárom istálló két-két autóval teljesíti a szezont, az Audi viszont egy harmadikat is benevez a Le Mans-i 24 órásra, valamint a főként a felkészülést szolgáló Spái 6 órás futamra.

Ez utóbbi autó az egyetlen a kategóriában, ahol még vannak szabad helyek, hiszen egyelőre csak az egykori Formula Renault-menő portugál Filipe Albuquerque helye biztos a 3-as Audiban. A címvédő 1-es autó felállása változott, hiszen visszavonult Allan McNish, a helyére a korábbi F1-es Lucas di Grassi került, ő lesz a kilencszeres győztes Kristensen és a francia Duval csapattársa, míg a 2-es autót idén is kétszeres győztes trió, Lotterer, Tréluyer és Fassler vezetheti. A Toyota megtartotta pilótáit, az egyik autó a Wurz, Lapierre, Nakajima, a másik pedig a Davidson, Sarrazin, Buemi hármas vezetésével indul harcba. Az is kiderült már, kik lesznek Mark Webber csapattársai a Porschénél, az ausztrál sztár a 2010-ben Le Mans-t nyerő Timo Bernharddal és az egykori Red Bull-növendék Brendon Hartleyval indul harcba, míg a másik 919-est Neel Jani, Marc Lieb és Romain Dumas vezethetik.





F3 Eb

Nissany ismétel

A magyar kötődésű Roy Nissany idén is a Mücke Motorsport színeiben szerepel a Formula-3 Európa-bajnokság sorozatában. Az izraeli fiatalember már ötödik évét kezdi meg a csapatnál, mellyel 2012-ig a német ADAC Formula Masters-sorozatban szerepelt, tavaly pedig az F3-as Európa-bajnokságban is bemutatkozhatott. A pilóta édesapja nem más, mint az a Chanoch Nissany, aki 2005-ben a Magyar Nagydíj szabadedzésén a Minardiba is beülhetett, mindmáig ő az egyetlen izraeli, aki F1-es autót vezethetett. Az idősebbik Nissany régóta Magyarországon él, formulaautóval öt országos bajnoki címet szerzett (Roy korábban gokarttal lett magyar bajnok), és ő építi a tervek szerint már idén átadásra kerülő Balaton Park Circuitet.

Dubaji 24 órás

Egy svájci Porsche győzött

Négy svájci pilóta, valamint a Porsche Szuperkupa hungaroringi futamán második helyet szerző német Christian Engelhart vezette a Stadler Motorsport Porsche 997-esét, mely megnyerte a 9. Dubaji 24 órás versenyt, miután a pilóták 3250 kilométert tettek meg egy nap alatt a Dubai Autodrome-on. Mögöttük két Mercedes végzett, a második helyet a Münnich Motorsport WTCC-pilótákból álló hármasa, René Münnich, Rob Huff és Marc Basseng szerezte meg, míg a harmadik helyen a Team Abu Dhabi by Black Falcon öttagú csapata zárt, az autót többek közt a kétszeres Porsche Szuperkupa-bajnok holland Jeroen Bleekemolen vezette. A Porsche negyedik győzelmét aratta Dubajban, s ezzel a verseny történetének legsikeresebb márkája lett.



WTCC

Készül a Citroen

Az április 13-ára halasztott marrakeshi szezonkezdeten egy hosszú, még 2012 telén megkezdett folyamat végére ér a Citroen. A WTCC mezőnyéhez idén csatlakozó autógyár annak idején még egy átalakított WRC-autóval kezdte meg a felkészülést, majd tavaly júniusban vethették be első ízben a C-Elysée túraautó-változatát, melyet az idei szezon legizgalmasabb triója, Yvan Muller, Sebastien Loeb és Jose Maria Lopez fog vezetni. A franciák versenyzői többek közt a Hungaroringen, Monzában és Abu Dhabiban is kipróbálhatták az autót, melyre még három teszt vár a versenygép március közepén esedékes homologizációjáig.





A Honda gyári csapata a nagy szabályváltozásokat hozó 2014-es szezonra való felkészülés jegyében az aragóni Motorlanden tesztelte az új TC1-es specifikációjú Civicet. A négynapos gyakoroláson szinte végig a veterán Gabriele Tarquini vezette az autót, a portugál Monteiro csak egy órát kapott. A tesztre kilátogatott Michelisz Norbert is, hogy éles bevetés közben is megtekinthesse az új autót, melyet a tervek szerint legkésőbb március elején próbálhat ki, hiszen addigra lesz menetkész a Zengő Motorsport saját Hondája.

Eurosport

25 éve szolgál

Az 54 európai országban, 21 különböző nyelven fogható Eurosport, a legnagyobb páneurópai sportcsatorna 2014-ben ünnepli 25. születésnapját. A sugárzást 1989. február 5-én megkezdő televízió mára már jelentősen túllépett eredeti funkcióján, hiszen a 2000-ben elindított Eurosport News és a 2005 óta működő Eurosport 2 mellett a cég üzemelteti a kontinens elsőszámú sportlapját, az Eurosport.com-ot is, melyet havonta több mint 23 millió egyedi felhasználó látogat meg. A motorsportok szerelmesei számára hosszú időn át az Eurosport jelentette a WRC és a MotoGP otthonát. Noha ezek a sorozatok már elköltöztek a most jubiláló sportcsatornáról, a WTCC, a WEC vagy épp a Dakar közvetítései miatt ma is megkerülhetetlen a rajongók számára az immár 25 éves csatorna.

USCC

Fisichella a mezőnyben

Az elmúlt négy évet az AF Corse csapat kötelékében töltő Giancarlo Fisichella elhagyja a Hosszútávú Világbajnokságot, s az újonnan induló észak-amerikai United SportsCar Championship mezőnyét fogja erősíteni, mely az ALMS és a Rolex Sports Car Series egyesüléséből jött létre. Fisichella azt követően döntött a távozás mellett, hogy a WEC zárófutama előtt szétültették őt és Gianmaria Brunit, s ennek



következtében lecsúszott a széria bajnoki címéről. A háromszoros F1-es futamgyőztes Fisichella új állomáshelyén is Ferrarit vezet, csakhogy nem az AF Corse, hanem a Risi Competizione színeiben. Az istálló a GT Le Mans-kategóriában egyetlen 458 Italiát indít, ezen osztozhat Fisichella és a Daytonában súlyos balesetet szenvedő Matteo Malucelli.

Daytonai 24 órás

Tarolt a Corvette

Miután a mezőnyt nem sokkal a vége előtt összerázta a tizenhatodik alkalommal pályára gördülő safety car, egy nyolcperces sprint döntött a United SportsCar Championship történetének első futamáról. A győzelmet az Action Express Racing Corvette prototípusa 1,4 másodperc előnnyel szerezte meg. A befutónál az autóban ülő portugál Joao Barbosa és Christian Fittipaldi második, míg csapattársuk, Sébastien Bourdais első daytonai győzelmét aratta, mögöttük három másik Chevrolet-motoros autó végzett. A versenyen egy óriási baleset borzolta a kedélyeket: a harmadik órában Memo Gidley prototípusával nagy tempóban belerohant Matteo Malucelli lelassuló Ferrarijába. Mindkét versenyzőt kórházba szállították, s Gidleyt több ízben meg is kellett műteni, miután kar-, láb- és hátsérülést szenvedett a nagy erejű ütközéskor.

A GT Le Mans kategóriát a háromszoros Le Mans-i kategóriagyőztes Richard Lietz vezette Core Autosport 911 RSR nyerte, miután 2,8 másodperccel megelőzték az Andy Priaulx fémjelezte rivális BMW Z4-es egységet. A GT Daytona kategória versenye még a leintéskor sem dőlt el, hiszen az 1,2 másodperccel a Flying Lizards Audi R8 előtt végző Level 5 Ferrarit egy utolsó körös manőver miatt megbüntették, így átmenetileg az Audié lett a siker, de az incidenst nem sokkal később versenybalesetnek minősítették, így a Ferrari visszakaphatta a győzelmet.

A United SportsCar Championship március 15-én a Sebringi 12 órás futammal folytatódik.



Ferrari

Le Mans-projekt?

A Ferrari elnöke, Luca di Montezemolo decemberben elejtett egy megjegyzést arról, hogy szívesen látna egy LMP1-es Ferrarit a Le Mans-i 24 órás, s meglehet, hogy e szándéknak már kézzelfogható jelét is adta a Scuderia. A fioranói privát tesztpályán készült kémfotókon ugyanis egyes vélemények szerint egyértelműen egy Le Mans-i prototípus kezdeménye látható. Az autó leginkább

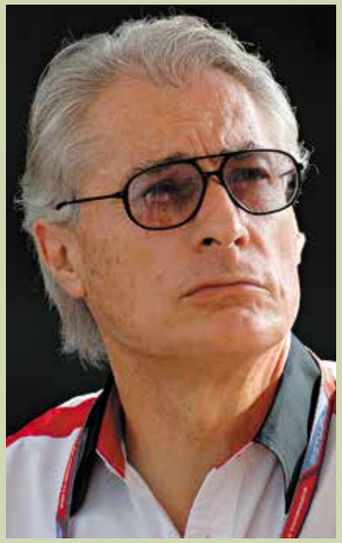


a LaFerrari és a 458 keverékének tűnik, s az LMP1 kategória stílusjegyeit viseli magán. Azt persze nem tudni, milyen erőforrás kerülhet a gépbe, de a P1-es kategóriában uralkodó trendek alapján szinte biztosan hibrid – esetlegesen a LaFerrari V12-KERS egységének egy változata.

EUROV8 SERIES

Új sorozat a Superstars helyén

Az International Superstars Series a tavalyi év végén jelentette be megszűnését, ám nem sokkal később kiderült, hogy helyébe lép egy új, nevében elődjére utaló sorozat, a SuperTouringSeries. Mostanra az is eldőlt, hogy az új széria csak 2015-ben rajtolhat el, a Superstars mezőnyét alkotó csapatok azonban idén sem unatkoznak majd, hiszen egy szezon erejéig az EuroV8 Series nevű



Audetto igazi vándormadár: az F1-ben megfordult a Ferrarinál, a Renault-nál, a Super Aguri-nál és a HRT-nél, de dolgozott a Lamborghininél és belekóstolt a Superbike-vb világába is

sorozatban versenyezhetnek, ennek elsődleges célja, hogy a mezőny egyben maradjon a Daniele Audetto által szervezett SuperTouringSeries 2015-ös rajtjáig. A formátum szinte változatlan marad a korábbi évekhez képest, a hatból négy hétvégén továbbra is két rövidebb futamot rendeznek. A sachsenringi és a hockenheimi forduló viszont kivételt jelent, ezeken ugyanis egyetlen, a többinél hosszabb versenyt tartanak majd. A mezőnyt, ahogy a Superstars versenyein megszokhattuk, számos különböző márka képviselői alkotják, a nézők többek közt Audit, BMW-t, Chevrolet-t, Chryslert, Lexust, Maseratit, Mercedest és Porschét is láthatnak majd a versenyeken.

A VERSENYNAPTÁR

Április 6.	Monza, Olaszország
Május 4.	Vallelunga, Olaszország
Május 18.	Mugello, Olaszország
Június 22.	Brno, Csehország
Szeptember 21.	Sachsenring, Németország
Október 5.	Hockenheim, Németország



Formula E

Sorbanállás az ülésekért

Sébastien Buemi, Bruno Senna, Vitantonio Liuzzi, Takuma Sato, Karun Chandhok, Lucas di Grassi. Az öt egykori F1-es pilóta a hírek szerint egyaránt az FIA új elektromos sorozatába, a Formula E-be tart, s rajtuk kívül is több ismert név található a jelöltek listáján, így például az IndyCar-futamgyőztes Marco Andretti, a szintén F1-es felmenőkkel rendelkező DTM-pilóta, Adrien Tambay vagy az egykori F1-es tesztpilóta, a kínai Ma Csing-hua. A Formula E vezetője, Alejandro Agag hangsúlyozta, hogy a csapatok maguknak választhatják meg versenyzőiket, ettől függetlenül persze nagyon örül, hogy ilyen neves versenyzők szeretnék a Spark-Renault-kat vezetni: „Reményeik szerint így teljesülni fog az az ígéretünk, hogy a világ nagyvárosainak szívében szoros és szórakoztató versenyeket láthatunk majd.”



DTM

Di Resta visszatért

Paul di Resta a Mercedes DTM-csapatában folytatja pályafutását. A skót 2010-ben már megnyerte a bajnokságot a stuttgartiak pilótájaként, majd ezt követően kapott szerződést a Force Indiától, ahol három évet töltött. Di Restának idén el kellett hagynia a csapatot, így visszatér korábbi sikereinek színhelyére, célja nem más, mint megismételni bajnoki diadalát. A skótot nagy várakozásokkal tölti el az új kihívás, de elmondása szerint nem akar végleg lemondani a Formula-1-ről, s talán nem is kell, hiszen egyes sajtóértesülések szerint a Mercedes mérlegeli annak lehetőségét, hogy tesztpilótaként F1-es csapatánál is alkalmazza di Restát.



GP2

ART-McLaren partnerség

Az európai utánpótlás-sorozatok legsikeresebb csapata, az ART Grand Prix a 2014-es évet a McLaren, illetve jövőre érkező motorszállítója, a Honda partnereként kezdi meg. Ezzel az 1998 és 2000 közt működő West Competitiont követően a McLarennek ismét lesz egy „juniorcsapata” az elsőszámú nevelősorozatban. Az ART autóit idén a McLaren felfedezettje, a WSR 3.5 literes kategóriájában tavaly Kevin Magnussen mögött ezüstérmet szerző Stoffel Vandoorne és a Honda által támogatott japán Takuya Izawa vezethetik.

A korábban a Lotus csapattal kapcsolatban álló ART lenyűgöző eredményekkel rendelkezik az elmúlt tíz évből: a Formula-3 Euroszériában nyolc év alatt hat egyéni és öt csapatbajnoki címet szereztek, méghozzá olyan versenyzőkkel, mint Hamilton, Vettel, Grosjean, Hülkenberg, Kobayashi, Sutil, di Resta, Bianchi vagy Bottas. A GP2-ben kilenc év alatt három egyéni (Rosberg, Hamilton, Hülkenberg) és három csapatbajnokság jutott nekik, a GP3-ban pedig csapatként „hibátlanok”, hiszen a széria történetének mind a négy bajnoksága az övék lett – Gutierrez és Bottas pedig az egyéni címet is megszerezték az ART-nak.



Többfrontos támadás

H-Moto Team: 2014-ben még több versenyzővel

A budapesti Expo Congress Hotel Sky termében tartotta immár szokásosnak mondható, év eleji sajtótájékoztatóját a H-Moto Team, amely a média összegyűlt képviselői előtt ismertette 2014-es terveit. Az esemény egyben a két új, külföldi szerzemény, Robert Muresan és Riccardo Cecchini hivatalos bemutatása is volt, akik szintén részt vettek a sajtótájékoztatón.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: H-MOTO TEAM



Bitter Sándor, Győrfi Alen, Kis Viktória, Nagy Győző, Németh Balázs, Riccard Cecchini, Rizmayer Gábor, Robert Muresan és Sárkány Dezső – ők lesznek 2014-ben a H-Moto Team versenyzői. Elit társaság! Ott van köztük Magyarország elsőszámú utcai motorversenyzője, hazánk egyedüli gyorsasági motoros Európa-bajnoka, a 2012-es év legjobb magyar női versenyzője, egy jolly joker versenyző-szerelő, az olasz Pedercini Racing Team legfrissebb igazolása, Valentino Rossi földije, egy megszámlálhatatlanul sokszoros magyar bajnok, a jelenkor legjobb román versenyzője, valamint a tavalyi év Superbike magyar bajnoka.

Az egy négyzetméterre eső sztárpilóták és tehetségek száma tehát igen magasra rúgott az eseményen, és belegondolni is hátborzongató, hogy ez nem egy szövetségnek vagy a szakágnak volt a sajtótájékoztatója, hanem „csak” egy magyar csapatnak.

„Először is nagyon szépen köszönöm a H-Moto Teamnek ezt a remek lehetőséget és a bizalmat. Ez az első nem olasz csapatom, mégis azt kell, hogy mondjam, hogy még soha nem éreztem magam annyira otthon és a helyemen egy csapatban, mint most itt. Rögtön az első találkozásunk alkalmával nagyon szimpatikus volt mindenki, és az almeriai teszten egyből megtaláltuk a közös hangot. Olyan ez a csapat, mint egy nagy család, és ez olyan valami, amiben eddig nem volt részem, és ami nagyon fontos nekem. Örülök, hogy itt lehetek, és igyekezni fogok minél jobb eredményekkel meghálálni a belém vetett bizalmat” – mondta el a szimpatikus 20 éves motoros, aki ugyanabból a városból, Urbinóból származik, mint a kilencszeres világbajnok-legenda, Valentino Rossi.





Cecchini az előző öt idényt a Superstock 600-as Eb-n töltötte, idén viszont már a FIM Superstock 1000 Kupában fog indulni a H-Moto Team BMW S1000RR motorjának nyergében. Ez lesz az első szezonja 1000 köbcentiméteres motoron, így alapvetően a tanulásról fog szólni ez az év számára, de nagyon nagy tudatossággal és alázattal készül a bajnokság kihívásaira.

A H-Moto Team Cecchini mellett további két versenyzőt delegál idén a Superbike világbajnokság egyik fő betétsorozatának számító FIM Superstock 1000 Kupa mezőnyébe. Az egyiküket a 2013-as év román Superbike bajnoka, Robert Muresan lesz, míg a másik az a Németh Balázs, aki az előző három évet a Supersport 600-as világbajnokságon versenyezte végig, de korábban 13 futamot már teljesített a FIM Superstock 1000 Kupában is, így ez a sorozat sem lesz teljesen új számára. Balázst a jó nevű olasz csapat, a Team Pedercini szerződtette a 2014-es versenyszezonra, és az ő Kawasakijukkal fog versenyezni, a H-Moto Team hathatós támogatásával. Lesz tehát egy olasz versenyző a magyar csapatban, és lesz egy magyar versenyző az olasz csapatban, de valójában nyugodtan tekinthetünk rájuk csapattársként is, hiszen Balázs tényleg minden támogatást megkap továbbra is hazai csapatától, a H-Moto Teamtől.

Elszántan készül az idei év kihívásaira Robert Muresan is. Ő a top15-öt veszi célba a H-Moto Team BMW-jének nyergében, ami egy az egyben megegyezik majd a Cecchini által használt technikával. „Üdv mindenkinek, örülök, hogy itt lehetek” – kezdte nyilatkozatát a 2013-as év román Superbike bajnoka. „A H-Moto Teamet egy nagyon profi és jó csapatnak tartom, erről már tavaly is tökéletesen megbizonyosodhattam, hiszen az IMRC futamain, valamint a FIM Superstock 1000 Kupa nürburgringi futamán is az ő színeikben indultam, és nagyon pozitívak voltak a benyomásaim. Ezért nagyon örülök, hogy 2014-ben is a magyar csapatban versenyezhetek, és úgy érzem, együtt elég erősek leszünk ahhoz, hogy odaérjünk a top15-be a FIM Superstock 1000 Kupa futamain. Ez lesz a cél, ezen dolgozunk.”

Versenyzés négy fal között

Szimulátorozzunk élvezetesen és költséghatékonyan

Ha a lassan éledező idei bajnokságok láttán neked is kedved támad versenyezni 2014-ben, nem kell azonnal a pályák környékére sietned, saját számítógéppel, online tereken is kipróbálhatod magad. Elmagyarázzuk, hogyan.

SZÖVEG: VARGA DÁVID • FOTÓ: VSR







Race07, IRacing, rFactor... sokáig lehetne sorolni a programokat, amelyeket igénybe vehetünk. Mielőtt döntünk, fontos, hogy tisztán lássuk a hátteret, a részleteket. Előnyök, hátrányok, árak, használhatóság és a többi szempont, amelyek közül egyik sem elhanyagolható. Egy dolgot már az elején leszögezhetünk: csak az a közös bennük, hogy mindegyik szimulátor. Eltérnek azonban egymástól abban, hogy más szempontok szerint készültek. Csak hasonlóságok vannak, de az őket felépítő fájlok mögött nagyon nagyok a különbségek.

De kezdjük az alapoknál...

KORMÁNY

Az élvezet és kényelem, illetve a valamennyi realitás szempontjából feltétlen kell kormánnyal rendelkezned, a billentyűzettel és az egérrel való ügyeskedést itt el kell felejteni. Az egyik legjobb megoldásokat a Logitech termékei kínálhatják. A kormány strapabíró, megfelelő számú gombbal ellátott, valamint a szervizük is korrekt. Egyedül egy gond van, leálltak a gyártással, ezért két lehetőséged van. A: Veszel használtan, ami jó lehet, hiszen pótalkatrész akár más tönkrement kormányból könnyen beszerezhető és így újabb 3-4 évig simán bírja. Így körülbelül 20 000 Ft az az összeg, amiből találhatsz egy megfelelőt, ha épp jó napod van, de inkább menj egy kicsit felfelé, és biztos megtalálod az elsőt, ami számodra megfelelő. B: Veszel más márkát és van egy új, szintén jó minőségű kormányod. A bevásárlóközpontos 10 000 Ft-os kormányt azonban felejtsd el! Kezdésnek a 30 000 Ft felettiek, amelyekkel számolhatsz. C: Ha anyagilag jól állsz, költhetsz nyugodtan az élvezetre. Tehát, ha még komolyabban vágnál bele, vagy csak spontán, egy szobában próbálnál szimulálni egy versenyautó mozgását, építhetsz különféle cockpiteket. Hely- és pénzigényes, de az élmény sokkal közelebb ál a valóshoz.

SZÁMÍTÓGÉP

Szerencséd van. Az iRacingen kívül az összes játék közepes gépeken is elfut. Ha kijönnek az új szimulátorok olyan minőségben, hogy az használható online, csak akkor érdemes erre pénzt fordítanod. Ha egy Battlefield, Call of Duty, vagy a hivatalos F1 2013 játék megfelelően működik nálad, nem kell aggódnod.

PROGRAM

Ha választanod kell, sok mindent kell mérlegelned. Szereted a Formula-1-et és egész nap Vettel autójával akarsz körözni? Dobd el a hivatalos játékokat, és már jó úton is haladsz!

Michelisz és a Seat, a BMW vagy már az „új” Honda? Sima ügy. Az igazi versenyzést szereted, ezért 500 kört szeretnél lefutni Bristolban, ahol a NASCAR is megteszi ugyan ezt? Megoldható.

Mi három programot mutatunk most be röviden, ugyanis ezeket használják a hazai közösségek, a többi vagy régi, vagy online egyelőre használhatatlan.

rFactor: Nagyon kedvelt program. Könnyen kezelhető, teljesen felhasználóbarát. Nagyon sok autó és pálya elérhető hozzá, jóformán nincs olyan kategória, amit nem tudnál hozzá letölteni. A legnagyobb „gond” az lehet, hogy nincs benne változó időjárás. Ha neked fontos, hogy merész taktikai húzásokat vigyél keresztül, akkor ez a játék ki is esett. Elsősorban formulaversenyzésre és endurance futamokra ajánljuk.

SimBin (Race07 és társai): Szerintünk sokkal jobb túraautó versenyzésre, mint az előbb említett rFactor. A WTCC által támogatott játék jó képet tud adni az S2000-es verdákról. Nagyon jól kezelhető a program, könnyen meg lehet tanulni és sok liga használja. Hála a Steam-nek, hamar eljut hozzád is, s ha épp javítottak valamin, akkor nem kell keresgélned órákat a neten, hogy honnan töltsd le. Mivel a játék pénzbe kerül (jelenleg egy kiló kenyér árának felel meg!), ez kicsit meg is szűri az embereket. Sok autó és pálya elérhető vele, változatos bajnokságokat szimulálhatsz le. Problémákat az okozhat, hogy miután a WTCC-re építették, elég sok











Ide is el lehet jutni: Báldi Gergő (jobbra, a nagy képen), mint VSR versenyző, a 2012 szeptemberében rendezett virtuális F3 Hotlap esemény nyerteseként az amerikai Sonomában bizonyított a Simraceway legjobbjai ellen. Fölötte: szimulátorok a legkülönfélébb kategóriákból



mindenben hiányos. Bonyolult és idegesítő lehet egy kerékcsere, tankolás. A pilótacsere sem oldható meg benne. Tudja az esős körülményeket, ebből kifolyólag nagyon trükkös környezet fogadhat a versenypályán. Ha megszokod és elviseled, nagyon fogod szeretni. Rövid távú túraautó-versenyekre a legjobb választás.

iRacing: Ez egy igazi ovál-szimulátor. Indycar és NASCAR is található benne, az autók vezetése hasonlít a valósághoz. Gyönyörűen néz ki, és miután a pályákat lézeresen másolják, minden centiméter 99%-ig megegyezik a valósággal. Hogy játszhass, és online versenyezhess, magyar viszonylatban viszonylag sok pénzbe kerül. A pályákért és az autókért is külön-külön fizetni kell. Eső egyelőre ebben sincs, de mivel ovál helyszínekre készült, ez teljesen érthető. Endurance-ra nem alkalmas, viszont van benne LMP autó, a Williams Team segítségével pedig az FW31-et is kipróbálhatod. Biztosan jobb visszajelzést kapsz ezen keresztül, mint egy rFactoros módtól. Összességében a játék reálisabb az előző kettőnél, de sokkal több pénzbe kerül.

Jó, ha tudod: bármelyiket is választod, az elején küszködni fogsz. Kezdésnek egyedül szállj szembe a géppel és próbáld legyőzni fair keretek között. Ha ez megvan, akkor jöhet a „ligázás". Itt nincs más dolgod, mint keresni pár perc alatt egy közösséget és már is online versenyezhetsz más emberek ellen. A bajnokság végén pedig akár még bajnok is lehetsz az adott szériában...

A Virtual SimRacing

VSR



A 2014-es évnek a virtuális szimulátorvilág ismert és neves csapata két új bajnoksággal vág neki. A sikeres projekt bemutatása, majd a közös együttműködés megkötése után a széria lapunkat is a főtámogatójaként tudhatja. A 2005 óta működő közösség immáron 10. szezonját kezdi, az idei évad a Race 07 program keretei között zajlik. (Ezt használja például a mai napig is Michelisz Norbert és Wéber Gábor páros gyakorlásra, valamint kikapcsolódásként online versenyzés formájában.) A szoros és izgalmas bajnokságok megszervezése mellett az is cél, hogy megtalálják a következő nagy autóversenyző tehetségünket. Ennek érdekében a bajnokságok győztesei valódi tesztvezetésen vehetnek részt.

A VSR várja azokat, akik hisznek magukban, s kellően bátrak ahhoz, hogy megmutassák, mire képesek a szimulátor, vagy akár egy valós versenyautó volánja mögött. Amennyiben részese szeretnél lenni ezen izgalmaknak, látogasd meg a részletekért weboldalukat, a www.vsr.hu-t!

Ha a nevezés mellett döntesz, akkor két ingyenes bajnokságban is kipróbálhatod majd magad. Ha a zárt karosszériás autókat kedveled, erre a Seat Leon Eurocup tökéletes lehetőséget biztosít. Ha inkább a nyitott szériákat preferálod, akkor a te helyed a Formula Masters bajnokságukban van.

Az se kizárt, hogy mindkettőben szerencsét próbálsz, hiszen ezt sem tiltja semmi, így akár duplán ünnepelheted a bajnoki címet. A bajnokságok küzdelmeit ugyanazokon az aszfaltcsíkokon rendezik, annyiban eltérve, hogy hetente váltják egymást a sorozatok. A pályák között olyan nevek is szerepelnek majd, mint Barcelona, Monza, Spa és a Hungaroring. A jelentkezés első heteiben több mint száz ember érdeklődését keltették fel, s számuk egyre csak nő…





VERSENYNAPTÁRAK		
SEAT		
Február 11.	Spanyol 1	Barcelona
Február 25.	Spanyol 2	Jarama
Március 11.	Spanyol 3	Valencia
Március 25.	Olasz 1	Mugello
Április 8.	Olasz 2	Misano
Április 22.	Olasz 3	Monza
Május 6.	Benelux 1	Spa
Május 20.	Benelux 2	Zandvoort
Június 3.	Benelux 3	Assen
Június 17.	Hungaroring	
FORMULA		
Február 18.	Spanyol 1	Barcelona
Március 4.	Spanyol 2	Jarama
Március 18.	Spanyol 3	Valencia
Április 1.	Olasz 1	Mugello
Április 15.	Olasz 2	Misano
Április 29.	Olasz 3	Monza
Május 13.	Benelux 1	Zandvoort
Május 27.	Benelux 2	Spa
Június 10.	Benelux 3	Assen
Június 24.	Hungaroring	

FÖRCH®
A legjobb minőség...
FÖRCH® motorcycle racing
Márka- és márkafüggetlen szervizeknek, fényezőműhelyeknek, karosszéria szakműhelyeknek, motorkerékpár vagy haszongépjármű specialistáknak a Förch megfelelő megoldást kínál.
Termékismertető: www.foerch.hu
Gyors kiszolgálás, megbízható üzletkötői hálózat.

A versenypályáról a kifutóra

Ifjabb Borka János és a nemzetközi karrier

A fiatal srác története olyan, mint sok ezernyi versenyző kortársáé: hosszú és kitartó küzdelemmel teli évek egy majdani szebb jövőért. Aztán egyszer csak valóban sikerült az áttörés, igaz, nem pontosan ott és úgy, ahogyan az tervezve volt…

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: MOTORACING.HU

Hátha akad, aki nem ismer: kérlek, meséld el, hogyan alakult a gyermekkorod, mit kell tudni a szüleidről? Hogyan cseppentél a versenyzésbe? Édesapád terelgetett a motokrossz felé?
Apu nyomta ezt a sportot a végsőkig, tulajdonképpen neki köszönhetek mindet. Az ő karrierjével kezdődött minden, kezdetben mint versenyző, később már mint szervező is kivette a részét a hazai sportéletből. Ott volt például a cserénfai motokrossz vb-sorozat szervezői között. Nyert két bajnoki címet, legalább nyolcszor volt második, aztán bejárta a világot a motokrosszal. Nagyon kemény pilóta volt és nagy küzdő. Néha hiányoltam is magamból ugyanezt az agresszivitást.

Én így a pálya mellet nőttem fel, egy-egy mandiner volt a homokozóm, így nem volt nehéz kitalálnunk, hogy ezt akarom csinálni. Anyu viszont sokáig ellenállt, olyan 12 éves lehettem, amikor először engedte, hogy versenyen induljak és komolyabban edzeni kezdjek. Így én több év hátrányban voltam a többiekhez képest – ez nagyon sokat számított.
Apával kezdetben együtt motokrosszoztunk, amíg egy nap már túl sokat kellett foglalkozni velem, és nem tudta tovább csinálni. Egy jászberényi versenyen történt a dolog, ő akkor már szeniorban nyomta. Óriási sár volt és a futamaink egymást követően jöttek, így nem tudta előkészíteni egyszerre a motorokat.

Összefoglalva: nagyon kemény idők voltak azok, de gyönyörű dolgokat éltünk át együtt!

Mikor versenyeztél először és milyen eredmények vezettek az első bajnoki címig? Mi volt a csúcs számodra a motokrosszban?
Ahogyan már mondtam, hátrányból indultam a többiekkel szemben, akik már 4-5 évesen motoroztak, ráadásul sok sérülésem is volt, így gyerek bajnokit nem is nyertem. De aztán belejöttem. Európa- és világbajnokságokon is jártam 85 köbcentis kategóriában, és rendszeresen kvalifikáltam magam, sőt néha egy-egy pontot is szereztem. Aztán jött a sűrűje: az első osztályba kerültem, ahol kezdésnek második lettem a Köztársaság Kupán, a második évemben pedig már bajnok voltam, mindössze 16 évesen. Onnantól aztán két olyan szezon következett, amikor nem sikerült nyernem, de később az összes évet nyertem, amit végig tudtam csinálni. Egy bajnoki címet pénzügyi okok miatt veszítettem el, mert ki kellett hagynom egy futamot, és éppen azzal buktam el a címet, egy másik szezonban pedig sérülés miatt nem indultam. De összességében nem lehetek elégedetlen: hat egyéni bajnoki címem van, és mind a profi osztályban.



Ifjabb Borka János és a legendás 266-os rajtszám. Hatszoros bajnokként vonult vissza



Ha jól emlékszem, 2012-ben már nem jöttek az eredmények, mi történt veled? Vagy a szakággal kapcsolatban változtak meg a dolgok?
Az utolsó évemben még jól mentek a dolgok, kiszerződtem egy GP csapatba, és világbajnoki indulással kecsegtettek. Télen kint készültem Belgiumban és a nyílt olasz bajnokságban versenyeztem, ahol a világ élvonala készült. A legjobb tíz között tudtam motorozni egy széria Suzukival, ami nagy eredmény volt. De sajnos a csapat becsődölt nyár elején. Itthon próbáltam még pár versenyt futni, de nem láttam értelmét 13-14 év után saját pénzből, porban, fizetés nélkül még egy bajnoki címet venni magamnak. Így abbahagytam.

Ehelyett mit választottál?
Igazából? Próbáltam élvezni az életet, mert az élsport mellett nem volt időm semmire, amit az átlag fiatal csinál. Aki nem tudná, a motokrossz rettentő kemény felkészülést, edzést kíván. A profik napi 4-5 órát készülnek, hiszen fizikailag ugyanúgy meg kell felelni a kihívásoknak, mint mentálisan. Így gyakorlatilag életem első részében semmire sem maradt időm. Most meg jöhetett a buli, a mozi, a lógás…

Azért ugye hobbiból azóta is felülsz a gépedre? És milyen kiegészítő sportokat űzöl még? Esetleg továbbadod a tudásod a fiataloknak?
Nem szoktam gyakorolni, nincs is versenygépem. Az elmúlt két évben összesen ha három-négyszer ültem motoron, ha haverok rábeszéltek, hogy gyere már ki kicsit bohóckodni. De segítek az edzésben a fiataloknak, a felnőtteknek egyaránt. Ezt a részét nagyon szeretem csinálni és komoly élvezetet ad, amikor végre tudják hajtani, amit mondok vagy éppen eredménybe fordítják át az a tudást, amit tőlem kaptak és így állnak fel a dobogóra.

> „Úgy érezném magam, mint amikor a bohóc fizet a cirkuszban, hogy a nézők jól érezzék magukat.”



Ahogyan Jánost megszokhattuk: a dobogó tetején. Lent a kínai Cadillac egyik reklámarcaként, már a modellszakma sűrűjében



Emellett konditerembe járok és formálgatom a testem, ami a modellkedés miatt is van. Igazából jól kikapcsol, meg szeretek is gyúrni, ráadásul új kapcsolatokat is szerez az ember így. Ha van rá időm még, a bmx, a wakeborad, a snowboard az, amit szívesen csinálok.

Nem bántad meg a visszavonulást? Lehet még visszatérés?
Nem bántam meg a visszavonulást, sőt... Nagyon jó volt a kötött élsport után kicsit élni, kikapcsolni, és más dolgokban is ismeretet szerezni az életben. A visszatérés viszont csak pénz kérdése. Mert ingyen nem akarok motorozni, úgy mentem eleget. Úgy érezném magam, mint amikor a bohóc fizet a cirkuszban, hogy a nézők jól érezzék magukat...

Úgy tűnik, azért más is van az életedben. Láttunk már korábban is képeket a Facebookon a modellkarrieredről. Ez hogyan kezdődött és jelenleg hol tart? Legutóbb Kínából posztoltál képeket. Ez lehet a jövő?
A modellkedés mindig is érdekelt, itthon is voltak fotózásaim, de most így kicsit ráfeküdtem jobban a dologra, és pár hónapon belül kaptam is egy lehetőséget Kínába, amit ki is használtam és kiutaztam. Nagyon szerencsésen alakultak a dolgok, sokat láttam és tapasztaltam. Remélem lesz folytatás.

Ezért nem jöttél haza? Úgy tudom, most Thaiföldön vagy...
Igen, adódott egy lehetőség, hogy kijöjjek motorozni ide. Voltak csapatérdeklődések és ebben az országban érek annyit, hogy nem költöm rá a gatyámat a versenyzésre. Segítenek és vannak szponzorok. Talán a hely szépsége is felelős, hogy most egy kicsit „visszakóstoltam" a motorozásba, hiszen azért nem mindegy, hol és milyen pályákon húzod a gáz. Itt szuperkrossz versenyek vannak, ami külön jó nekem, nagyon szeretem. Közben meg a modellkedésben is nézelődöm. Mindig a jelenre koncentrálok, a jövő majd kiadja, merre, hogyan... Egyenlőre élvezem, ami velem történik, mindig éppen ott, ahol vagyok a világban.

Kívülállóként hogy látod a sportág hazai helyzetét? Mi lehet a magyarországi problémák megoldása? Hogyan jöhet ki nálunk a motokrossz a válságból?
Nem tudom, de talán leginkább a pénz hiányzik. Most egyedül a HTS az a team, amelyik mögött ott a megfelelő tőke, nélkülük talán egyetlen komoly versenyző se lenne, aki képes lenne profi szinten felkészülni és motorozni. Más kérdés, hogy ez jót tesz-e a sportágnak, mert csak pár versenyző részesül a dolgokból, és túl nagy lesz a szakadék a legjobbak és a lemaradók között. Amíg még egy csapat nem kerül elő, nem várható komoly verseny, így előrelépés sem.

Motokrossz-vb – Nyirád nélkül

A korábbi hazai tervekkel – és az ideiglenes 2014-es versenynaptárral – ellentétben már nem szerepel a nyirádi helyszín a motokrossz-vb idei versenynaptárában. A létesítménynek ráadásul a ralikrossz-világbajnokságban sem lesz versenye az évadban, így egyedül az autókrossz-Európa-bajnokság marad a helyszín fő látványossága ebben a szezonban.

DÁTUM	ORSZÁG	HELYSÉGNÉV
Március 1.	Katar	Losail
Március 9.	Thaiföld	Si Racha
Március 30.	Brazília	Beto Carrero
Április 13.	Trentino (Olaszország)	Arco di Trento
Április 20.	nincs adat	nincs adat
Május 4.	Hollandia	Valkenswaard
Május 11.	nincs adat	nincs adat
Május 25.	Nagy-Britannia	Matterley Basin
Június 1.	Franciaország	Saint Jean d'Angely
Június 15.	Olaszország	Maggiora
Június 22.	Németország	Teutschenthal
Július 6.	Svédország	Uddevalla
Július 13.	Finnország	Hyvinkää
Július 27.	Csehország	Loket
Augusztus 3.	Belgium	nincs adat
Augusztus 17.	Ukrajna	Dimitrov, Donetsk
Augusztus 31.	State of Goias (Brazília)	Goiania
Szeptember 7.	Mexikó	Leon

GIGI
QUADRO GÉP
GIGI kozmetika az ország minden pontján
Arcfiatalítás műtét nélkül!
GIGI TIME MACHINE™
QUADRO
Már az első kezelés megállítja az időt…
GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963
E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu

Ott folytatta, ahol abbahagyta

Ogier és a VW nyerte a Monte-Carlo Ralit

Át tudta menekíteni 2013-as győztes formáját Sebastien Ogier az idei évre: a francia megszerezte a győzelmet a szezonnyitón. Pedig az elején még Kubica is esélyesnek számított…

SZÖVEG, FOTÓ: AMBER PR

Jól indult az év a francia pilóta számára, hiszen tiszteletet parancsoló fölénnyel kezdte meg címvédését a szezonnyitó Monte-Carlo Ralin. Pedig az időjárási körülmények szokás szerint trükkösen alakultak, így nehezítve meg a csapatok dolgát. A második helyen a privát induló, Bryan Bouffier (Ford) ért célba, míg a bronzérmes helyezés Kris Meekéjé lett a Citroennel.

„Micsoda tökéletes rajtja a szezonnak! A csapat fantasztikus munkát végzett, végtelenül boldog vagyok. Hihetetlenül jó érzés megnyerni a Monte-Carlo Ralit ilyen nehéz körülmények között. Nagyon szerettem volna győzni a hazai ralimon. Ennek megfelelően fogok ünnepelni: a családommal, a barátnőmmel és az egész Volkswagen-csapattal!" – áradozott a francia, akinek az öröme mérhetetlen lehet, hiszen bár tavaly megszerezte pályafutása első világbajnoki címét, a Monte-Carlo Ralin csak második tudott lenni Sebastien Loeb mögött.







Balra a Hyundai szuper-motorhome-ja és az újonc márka a konkurensek mellett, jobbra Meeke, aki meglepetésre harmadik lett



„Nagyon nehéz rali volt, s annak is örülünk, hogy célba értünk."



Az idén elsőként rajtoló Ogiernek minden tudására szüksége volt ahhoz, hogy az élre törjön azután, hogy borzalmas körülmények között kellett versenyeznie a nyitónapon, amelyet végül – többek között a rossz gumiválasztás miatt – a kilencedik helyen zárt. A második nap során azonban összeszedte magát és a Volkswagen pilótája az élre állt, majd ott is tudott maradni az utolsó esős gyorsasági szakaszokon is. Ráadásul a zuhogó esőben tartott Power Stage-en második lett csapattársa, Jari-Matti Latvala mögött, így további két bónuszponttal gazdagodott. Az amúgy ötödik helyen célba érő Latvala a Power Stage-győzelemnek köszönhetően az egyéni ponttábla negyedik helyén áll, megelőzve Mads Östberget.

„Nagyon nehéz rali volt, s annak is örülünk, hogy célba értünk. Nem voltam olyan hangulatban, hogy kockáztassak a bónuszpontokért, anélkül is minden tökéletesen alakult" – twittelte ki Ogier rögtön a célba érése után.

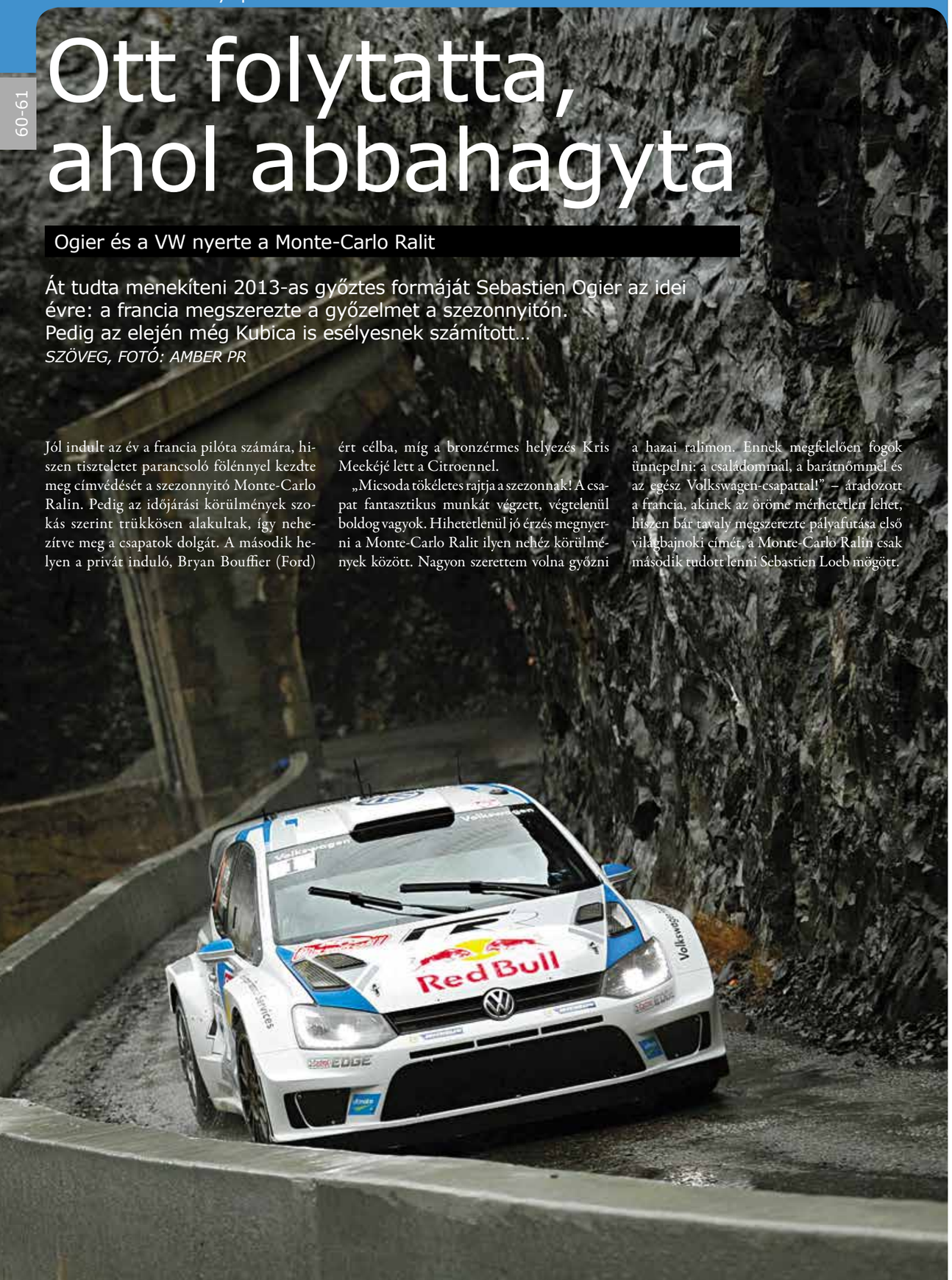
Szinte minden időjárási körülménnyel találkoztak a rali résztvevői. Az utolsó előtti, hóval borított szakaszt végül törölni kellett, miután a szlovák Jaroslav Melicharek Fordjával megcsúszott és elzárta az utat. Ez a közjáték is segítette Bouffiert és Meekét abban, hogy dobogós helyezést szerezzenek életükben először a rali-világbajnokság fő kategóriájában.

A brit Kris Meeke dolgát azonban alaposan megnehezítette Robert Kubica, akivel komoly csatákat vívtak. A lengyel

Kubica képes a futamgyőzelemre

A 2013-ban a WRC2 bajnoki címét elhódító Robert Kubica idén már teljes szezont fut a rali-világbajnokságban. A szezonnyitó monacói futamon az egykori F1-es pilóta annak ellenére jó benyomást tett új csapatára, hogy végül kiesett a versenyből. A Ford Fiestát vezető lengyel a csütörtöki nyitány első két szakaszát megnyerve több mint fél perc előnyt szerzett legközelebbi riválisával szemben, ám ezt követően egy rossz gumiválasztás miatt visszaesett a negyedik helyre. Kubica később folyamatosan versenyben volt a dobogóért, de a kilencedik szakaszon rontott, árokba csúszott, és fel kellett adnia a küzdelmet. Új csapatfőnöke, Malcolm Wilson ennek ellenére elégedetten nyilatkozott pilótája teljesítményéről: „Robert mindenkit demoralizált, amikor azonos körülmények közt mentek" – utalt az egykori raliversenyző az első két szakaszra. „Lenyűgözött, hogy mennyire az irányítása alatt tartotta a dolgokat a harmadik szakaszon, amikor látta a másodperceket elúszni" – mondta Wilson a WRC hivatalos honlapjának nyilatkozva. „Az ilyen türelem egy nagyon fontos tulajdonság. Úgy gondolom, amikor a szezon második felében aszfalton fogunk versenyezni, Robert pedig már tapasztaltabb lesz, bizonyosan a győzelmekért fog küzdeni. Efelől semmi kétségem."







Erre sem tettek volna sok pénzt a szurkolók: Bryan Bouffier másodikként ért célba Monte-Carlóban



Végeredmény		
1. **Sebastien Ogier**	Volkswagen Polo	3:55:14,4
2. **Bryan Bouffier**	Ford Fiesta RS	3:56:33,3
3. **Kris Meeke**	Citroen DS3	3:57:08,7
4. **Mads Östberg**	Citroen DS3	3:59:08,3
5. **Jari-Matti Latvala**	Volkswagen Polo	4:01:22,7
6. **Elfyn Evans**	Ford Fiesta RS	4:03:51,8
7. **Andreas Mikkelsen**	Volkswagen Polo	4:06:56,7
8. **Jaroslav Melicharek**	Ford Fiesta RS	4:17:10,6
9. **Matteo Gamba**	Peugeot 207 S2000	4:19:05,1
10. **Jurij Protasov**	Ford Fiesta RS (WRC2)	4:20:57,5

A világbajnokság állása		
Pilóták		
1. **Sebastien Ogier**	Volkswagen Motorsport	27
2. **Bryan Bouffier**	M-Sport WRT	18
3. **Kris Meeke**	Citroen WRT	16
4. **Jari-Matti Latvala**	Volkswagen Motorsport	13
5. **Mads Östberg**	Citroen WRT	12
6. **Elfyn Evans**	M-Sport WRT	8
7. **Andreas Mikkelsen**	Volkswagen Motorsport 2	6
8. **Jaroslav Melicharek**	Slovakia WRT	4
9. **Matteo Gamba**	Gamba Matteo	2
10. **Jurij Protasov**	Jurij Protasov	1
Gyártók		
1. **Volkswagen Motorsport**		37
2. **Citroen WRT**		33
3. **M-Sport WRT**		10
4. **Volkswagen Motorsport 2**		8

nagyon jól kezdett, az első szakaszt megnyerte, később azonban egy kicsit visszaesett. A citroenes pilótára nehezedő nyomás azonban megszűnt, mikor a volt Forma-1-es sztár az árokba csapódott a kilencedik gyorsasági szakaszon és kiesett. A Citroen, bár nem nyerte meg a ralit, mégsem panaszkodhat. Meeke mögött ugyanis a csapat másik versenyzője, Mads Östberg ért célba a negyedik helyen.

Latvala mögött a fiatal walesi tehetség, Elfyn Evans kormányozta célba Fordját a hatodik helyen. Őt az utolsó gyári célbaérő, Andreas Mikkelsen követi a hetedik helyen. Az első tizet három privát pilóta, a szlovák Jaroslav Melicharek, az olasz Matteo Gamba és az ukrán Jurij Protasov zárja.

A következő világbajnoki futamra, a Svéd Ralira február 5-ig kell várni. Ezen a havas, zord ralin a skandináv pilóták lesznek előnyben, hiszen számukra a hóborította utak teljesen megszokottak és már nagyon régen megtanulták, hogyan is kell ilyen viszonyok között vezetni. Ennek ellenére az elmúlt években Sebastien Loebnek és Sebastien Ogier-nek is sikerült győzelmet szereznie Svédországban, és tavalyi sikerét követően a regnáló világbajnok ezúttal sem érheti be kevesebbel az első helynél.

A kiesés ellenére elégedettek

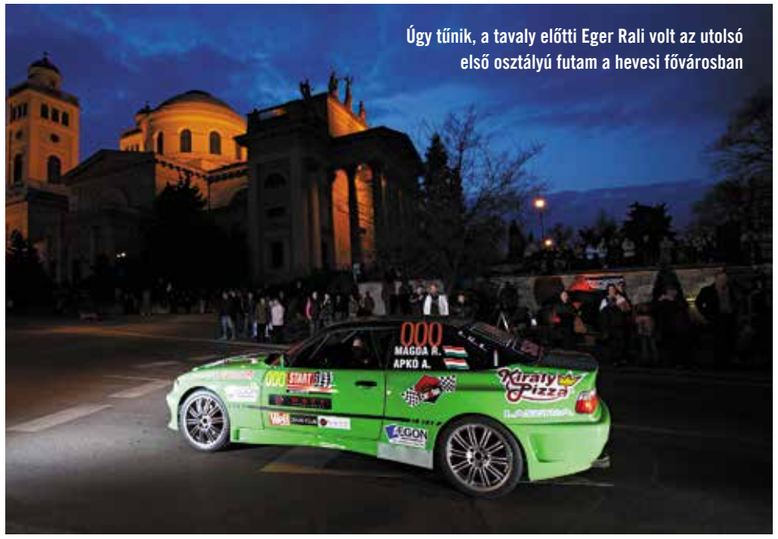
Mindkét Hyundai i20 kiesett az idei WRC-sorozat szezonnyitó versenyén: a tavalyi bajnoki ezüstérmes Thierry Neuville már az első szakaszon hibázott, Dani Sordo autója pedig az ötödik gyorsasági előtt megállt. Balesete előtt, ha csak pár percig is, de Neuville tartani tudta Sebastien Ogier tempóját, a spanyol Sordo pedig a harmadik helyről esett ki, épp ezért a pilóta szerint a történtek ellenére is elégedett lehet a bemutatkozással a Hyundai. „Nagy kár a történtekért, de nem lehet visszacsinálni. Viszont számos más dologról is beszélhetünk a csapat kapcsán, méghozzá egészen jó dolgokról, hiszen sok pozitívuma volt ennek a versenynek” – mondta Neuville, aki az autó hátsó felfüggesztését rongálta meg, amikor egy gyors jobbosban hibázott, de ironikus módon nem ez, hanem egy sérült emelő vetett véget a versenyének. „Azt gondoltam, hogy rendben lesz. Láttam némi sérülést a kasztnin, de semmi komoly. A kipufogó megsérült, ahogy a bukókeret is, ami megsebezte az abroncsot. Ezért kereket kellett cserélnünk, de az emelő elhajlott az ütközés során, anélkül pedig igen nehéz megmozdítani az autót...” – mondta a pilóta.



Alakul a naptár

Eger kiesik, Fehérvár visszatér

Komoly átrendeződés látszik azon az ideiglenes rali versenynaptáron, amelyet az MNASZ illetékesei nemrégiben a nyilvánosság elé tártak.



Úgy tűnik, a tavaly előtti Eger Rali volt az utolsó első osztályú futam a hevesi fővárosban

Az idei kalendárium első fontos változása, hogy Eger városa búcsút int a magyar bajnokságnak és helyét a szomszédos Miskolc veszi át a naptárban, melyen a szlovák bajnokságot is vendégül látjuk. Az első osztály számára 2014-ben hat bajnoki futam kerül megrendezésre, a szezonnyitó után egy majdnem 3 hónapos szünet következik, júniusban Székesfehérvár várhatóan murvás, vagy részben murvás pályáin éledne újra a pontvadászat. A szettet a Fehárvár Rali után nem érdemes nagyon elpakolni, hiszen egy hónappal később a szomszédos Veszprém Ralin szállhat harcba a mezőny. A bajnokság felénél ismét egy hosszabb, kéthónapos, nyári szünet következik, hogy aztán a szeptemberi Kassa Ralin ismét aszfalton mérkőzzünk meg északi szomszédjainkkal. A bajnokság hajrája viszont annál pörgősebbre sikerült, októberben két hét alatt lemegy az utolsó két verseny: előbb Budapesten randevúzik a hazai élmezőny, majd a helyosztókra Pécsen kerül sor.

A második vonal Miskolc, Fehérvér, Veszprém és Budapest mellett két külön versenyt is kap, az őszből a tavaszba költözött Baranya Kupa mellett Bükfürdőn szállhatnak harcba a pontokért. Szintén az idei naptár újdonsága, hogy Historic verseny ez idáig nem került bele.

Az RSB bizottsági ülésének határozata

1./ A 2014-es évi ORB futamokon valamennyi WRC részt vehet, futamot és kategóriát nyerhet – de az abszolút bajnoki értékelésben nem vehet részt.
2./ A Rali 2 abszolút bajnoki pontot a 2500 cm^3 alatti, nem szekvenciális váltóval rendelkező, kétkerék meghajtású, szívómotoros versenyautó kaphat – függetlenül a csoport besorolástól (A, N, P csoport). A P csoport szabályrendszere felülvizsgálat alatt van a versenyzők kérésének megfelelően (súly, szűkítő).

Országos Rali Bajnokság 2014 – tervezet		
Március 28–30.	Miskolc Rali	ZT/ORB/R2/MSR
Április 26–27.	Baranya Kupa, Komló	R2
Június 13–15.	Székesfehérvár Rali	ORB/R2
Július 11–13.	Veszprém Rali	ORB/R2
Augusztus 8–10.	Bükfürdő Rali	R2/OM
Szeptember 5–7.	Kassa Rali, Szlovákia	ORB/ZT
Október 3–5.	Budapest Rali	ORB/R2
Október 17–19.	Historic EB, Pécs	HISEB/ORB/ZT
December 28–29.	Szilveszter Rali	OM

Rövid levezetés

Legutóbb a Mikulás és a Szilveszter Ralin láthatták a rajongók a CARTeam versenyautóját, előbbin sajnos nem túl hosszú ideig, mert rövidre sikerült a csapat számára az év levezetésének szánt erőpróba.



A futamot megelőzően a csapat teljesített egy 40 kilométeres tesztet, ahol a gátlókat és az egész autót nagyon jól sikerült beállítani. A verseny három szenzációs gyorsaságin zajlott, de ezeket sajnos nem sokáig élvezhette Marozsi Zsolt és Szeles Péter. Az első szakasz rajtja után nem sokkal egy valószínűleg anyaghibás fogaskerék miatt szinte az egész váltó megsemmisült, így a verseny feladására kényszerültek. Öröm az ürömben, hogy a párosnak nem kellett az egész napot a pálya mellett végigfagyoskodnia, mert Kőváry Barna és Tóth Zsolt légvonalban húzták ki a Mitsubishit az Isuzuval a pár kilométerre fekvő aszfaltos útra... Pár héttel ezután aztán belülről is megismerhette Barna és Zsolti, hogy milyen egy igazi EVO-ban versenyezni, ugyanis ők futottak elő a Szilveszter Ralin a CARTeam versenyautójával.

További információk: www.carteam.hu

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

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete



Visszahangolódás



Ifjabb Érdi Tibor: Versenyzéssel töltött szilveszter

A Szilveszter Ralival zárta a 2013-as szezont ifjabb Érdi Tibor, majd mindössze egyetlen nap pihenést követően már az Európa-bajnokság nyitófutamával kezdte 2014-et.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: FARKAS, KOVÁCS-BARNA, BENCZE

Előzetesen úgy volt, hogy nem veszel részt a Szilveszter Ralin, majd változott a helyzet és mégis indultál. Mi történt pontosan az esemény előtt?

Tavaly az utolsó vb-részvételünkön, a Német Ralin összetörtük az autónkat, ami sajnos túl sokat vett ki a büdzsénkből. Lehet úgy is fogalmazni, hogy a Szilveszter Ralira szánt költségekből fedeztük a javításokat. Nem volt esélyünk egy WRC autós indulást összehozni, de szerencsénkre a szponzoraink segítettek, és végül nekivághattunk a versenynek egy Mitsubishi Evo IX-es volánja mögött. Ez nagyon sokat jelentett az egész csapat számára. Szeretjük ezt a versenyt, már nem is tudom hányadik alkalommal vettünk részt rajta.

Hogyan alakult számodra a futam?

Elindultunk, aztán az első gyorsasági végén eltört a kardántengely. Félre kellett állnunk, majd úgy döntöttünk, hogy tovább megyünk, mivel ezeken az autókon kapcsolható a hajtás, fixre állítottuk a difiket. A második szakasz előtt így sikerült eljutnunk a szervizig. Jól döntöttünk, bár az autó egyértelműen nem volt már száz százalékos. További problémák jelentkeztek, a hat gyorsaságiból összesen kettőn tudtunk hibák nélkül végigmenni. Az utolsó két szakaszon már inkább csak a látványra fókuszáltunk, kiszolgáltuk a közönséget, amely szép nagy számmal jelent meg.





A Szilveszter Ralit követően szinte azonnal utaztál is Ausztriába, ahol részt vettél a Rali Európa-bajnokság első fordulóján. Mesélnél erről?

Igen, a Szilveszter Rali 29-én ért véget, 30-án otthon voltam, majd 31-én indultam is Ausztriába, hiszen elsején már sorban álltam a regisztrációhoz. A versenyen Zsiros Gábor autójával indultam, erről még december közepén sikerült megállapodnunk velük. Annak az autónak viszont teljesítenie kellett a Mikulás és a Szilveszter Ralit is. Utóbbi versenyen azonban az a Subaru totálkárosra tört. Végül a Tagai Teamtől szerzett, majd abból épített egy autót. Állandó navigátorom munkahelyi elfoglaltsága miatt Zsiros Gabi ült be mellém. Kicsit tartottam ettől, hiszen még sosem szerepeltünk együtt, de kettőnk tapasztalata minden hibát megelőzött, semmi egyéni problémánk nem adódott. Az autót viszont kicsit nehéznek éreztem végig. Úgy éreztem magam, mint négy éve, amikor debütáltam az vb-n. Minden új volt, az R4-es autó, a szöges gumik, a navigátorom... Ehhez képest jól is mentünk, pedig csak a 6 kilométeres shakedown-on tudtunk melegíteni. Az első gyorsasági még az osztrákoknak is hatalmas kihívást jelentett, olyan nehéz volt. Sokan kiestek. Egy 20 kilométeres gyors volt, 65 százaléka tükörjéggel borítva. Belülről nagyon lassúnak tűnt a tempónk, végül viszont a legjobb magyar időt futottuk. Tetszettek ezek az extrém körülmények, bár a versenygép súlya még mindig zavart. Az összetett 12., a kategória 4. helyén zártuk az első napot. A második nap elején még a dobogó volt a cél, de a harmadik szakasz előtt az autó megadta magát, nem indult be a kocsi. Végül feladtuk a küzdelmet, ami mondanom sem kell, mennyire elszomorított minket. Végül összesen 4 pontot gyűjtöttünk.

Mik a tervek így a következőkre nézve?

Idén négy Eb-futamot terveztünk. Az osztrák fordulón kívül még a belga, a cseh és a svájci fordulón tervezzük a részvételt, valamint ha minden jól megy, március elején még a román versenyre is elutaznánk. Célunk a dobogó valamelyik fokát megszerezni, és szorgalmasan gyűjtögetni a pontokat, mivel azonban ez egy technikai sport, nem lehet tudni, mi alakul.

Ráadás

A Turán–Zsiros-páros végzett az élen a Szilveszter Ralin

Megkoronázta 2013-as év végi teljesítményét Turán Frigyes és Zsiros Gábor, hiszen a szezon utolsó három fordulójához és a Mikulás Ralihoz hasonlóan ismételten ők tudtak az élen végezni egy komoly futamon. A Hungaroringen elért első hely akkor is szép eredmény, ha az esztendő „ráadásversenye” leginkább a szórakozásról szólt.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BENCZE, FARKAS, KOVÁCS-BARNA









> „Aki élt és mozgott, és valami köze volt 2013-ban az autóversenyzéshez, a Hungaroringen búcsúztatta az évet.”

Hó és jég, no meg kemény mínuszok nélkül, viszont ideális időpontban, karácsony és szilveszter között futották 2013-ban az esztendő utolsó komoly raliját a magyar F1-es pályán és annak környékén. A verseny szombat késő délután, sötétben rajtolt, de a 240 induló (34 női navigátorral) nem panaszkodhatott. Az esemény egyik legnagyobb kérdése az volt, hogy Turán Frigyes képes lesz-e folyatatni augusztusban megkezdett százszázalékos teljesítményét és ötödik rajthoz állásán megszerzi-e sorozatbeli ötödik futamgyőzelmét, de a vasárnap reggelre összegyűlt több tízezer néző a hazai élmenőkön kívül mást is láthatott. Feltűnt például az előfutók között egy 1500 lóerős kamion Kiss Norbert irányításával, ott volt a magyar kétkerekes Európa-bajnok Bessenyey Zoltán és az alsóbb osztályokból és több szakágból is felsorakoztak a fiatalok, hogy megmutathassák valódi tudásukat.

Az első szakaszon nem okoztak meglepetést Friciék, hozták az év végi formát, mögöttük ifj. Cseh és az osztrák Harrach volt a leggyorsabb, nem sokkal megelőzve ifj. Vinczét és a bajnok Kazárt. Reggel aztán enyhén fagyos idő és sűrű köd fogadta a korán kelőket – azaz mindenkit, és jött is az első meglepetés: Balogh Jani elverte a favoritokat, igaz, csak egy tizedet adott a Peugeot 207-essel rajthoz álló kettősnek.

Turán Frigyes azonban így sem engedte ki a kezéből a Szilveszter Rali vezetését. Ezen kívül csak az ötödik fordulóban tudtak nála gyorsabbak lenni az ellenfelek, az ifjabb Vincze–Kuti-duó itt egy H6-os Mitsubishivel 1,3 másodpercet adott az éllovasnak, aki az összetettben még ekkor is növelte előnyét.

Vasárnap egyébiránt több baleset is borzolta a kedélyeket, hiszen Ranga Péterék és Krizsán Péterék is borultak, mindketten a második gyorsasági 6-os pontjánál csúsztak ki. A futam hátralévő részén aztán már senki nem tudta megszorítani a Turán–Zsiros-kettőst, így a csapat az utóbbi öt versenyen, melyre neveztek, nem távoztak kevesebbel, mint az abszolút győzelmi trófeával. Kijelenthető tehát, hogy a 2013-as évet mesterötössel zárta Turán Frigyes, és a Hungaroringen megrendezett jubileumi 15. Szilveszter Rali volt a korona egy remek idény végén.

„Nagyszerű hangulatban telt a verseny. Persze mindenki ’bulizni’ érkezik egy ilyen évbúcsúztató bajnokságra, ám a pályára lépve azonnal kőkemény versenyzővé válik minden résztvevő, és egyáltalán nem veszi senki félvállról az év utolsó futamát.



A verseny legfiatalabb sofőrje, az idei kamionos Európa-bajnokságon négy futamot megnyerő 17 éves Major Benedek, nemhogy célba ért, hanem kategóriájában (H7) a második helyet szerezte meg, ám ennek ellenére azt nyilatkozta, nem vált ralira, marad a jól megszokott mezőnyben





Az év vége sem maradt kihívás nélkül Balogh Janinak, hiszen nem csupán rajthoz állt a szilveszteri futamon, de egy újdonsült navigátort tudhatott maga mellett a Mitsubishiben. Edit számára sem Jani, sem az autósport nem volt ismeretlen, ám a navigátori feladatokkal most először próbálkozott. A közös futam jól sikerült, és végül az abszolút 4. helyen érkeztek meg a célba

Sok-sok apró tényezőnek kell együtt jól működnie egy győzelemhez, most tényleg 100%-osan elégedett vagyok: tökéletes volt az autó, remek taktikával, jó gumiválasztással sikerült versenyezni, és nem hibáztunk mi sem. Szóval tényleg minden egyben volt" – mosolygott a díjátadón a 15. Szilveszter Rali győztes pilótája. A második helyen egy osztrák páros, Beppo Harrach és Leopold Welsersheimb végzett, míg a harmadik helyen ifjabb Cseh Vilmos és Fejes Gábor zárták a versenyt. A bajnok Kazár Miklós – egy Lancer volánja mögött – ezúttal csak egy 8. hellyel távozhatott a Hungaroringról. Az erőviszonyokat jól jelzi, hogy a Turánék mögött célba érő leggyorsabb 11 pilóta Mitsubishivel érte el az eredményét.

Idén a sok alkalmi nevező mellett a formaautós tehetség, Kiss Pál Tamás is ott volt a Szilveszter Ralin. „Jól éreztem magam, nagyon tetszett a verseny. Jó volt a társaság, rengeteg néző volt kint, és mindig jó érzés ilyen környezetben és ilyen felszabadultan versenyezni. Bár előfutóként indultam, de nekem egy külön lapra mindig felírták az időmet, és jó volt látni, hogy a végére egészen belelendültem. Élveztem a vezetést, és a menések közti idők is nagyon jó hangulatban teltek, hiszen a bátyám (ifj. Kiss László) is indult a versenyen, akivel utoljára még nagyon-nagyon régen, gokartban versenyeztem együtt. Ami magát a ralit illeti, nem volt egyszerű dolgom, mert a hat előfutó közül is mindig én mentem elsőként, vagyis minden gyorson én voltam a legelső autó a pályán. Én takarítottam, és a vasárnap reggeli szakasz például kifejezetten trükkös és kemény volt a köd és a sötétség miatt. Összességében fárasztó, de jó hangulatú verseny volt ez, nem bántam meg, hogy igent mondtam erre a megtisztelő felkérésre" – fogalmazott a miskolci pilóta.

„Megpróbáltam a gyorsasági stílusból a legtöbbet kihozni, főleg a Hungaroringen, a gyorsasági szakaszban. Még az itinerben is volt egy ilyen rész, hogy 'innen tudod'. Vezetésben és élményekben gazdag hétvége volt, abszolútban huszadikak lettünk, a H/6-os kategóriában pedig másodikként értünk célba életem első raliversenyén. Szeretném megköszönni mindenkinek, aki részt vett az indulásom megszervezésében, valamint azoknak, akik a pálya szélén szurkoltak nekem" – nyilatkozta Nagy Norbert, az ETCC-ben vitézkedő versenyző, aki szintén elindult az évzárón.



A komoly érdeklődés miatt és a „házigazda" jogán a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnöke, a Hungaroring elnök-vezérigazgatója is megszólalt a versenyt követően. „Jelzésértékű lehet az a tény, hogy az év utolsó autóversenyén 240-en álltak végül rajthoz. Ez a hatalmas mezőny egyértelműen bizonyítja, hazánkban igenis komoly



Tim Gáboréknak a kezdeti, biztató eredmények után műszaki gondjai adódtak, így végül az abszolút 75. és a H4 kategória 8. helyén végeztek















milyen népszerű az autósport Magyarországon, hiszen ekkora mezőny még sosem indult egyetlenegy hazai raliversenyen sem. Örülök, hogy a remek eredményekhez, akárcsak a mostani viadal sikeréhez a Hungaroring is hozzájárult, és hiszem, hogy az idei évet 2014-ben képesek leszünk felülmúlni. Egyértelművé vált, hogy a technikai sportoknak igenis létjogosultsága van hazánkban, és teljes összefogással még jobbá és eredményesebbé tehetjük a magyar autósport valamennyi ágazatát" – fogalmazott Gyulay Zsolt.



létjogosultsága van a technikai sportoknak. Számomra immár sokadszor bizonyosodik be, hogy 2013 a magyar autósport éve, hiszen a versenyzői és sportszakmai, sportdiplomáciai vonalon is komoly eredményeket tudunk felmutatni az idén. Ráadásul egy egészen fantasztikus, rekordokat hozó versennyel tudjuk elbúcsúztatni ezt az évet, így az a meggyőződésem, az idei Szilveszter Ralival rákerült a pecsét a magyar autósport jeles bizonyítványára. Ez a jubileumi viadal is bebizonyította,

A 2013-as Szilveszter Rali végeredménye

1.	**Turán Frigyes–Zsiros Gábor**	Peugeot 207 S2000	37:07,1
2.	**Beppo Harrach–Leopold Welsersheimb**	Mitsubishi Lancer Evo 8	37:21,0
3.	**Ifj. Cseh Vilmos–Fejes Gábor**	Mitsubishi Lancer Evo 8	37:27,7
4.	**Balogh Jani–Bodnár Edit**	Mitsubishi Lancer Evo 8	37:46,7
5.	**Ifj. Vincze Ferenc–Kuti Péter**	Mitsubishi Lancer Evo 6	38:29,9
6.	**Ifj. Ranga László–Benkő András**	Mitsubishi Lancer Evo 8	38:55,0
7.	**Ifj. Kiss László–Varga Zsuzsanna**	Mitsubishi Lancer Evo 8	39:11,0
8.	**Kazár Miklós–Dallos Ferenc**	Mitsubishi Lancer Evo 8	39:14,3
9.	**Tomás Kukucka–Marek Podobnik**	Mitsubishi Lancer Evo 8	39:16,7
10.	**Budavári Zoltán–Kulcsár Csaba**	Mitsubishi Lancer Evo 8	39:31,6



„Kiváló hangulatú és szervezésű verseny volt, rengeteg nézővel. Én ugyan betegen indultam, de így is nagyon megérte ott lenni. Elsősorban a közönségnek autóztunk, még a keréknyomást is 3,5 barra állítottuk, és ezt senki nem bánta meg... Utólag is köszönöm a K.K.M.K. Rally Team segítségét, nélkülük nem lehettem volna részese az élménynek." – *Pucsok Gábor*

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT.



A JÖVŐT ÉPÍTJÜK

A-HÍD Zrt.

H-1138 BUDAPEST,

KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu

Levezetés

A László Racing a Szilveszter Ralin

Több autóval és változó sikerrel szerepelt a László Racing a Szilveszter Ralin. A Hungaroringen és annak környékén futott versenynek nem volt különösebb tétje, de a csapat tagjai így is komolyan vették a versenyt. A futamot követően nyilatkoztak lapunknak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, PASIFOTÓ

Tarr Zsolt: „Második versenyünkre neveztünk ezzel a technikával. Bár ez az esemény számunkra mondhatni a partnerautóztatásról szólt és nem az eredmény volt az elsődleges, azért igyekeztünk komolyan venni a dolgot. A Honda nagyon jól ment, remekül éreztük magunkat. Már harmadik éve veszek részt ezen az erőpróbán, de idén a László Racing csapatából többen is ott voltunk. Pont ezért volt a hangulat is egyedülálló.”

Kurtos Róbert: „Jól éreztük magunkat, amit főleg a remek hangulatnak köszönhettünk. Rengeteg szurkoló, néző látogatott ki a Szilveszter Ralira, azt hiszem, jobb volt még egy hivatalos Ob-futamnál is. A két pálya a szokásos volt, de az időjárás sok mindenbe beleszólt. A pára ráfagyott a második nap reggelén az aszfaltra, és jobban csúszott, mintha jégen autóztam volna. Nagy kihívás volt, de ezért élveztük annyira. Navigátor nélkül teljesítettem ezt a versenyt, még este is, hiszen csapatunk számára remek lehetőség nyílt, hogy a támogatóinkat is megautóztathassuk kicsit. Végül sikeresen megoldottuk a feladatot, de a technika ördöge közbeszólt. A második nap második gyorsaságijának végén szétment az osztómű az autón, így bár előtte hátsókerék-meghajtással még





csak-csak tudtam haladni, végül megadta magát a technika. Ettől függetlenül, a hangulat miatt nagyon élveztük a futamot.”

Erdélyi György: „Norbival még egy kicsit szokjuk a dolgot, bár idén már minden versenyt befejeztünk az RTE-ben. Ez a futamunk volt az első Szilveszter Rali. Év végi levezetésnek, csúszós tesztnek szántuk, de sajnos csak szériakuplunggal és váltóval, rövid áttétellel tudtunk nevezni. Lehet, hogy ennek köszönhetjük, hogy már az esti első gyorson megállt a technika. Reggelre ugyan megint elindultunk, de kevéssel később kiálltunk, nem sikerült megoldani a problémákat. Összességében el lehet mondani az évről, hogy sokat tanulgatunk, egyre jobban navigált Norbi. Lassan belerázódunk, de további idő és versenykilométerek kellenek.”

> „A Honda nagyon jól ment, remekül éreztük magunkat.”
> *Tarr Zsolt*

László István: „Kiváló lehetőség volt a Szilveszter Rali, hogy az év végén még egyszer megmutathassuk magunkat a közönségnek. Szeretném megragadni az alkalmat, hogy megköszönjem szponzoraink segítségét. Remélem, hogy 2014-ben is kiszolgáljuk majd partnereinket és természetesen a nézőknek is szeretnénk sok örömöt okozni.”





Omega Transz Kft.

LÁSZLÓ Racing
BMP Profi Kft.
KARADI
CLEANTECH SERVICE www.cleantech.hu
Targo Trans Kft.
Agria Szerszám Kft.
Animax 2006 Bt.
Olajszer-Tech Kft.
K Z Invest Kft. www.kzinvest.eu
HRT Spedition Kft.
FA-FORG-TECH HUNGARIA KFT.
CORWOOL Kft
Classic Truck & Bus Kft.
Vissz-Watt Kft.
mediPOST
ipc Infopress Group
Csanda-Szer Kft. www.csandaszer.hu
Damat Lubs Hulladékkezelő Kft.
KORLOY Inc.



Vidám évbúcsúztatás

Varga Racing Team: Szilveszter Rali Subaruval

Szokásához híven a Szilveszter Ralin búcsúztatta az évet a Varga Racing Team, ám a különítményt a 2013-as szezon utolsó száguldozása alkalmával csak a pilóta, Varga Imre képviselte, aki a terepralis Nissan King Cab helyett a Subaru Imprezát állította csatasorba.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: FARKAS TAMÁS

Varga „kettős életet élt” az előző évadban: a terepralis-bajnokságon állandó navigátorával, Szegedi Ferenccel együtt versenyzett, szorgosan gyűjtögették a pontokat, s végül az abszolút értékelésben ezüstérmet szereztek, ugyanakkor a pilóta előszeretettel vett részt az ORB futamain is. Ilyen alkalmakkor a csapat Subaru Imprezáját vetette be, s általában alkalmi navigátorok diktálták neki az itinert.

A december 28–29-én tartott óévbúcsúztató fieszta is egy ilyen esemény volt: a pilótához Rigó Gergő csatlakozott navigátorként, s mindketten élvezték a hét gyorsasági szakaszból álló mogyoródi mókát.

„Ez a verseny mindig nagyon jó hangulatú, ilyen volt most is” – emlékezett vissza Varga Imre. „Sajnos a Mikulás Rali túlságosan megviselte a Nissant, így ide már nem hoztuk el, inkább a szokásos szezon utáni nagygenerált helyeztük előtérbe. A Subaruval előfutóként rendszeres visszatérői voltunk a ralifutamoknak idén, aminek több haszna is volt. Egyrészt új tapasztalatokat szereztünk és megmutathattuk magunkat az ottani közönségnek, másrészt ez egy új eleme volt a terepralis-versenyekre való felkészülésünknek, és nyugodtan mondhatom, hogy nagyon jó hatással volt a teljesítményünkre.”

„A 2013-as évadot mérlegre téve úgy érzem, hogy van okunk az elégedettségre. Minden tekintetben nehéz idény volt, de végigcsináltuk és kifizetődött az a visszafogott, konzervatív stratégia, amit Ferivel együtt felvázoltunk magunknak a szezonkezdet előtt. Ez végül azt eredményezte, hogy az abszolút értékelés ezüstérmeseként zártunk, ami mindkettőnk számára pályafutásunk legjobb eredményét jelenti. Nagy köszönettel tartozunk támogatóinknak, akik végig mellettünk álltak, nélkülük ugyanis mindez csupán álom maradt volna!” – értékelt a Varga Racing Team pilótája.

G-ENERGY
adrenalin
Royalvolt Zrt.
CREW AGENCY
Hajót akarsz...
SZANI-OIL 2000 Kft.
VARGA RACING TEAM

Köszönjük az együttműködést partnereinknek!
Bakó Rally Team
C2R2MAX
CITROËN RACING







mediPOST
CEZÁR TOURS DEBRECEN
A BARÁTSÁG ÖSSZEKÖT
Józsa gumi
COMP AUTÓHÁZ
SZINKRON KFT.
ipg Infopress Group
FOLKEM
alfa SZERSZÁMCENTRUM
BUCHBINDER
HAUSER
CITROËN
PR soft informatika www.prsoft.hu
UK GEOTHERM
Ju-Fo BT
malompark
FISS Automatika
Hajdú SERVICE
RENAULT TRUCKS
24H FUTÁR
PALKER PAPÍR Kft.
ÚJ HÁZ Centrum
PIRAMIS ÉPÍTŐIPARI KFT.



Élményautózás

Szilveszter Rali: Budavári nagy felzárkózása

Az első gyorsaságit követően hatalmas felzárkózást mutatott be Budavári Zoltán a szélsőséges időjárási körülményekkel tarkított hungaroringi Szilveszter Ralin, de végül elégedetten dőlhetett hátra a verseny leintését követően.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS

Hogyan készültetek az év utolsó versenyére?
Valójában extra előkészületeket nem tartottunk, a verseny előtti hivatalos teszten akartunk melegíteni. Sajnos csak a végére sikerült odaérnünk, de így is két órát tesztelhettünk. Ez idő alatt kipróbáltuk a gumikat, és az autó beállításait is sikerült jól belőni. Ismerjük már ezt a technikát, hiszen az egész idény alatt kiszolgált minket, így megfelelően felkészítettük a kétnapos futamra.



A Szilveszter Rali arról híres, hogy remek a hangulat minden évben. Nem volt másként most sem?
Nagyon jó volt, csak pozitív élmények értek a hangulattal kapcsolatban. A csapatfőnökömmel, Kulcsár Csabival és egy csapattagunkkal mentünk el a rendezvényre, aki egész évben rengeteget segített nekünk, hogy eredményesek lehessünk. Sok néző látogatott ki, és több barátommal is találkoztam. Mivel én a Hungaroring környékén lakom, ezért számomra ez egy kicsit hazai pályának, versenynek is nevezhető, bár az is igaz, hogy a legszélsőségesebb időjárási viszonyok általában itt érnek minket. Ugyanakkor minden évben imádok itt versenyezni, és ez idén sem volt máshogy. Az egyetlen dolog, amit negatívumként említenék, hogy már annyira sok volt a nevező, hogy kicsit elhúzódott a versenyprogram. Tudom, hogy rekord volt és hasonlók, de ez már talán túl sok is volt.

Maga a verseny hogy sikerült?
Az első napon az éjszakai gyors nem volt egyszerű. A végén indultunk, és a sötét, valamint a köd nagyon megnehezítette a dolgunkat. Kis technikai gondunk is adódott a motorral, de sikerült azért átmennünk a szakaszon, de csak a huszadik helyen zártunk. Másnap reggel slick gumikat raktunk az autóra, ami végül rossz döntésnek bizonyult, hiszen az éjszakai köd kicsit ráfagyott a pályára és csúszott. Két szakaszt teljesítettünk ezeken az abroncsokon, és sikerült is feljebb kapaszkodnunk. A negyedik gyorsra már intermediate gumikat tettünk fel az autóra, jól is ment a versenyzés. Az ötödik szakasz végén az abszolút 11. és a kategória 10. helyén álltunk, viszont a zárószakaszt nagyon meghúztuk. Abszolút hetedik időt autóztunk, és fel is jöttünk az abszolút 10. és a kategóriánk 9. helyére, amivel már elégedettek lehettünk.

Mik a tervek az idei szezonra?
Jelenleg még az lenne az elsődleges, hogy felálljon az MNASZ, meglátjuk ez miként alakul. A magyar bajnokságot tekintjük az elsődleges sorozatnak, és néhány sprintversenyen is szeretnénk elindulni tesztelés gyanánt. Ha minden jó megy, ezeken kívül az év közepén egy Európa-bajnoki futamon is rajthoz állnánk, ami vagy egy havas, vagy egy murvás verseny lenne, utóbbira például az Azori-szigeteken megrendezendő futam tökéletes alkalom volna, de ez még később dől csak el.

HumanoIT IT Tuning
T.T.T. Tranzit Kft.
avmconferencetechniques
ÉV-BAU 2004 Kft.
radaway
METAL ELEKTRO
Autósport Formula
BUSINESS CLASS
MÉTA ...az italszállító
SCALE
Nova-Busz Kft.
R.G.F.I.hu
AQUAPROFIT
m-ACRYL fürdőkádak, masszázsrendszerek

FELBONTÁS 1080p
SEBESSÉG 18 m/h
MAGASSÁG 1787 ft

Life. Camera. Action.

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

További információk: www.garmin.hu

GARMIN

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

VIRB™ 1080p HD akció kamera GPS-szel

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

www.slmbox.hu

SLMbox

Nyugalom elérhető áron.

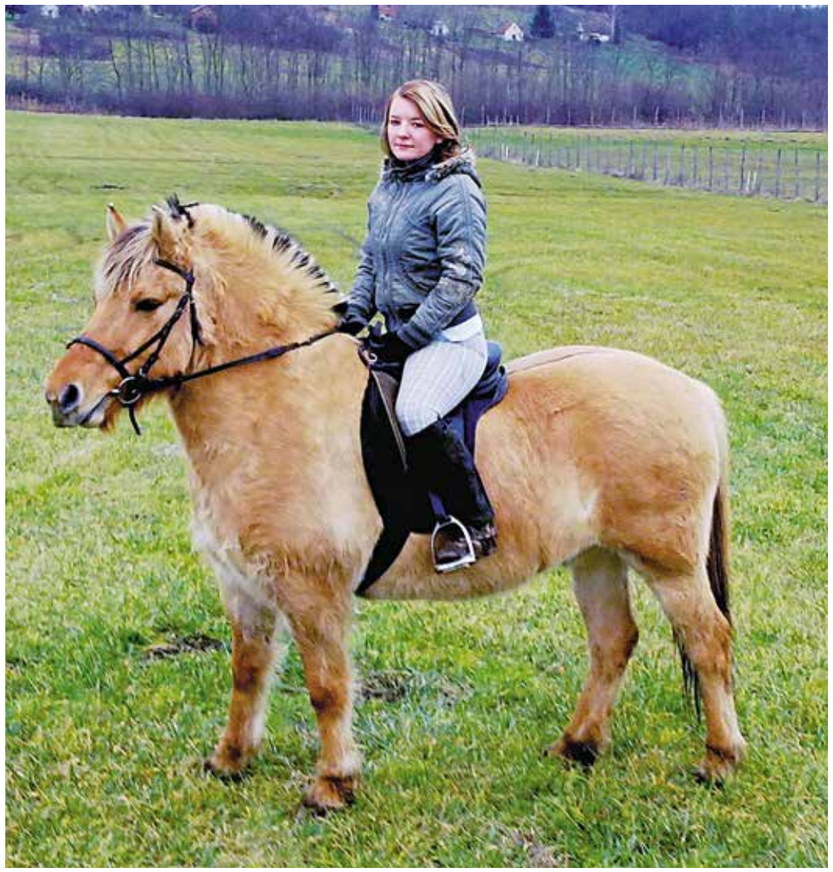


Szakma és hobbi

Mórocz Patrícia: Egy versenyautó és egy ló foglalja le a pilótalányt

Noha még hónapok vannak a 2014-es a ralikrossz bajnokság kezdetéig, Mórocz Patrícia, a Garzone Racing színeiben versenyző ifjú tehetség már javában készül az idei szezonra.

SZÖVEG, FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES





A Garzone Racing 19 éves ralikrossz pilótája futással, kondizással és lovaglással kezdte meg a felkészülését a 2014-es bajnoki szezonra

Az LP Racing kiemelt partnere: Bioextra ZRt.; **Utazásban partner:** Sun&Fun; **Együttműködő partnerek:** GarZone Racing, Morino Rent Kft., Fedima Tyres, Sparco, Music FM, Nemzeti Sport, rallysport.hu, tereprali.com, todoterreno.pt

Fizikai felkészülés gyanánt fut, lovagol, valamint főszerelőjével a versenyautóját is igyekszik minél jobb formába hozni, hogy a bajnoki csatában bizonyíthassa, fiatal hölgyként megállja a helyét a rengeteg férfi között.

Noha az utolsó pillanatig úgy volt, hogy legfiatalabb és egyben egyetlen női sofőrként Mórocz Patrícia részt vesz tavaly év végén december 28-án és 29-én a Hungaroringen megrendezett jubileumi 15. Szilveszter Ralin, végül nem lett semmi a tervből. A Garzone Racing Team alig 19 éves versenyzőjét ugyanis ledöntötte a lábáról egy magas lázzal járó betegség, így csak az interneten keresztül tudta követni a hangulatos verseny eseményeit.

„Nehezen dolgoztam fel, hogy nem tudtam elindulni a versenyen, de mára már mind egészségileg, mind lelkileg abszolút rendben vagyok. Sőt, elkezdtem a felkészülésemet az idei szezonra. A futás és a kondizás nem tartozik a kedvenceim közé, de az iskola mellett heti három alkalommal mindenképpen edzek, hiszen tudom, a megfelelő fizikai állóképesség a ralikrosszban is a lehető legjobb alap a jó eredményekhez. Kiegészítő sportnak ott a lovaglás, ami évek óta rengeteget segít a felkészülésemben. Ha tehetem, azonnal megyek, és felnyergelem a lovam. Képes vagyok akár órákig is vágtázni Husika hátán, már-már elválaszthatatlanok vagyunk egymástól” – árulta el Mórocz Patrícia.

A Vas megyei Gérce községben lakó lány jelenleg a Szombathelyi Műszaki Szakközépiskola Savaria tagiskolájának tanulója, ahol 35 fiú osztálytársa mellett autószerelőnek készül. Szükség is van a szakmai alapokra, hiszen aktívan részt vállal a versenyautójának felkészítésében. 2014-ben is a tavaly használt Peugeot volánja mögött szeretne minél jobb eredményeket elérni.

„Noha pár dolgot még mindenképpen tisztáznunk kell a jövőmmel kapcsolatban, az biztos, hogy a Garzone Racing színeiben indulok az idei bajnokságban. A kis Peugeot lassan-lassan harcra kész, és nagyon örülök annak, hogy a felkészítésében sokat tudtam már segíteni Benecz Sándornak, akinek munkája, remélem, aranyat ér majd a szezonban. Az év anyagi alapjai kezdenek összeállni, és a Bioextra támogatásával már 2014-ben szeretnék maradandó nyomot hagyni magam után a sportágban” – jelentette ki a 19 éves versenyző, akit a családja mindenben segít álmai valóra váltásában.

Ezüstérem a Szaharából

Kovácséknak sikerült, Szalayéknak nem jött össze a jó eredmény

Egy versenykamion, a Qualisport által hadrendbe állított Scania hozta a 2014-es esztendő első magyar sikerét az autósportban: a sárga monstrum kategória-ezüstérmesként zárta a klasszikus Dakar-útvonalon hatodszor megrendezett Africa Race-t.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: AER

Hiába tartják manapság Dél-Amerikában a híres versenyt, Dakar városa még mindig Afrikában található, a legendás útvonalon pedig a 2008-as költözés óta is rendeznek futamokat, mégpedig Africa Race néven. Az összecsapás a régi időket idézi, s bár a nívója egyre magasabb, a mezőny idén sem volt óriási: a dél-franciaországi Saint-Cyprienben tartott gépátvételen 39 autó, 23 motor és 5 kamion iratkozott fel a rajtlistára.

A Qualisport – amelynek versenytrióját Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Ács László főszerelő alkotja – a kezdetektől fogva lojális az Africa Race-hez. A megmérettetésen ötödször rajtoló kamionos brigád volt már bronzérmes, 2010-ben megnyerték a kategóriájukat, idén pedig ezüst trófeát vehettek át, miután Marokkót és Mauritániát átszelve eljutottak a szenegáli főváros közelében található Rózsaszín-tó partjára. Az együttest a rajttól kezdve hátráltatta egy rejtélyes probléma: a Scania a riválisok 150-es tempójához képest az ég szerelmére sem akart gyorsabban menni 120-nál, ám a csapatnak így is sikerült a 11-ből 3 szakaszt megnyernie. A Szahara rettegett mauritániai dűnéin jól sáfárkodtak a járgány 1100 lóerejével, az utolsó menet során pedig kiváló hajrával felülmúlták az MAN-nel induló portugál Elisabete Jacintót és a kategória 2. helyén végeztek a csehek Tatra-ásza, a korábbi kétszeres győztes Tomecek mögött.

„Sok bosszúságot okozott nekünk a végsebesség-probléma, de elégedett vagyok” – értékelt a célban a pilóta, Kovács Miklós. „Nem volt nagy a kamionos mezőny, ám a színvonal drasztikus mértékben javult a közelmúlthoz képest. Ezt jól szemlélteti, hogy az autós-kamionos közös értékelésben csak az autós mezőny négy legjobbja bizonyult gyorsabbnak a kamionos győztes Tomeceknél, valamint nálunk. Ellenfeleink óriásit léptek előre az idei évre, s az eredményünk azt mutatja, hogy a gondjaink ellenére mi is javultunk. Szeretnénk ezen az úton haladni, és hiszek benne, hogy a 2010-es versenyhez hasonlóan a jövőben újra elérhető lesz a kategóriagyőzelem.”

Először indult az Africa Race autós kategóriájában Szalay Balázs és Bunkoczi László: az Opel-duó a verseny első felében kiválóan muzsikált, öt szakaszt is a második helyen zártak, de a technika ördöge egy motorhiba formájában utolérte őket. A páros ugyan elküzdötte magát a célig, de több szakaszt is kénytelenek voltak félbeszakítani, így jelentős időbüntetéssel végül csak a 18. helyen gördülhettek át a céldobogón.

„Afrika természetes, nyers szépsége semmit sem változott az évek során, ezért is jöttünk vissza – mondta Szalay a célceremóniánál. „Maga a verseny is nagyon tetszett, óriási élményt jelentett, egy kicsit olyan volt, mint a Dakar 1996-ban. Még nem olyan profi, még nem olyan leszabályozott, viszony teljesen versenyzőközpontú. Nyilván azok a szakaszok voltak a kedvenceim, amelyeken másodikok lettünk, s azokat nem kedveltem, amelyeken a motorgondok miatt csak küszködtünk.”



Szalay Balázs Opeljének motorja a második hétre megmakacsolta magát, így idén sem jött össze a jó eredmény

A 6000 kilométer össztávú maratont az autósoknál egyébként zsinórban hatodszor nyerte a korábban két Dakar Ralin is diadalmaskodó Jean Louis Schlesser, akinek ez volt a búcsúversenye, míg a motorosok között egy olasz, a Hondával induló Michael Pisano bizonyult az idei év legjobbjának.



A futamot szervező Schlesser hatodszor is megnyerte az Africa Race-t, de jövőre visszavonul, így a többi versenyzőnek is lehet esélye





„Sok bosszúságot okozott nekünk a végsebesség-probléma, de elégedett vagyok.”
Kovács Miklós



Roma autóval is révbe ért



A motorosok idei legjobbja, Coma a pódiumon márkatársára, a tavaly novemberben elhunyt Casellire emlékezett. Lent a quadosok győztese, Casale



míg az Overdrive-Toyota pilótája, Giniel de Villiers végzett a 4. helyen. A korábban VW-színekben diadalmaskodó dél-afrikai pilóta teljesítményét felértékelte, hogy egyedüliként tudta beverekedni magát a Minik közé: őt a domináns márka két másik képviselője, Orlando Terranova és Krzysztof Holowczyc követte. Mindenképp említést érdemel az Overdrive-Toyotával a 7. helyen záró Marek Dabrowski: a korábban motorozó lengyel életében először indult autóval a Dakaron és meggyőző produkciójával rászolgált arra, hogy a szakma a viadal legnagyobb felfedezettjének nyilvánítsa.

Gigászi csata dúlt a kamionosoknál is: Gerard de Rooy, 2012 győztese a csőrös Ivecóval szinte végig uralta

Győztes gyártók: Mini, Kamaz, KTM, Yamaha

Régi vágyát váltotta valóra Nani Roma, az X-Raid Mini pilótája azzal, hogy megnyerte a 2014-es Dakar ralit: tíz évvel ezelőtt, a motorral aratott győzelem után a katalán a mostani eredmény reményében váltott négykerekűre…

SZÖVEG: MS • FOTÓ: DAKAR.COM, SANDLANDER

„Nem tudom, hogy ez volt-e a legnehezebb versenyem életemben, de az biztos, hogy pokolian nehéz volt. Különösen a második hétre kitűzött szakaszok állítottak komoly próba elé” – értékelt a valparaisói célban a nyurga pilóta, aki nem véletlenül titulálta durvának a 13 szelektív szakaszból álló, az összekötőkkel együtt több mint 9000 kilométeres dél-amerikai száguldás második félidejét.

Ekkor bonyolították a leghosszabb, legkeményebb meneteket, ráadásul a Dakar-király Stephane Peterhansel is rohamosan kezdett felzárkózni a szinte végig magabiztosan vezető Romára. Az előző két évben győztes, karrierje során összesen 11 elsőséget jegyző csapat- és márkatárs a végére támadópozícióba került: két szakasszal a vége előtt az X-Raid vezérkara ugyan „befagyasztotta” a csapaton belüli sorrendet, odaítélve a győzelmet Romának, ám a francia a zárószakasz előtt így is átvette a vezetést. A katalán az utolsó menet során billentette saját javára a mérleget. „Picit csalódott vagyok, ugyanakkor örülök is, mert Nani a barátom és tudom, hogy tíz éve várt erre” – sommázott Peterhansel, akiről az a hír járja, hogy ez volt az utolsó bevetése a Minivel.

Egy másik korábbi győztes, a Minihez rövidden a verseny rajtja előtt leigazoló Nasser Al-Attiyah csípte meg a bronzérmes pozíciót,





Gyönyörű helyszínek és tragédiák: ez mind a Dakar

Somfai mozgalmas versenye

Pályafutása során először indult a Dakaron quados honfitársunk, Somfai Mátyás, aki a mennyet és a poklot egyaránt megjárta. Az első szelektíven a rendkívüli 9. időt repesztette, a folytatásban viszont jött a feketeleves: a második menet során gondjai adódtak az AC-pumpával, így gyakorlatilag alvás nélkül vágott neki a harmadik szakasznak, amelyen – sok más versenytársával együtt szakadékba zuhant. Mivel lélekjelenlétét megőrizve leugrott a quadról, kisebb zúzódásokkal megúszta az incidenst: az éjszakát a hegyek között töltötte, ahonnan a járművel együtt másnap mentették ki. A motorosoknál a Dakarra öt év után visszatérő, a viadalon harmadszor próbálkozó Dési János az 54. helyen végzett, míg a szerbiai magyar Saghmeister Gábor az 53. helyet szerezte meg.





Karginov csak egy hajszállal, de megnyerte a Kamaznak a Dakart

az összesítést, ám a Kamaz kiválósága, Andrej Kargoniv kiváló hajrával fordítani tudott. Az egész egy hajszálon múlt: az utolsó szakasz végén De Rooy állt nyerésre, ám kiderült, hogy Karginov előtt baleset történt és időt veszített, amíg áthámozta magát az ominózus területen. Veszteségét utólag jóváírta a sportfelügyelői testület, így – mindössze 3 perc 11 másodpercnyi előnnyel – a tatárföldi gyártó versenyzőjét hirdették ki győztesnek. A bronzérmes pozíciót is egy Kamaz szerezte meg, Eduard Nyikolajevvel a volánja mögött.

A motorosoknál a KTM spanyol kiválósága, Marc Coma pályafutása negyedik Dakar-diadalát aratta, nyomában vízhordójával, Jordi Viladomsszal, valamint a Yamaha versenyzőjével, Olivier Painnal. Coma nagy riválisát, a korábbi ötszörös győztes Cyrill Despres-t különféle technikai problémák hátráltatták, így ezúttal csak a 4. pozícióban sikerült zárnia. Az eddigi legnehezebb dél-amerikai Dakart – amelyen az indulók mindössze 47 százaléka jutott el a finisig – a quadosoknál egy chilei versenyző, Ignacio Casale nyerte: a yamahás egy márkatársát, a lengyel Rafal Sonikot, valamint a Hondával induló holland Sebastian Husseinit utasította maga mögé.



Végeredmény

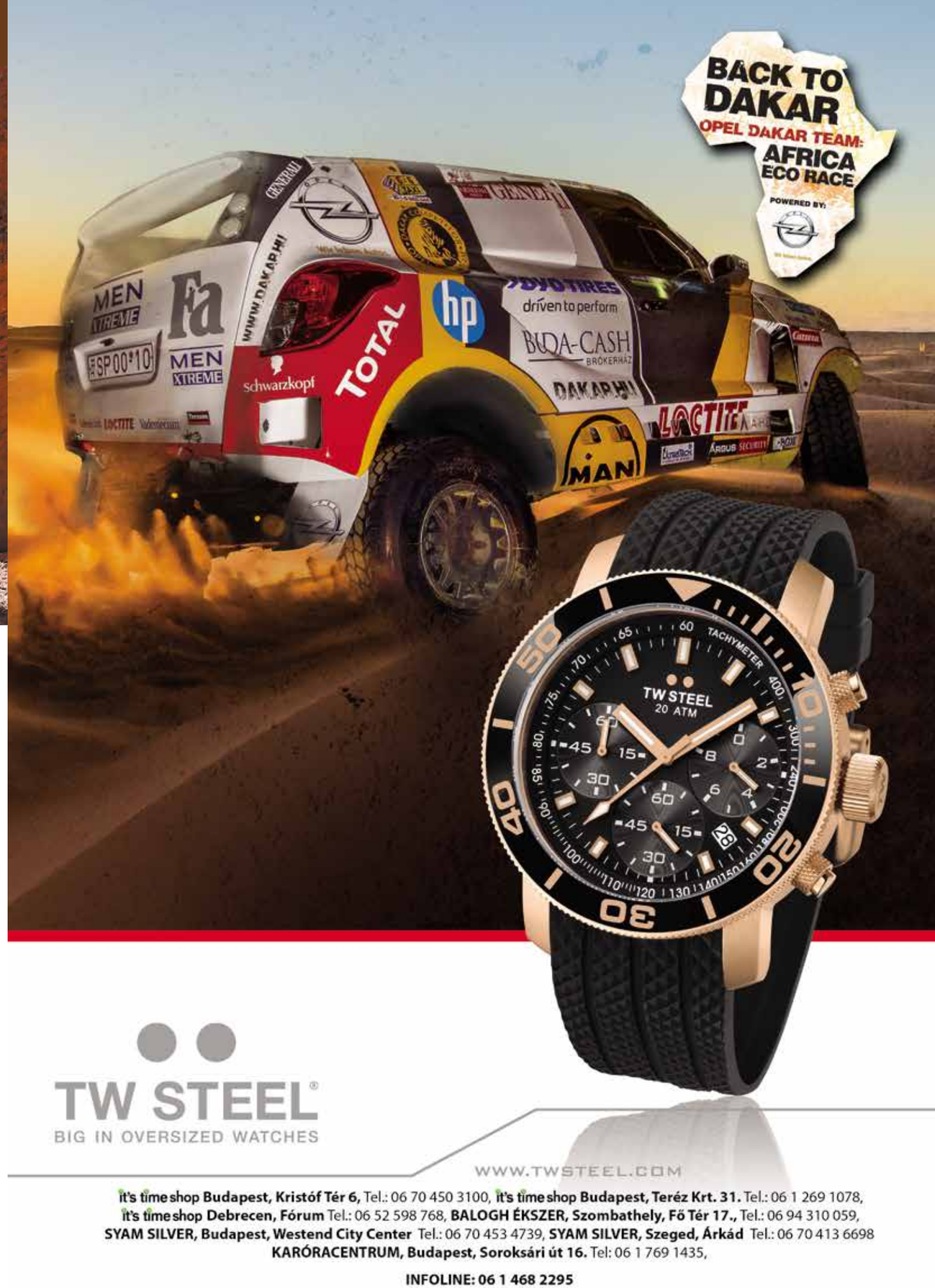
Autósok		Motorosok	
1. **Roma**		1. **Coma**	
2. **Peterhansel**	+ 5:38	2. **Viladoms**	+ 1:52:27
3. **Al-Attiyah**	+ 56:52	3. **Pain**	+ 2:3
4. **De Villiers**	+ 1:19:7	4. **Despres**	+ 2:5:38
5. **Terranova**	+ 1:27:44	5. **Rodrigues**	+ 2:11:9
(…)		(…)	
47. **Sebestyén**	+ 40:50:47	53. **Saghmeister**	+ 22:12:56
		54. **Dési**	+ 22:45:29
Kamionosok		**Quadosok**	
1. **Karginov**		1. **Casale**	
2. **De Rooy**	+ 3:11	2. **Sonik**	+ 1:26:49
3. **Nikolaev**	+ 1:34:52	3. **Husseini**	+ 5:40:24

Sebestyénék robbantottak

Harmadszor vágott neki a Dakarnak a túrkevei Sebestyén Sándor, akinek a T2-es Toyota Land Cruiserben ezúttal is Bognár József diktálta az itinert, s a pároshoz csatlakozott a pilóta cimborája, a londoni olimpia ezüstérmes cselgáncsozója, Ungvári Miklós is. A trojka kitett magáért: az autós kategóriában a 47. helyet szerezték meg, ami a T2-es géposztályban a 7. helyet érte. „Nem tudom kifejezni azt az örömöt, amit érzek; nagyon büszke vagyok a csapatomra, az áldozatosan dolgozó szervizcsapatra és magára az autóra is. Szériakategóriában az utolsó pillanatokig nagy volt a meccs, végül megismételtük a tavalyi hetedik helyünket, elégedett vagyok. Ráadásul teljesítettünk egy másik vállalást is: megígértük Ungvári Mikinek, hogy végigvisszük a Dakaron, és lám, itt van a célban. Ő most már a 2016-os olimpiára készül, mi pedig a 2015-ös Dakarra gondolunk. Újra itt leszünk és meg akarjuk csinálni, ugyanebben a felállásban” – értékelt a pilóta, Sebestyén Sándor.







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

INFOLINE: 06 1 468 2295

Kovács

Nikolett

Audi A6 quattro tiptronic

Lány

Név: Kovács Nikolett (Niki)
Kor: 28 éves
Lakhely: Nyíregyháza
Foglalkozás: New York Nyelviskola

Autó

Név: Audi A6 quattro tiptronic
Gyártási év: 2013
Teljesítmény: 204 LE
Motor: 2967 cm^3



Fotó: Janics Attila





Kiegészítésképpen

Nissan benzinmotor Le Mans-ra

Az idei Le Mans versenyen induló Nissan ZEOD RC nemcsak különleges villanymotorjával, hanem az elektromos hajtást kiegészítő belső égésű motorjával is forradalmi változást képvisel a teljesítmény és a hatékonyság terén.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: NISSAN

A Nissan ZEOD RC lesz az első autó a Le Mans-i 24 órás versenyek történetében, amely kizárólag elektromos energiával fog megtenni egy kört a Circuit de la Sarthe versenypályán. Az autó minden egyes kiállás nélküli szakaszban egy kört pusztán elektromos energiával fog teljesíteni, majd a hajtást átveszi a gyártó új, 1,5 literes, háromhengeres DIG-T turbómotorja. (Egy kiállás nélküli szakasz körülbelül 1 óráig tart.)

A hihetetlenül kicsi és mindössze 40 kg tömegű motor lenyűgöző, 400 lóerős teljesítményre képes. Ami a méreteket illeti, maga az erőforrás mindössze 500 mm magas, 400 mm hosszú és 200 mm széles. Bár a súlya miatt nem engednék fel kézipoggyászként egy repülőgépre, méreteinél fogva könnyen beleférne a nemzetközi repülőtereken felállított csomagellenőrző keretekbe.

A Nissan DIG-T R erőforrás 7500-as fordulatszámon 380 Nm-es nyomatékot ad le. A 10 lóerő/kg-os aránynak köszönhetően az új motor az idei FIA Forma-1-es világbajnokságban használt új motoroknál is jobb teljesítmény/tömeg aránnyal rendelkezik.



A Nissan a forradalmian új versenyautó fejlesztése során szerzett tapasztalatait a 2015-ös FIA World Endurance Championship bajnokságra tervezett LM P1 osztályú autójánál is felhasználja

Mivel a Nissan ZEOD RC tanulmányautó fejlesztésének kiemelt célja a méretcsökkentés és a hatékonyság növelése, a Nissan a motor fejlesztése során egy új kenőanyaggyártó partner, a Total segítségét kérte. A francia kenőanyaggyártó cég a Nissan mérnökeivel szoros együttműködésben fejlesztette ki a motorban rejlő lehetőségek maximális kiaknázását szolgáló üzemanyagot és kenőanyagokat.

A japánok ZEOD RC az Automobile Club de l'Ouest által az új és innovatív technológiájú (a klasszikus francia hosszú távú megmérettetésen korábban még nem szerepelt) járműveknek fenntartott 56-os bokszból fog indulni az idei Le Mans-i 24 órás versenyen.

„Motorfejlesztő csapatunk komoly eredményeket ért el a belső égésű motorral" – mondta Darren Cox, a Nissan Global Motorsport igazgatója. „Biztosak voltunk benne, hogy a Nissan ZEOD RC elektromos hajtását nagy figyelem övezi majd Le Mansban, de a kombinált, igény szerint akár zéró emissziós/benzines erőforrásunk is egy valódi mérnöki remekmű. A Nissan lesz az első nagyobb autógyártó, amely háromhengeres motort használ egy komolyabb nemzetközi autóversenyen. Célunk, hogy fenntartsuk a motorok méretcsökkentésében elfoglalt vezető helyünket az iparágban. A motor fejlesztése során szerzett tapasztalatainkat a Nissan jövőbeni közúti járműveinél is kamatoztatni fogjuk. Arra törekszünk, hogy az autó minden meghatározó területén – a hajtásláncban, az aerodinamikában és a kezelhetőségben egyaránt – új mércét állítsunk fel a hatékonyság tekintetében. A hajtáslánc kifejlesztése során a Total csapatával szoros együttműködésben arra törekedtünk, hogy a motor belső súrlódásán kívül a hajtáslánc összes elemének súrlódását is csökkenteni tudjuk. Mivel a súrlódás a teljesítmény fő ellensége, ezért a hatékonyságnövelés során az egyik legfontosabb célkitűzésünk annak csökkentése volt."

> „Bár a súlya miatt nem engednék fel kézipoggyászként egy repülőgépre, méreteinél fogva könnyen beleférne a csomagellenőrző keretekbe."

A benzinmotor és a villanymotor teljesítménye egy közös ötfokozatú sebességváltón és Michelin gumiabroncsokon keresztül jut el az útra.

Az elkövetkező négy hónap során a Nissan ZEOD RC-t egy mindenre kiterjedő tesztprogrammal készítik fel az idén június 14–15-én megrendezendő Le Mans-i 24 órás versenyre.





A mindenre kiterjedő dinamikus próbákat követően az elektromos és belső égésű motorral felszerelt Nissan ZEOD RC néhány hete meg is tette első köreit a versenypályán

Előnyszerzés

Audi Sport quattro laserlight concept



Dinamikus formák, bőséges erőtartalékok és a legújabb elektronikai rendszerek: látványos műszaki tanulmánymodellel érkezett az Audi a Las Vegasban rendezett Consumer Electronics Show (CES) kiállításra. Az Audi Sport quattro laserlight concept az 1983-as klasszikus Sport quattro modellt idézve kínál kitekintést a jövőre, mégpedig a hálózatról tölthető (plug-in) hibridhajtás, a kezelő- és kijelzőrendszerek, illetve a világítástechnika terén egyaránt a márka legkorszerűbb fejlesztéseivel.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: AUDI

„Új show-modellünk számos területen jelzi egyértelműen technikai előnyünket" – hangsúlyozta Prof. Dr. Ulrich Hackenberg. „Ilyen az 515 kW teljesítmény mellett mindössze 2,5 l/100 km üzemanyag-fogyasztású e-tron hajtástechnika, a teljesítményével minden korábbi megoldást felülmúló lézer fényszóró, valamint az iránymutató fedélzeti elektronikával megvalósított, új kezelő- és kijelzőrendszerek együttese. Ez már az Audi jövője."

A Sport quattro concept továbbfejlesztéseként született, plazmavörösre fényezett új kupé mély benyomást keltő eleganciával ötvözi a történelmi Sport quattro hatalmas erejét. Karosszériája szorosan nagyméretű kerekeire simul, túlnyúlásai rövidek, arányai pedig kimondottan sportosak. 2784 milliméteres tengelytáv mellett hosszúsága 4602 milliméter, miközben a kétajtós modell tekintélyes, 1964 milliméteres szélességéhez mindössze 1386 milliméteres magasság párosul.

Jellegzetes quattro stílusban megjelenő kettős körfényszóróival az Audi immár a világítástechnika jövőjét mutatja be, mégpedig a Mátrix-LED és a lézerfény korszerű kombinációjával. A fényszórókban két-két lapos, trapéz alakú elem látható, a külsők a Mátrix-LED technikával és speciális árnyékolóval a tompított, míg a belsők lézer segítségével a távolsági fényt állítják elő. A nagy teljesítményű lézerdiódák mérete lényegesen elmarad a fénykibocsátó diódáké (LED) mögött, átmérőjük ugyanis mindössze néhány mikrométer. Közel 500 méteres hatótávjával a lézeres távfény mintegy kétszer olyan távolra és háromszor akkora fényerővel világít, mint a LED-technikájú távfény. E jövőbe mutató, s az Audi R18 e-tron quattro versenyautóban 2014-ben már megjelenő megoldásával az Audi ismét egyértelművé teszi a járműves világítástechnika területén elfoglalt vezető pozícióját.

Az Audi Sport quattro laserlight concept erősen megdöntött, szögletes C-oszlopai és sárvédői jellegzetes felső domborulatai a klasszikus Sport quattro formáit idéző további egyéni stílusjegyek. Újszerű megfogalmazásban és hangsúlyosan kidolgozva a karosszéria széles vállöve is a dinamikus összhatást erősíti. A határozottan meghúzott kontúrok a teljes autón erőtől duzzadó hatást keltő felületeket határolnak, a homorú és domború formák sajátos játéka pedig ismét csak az új kupé atletikus karakterét emeli ki.

A hatszögletű Singleframe hűtőrács szintén a márka jövőbeni sportos szériamodelljeinek formavilágába enged bepillantást. Alsó része szinte függőleges állású, míg a felső a motorházfedél ívét követi, a rácsbetét pedig a versenysportban alkalmazott jellegzetes megoldás. A mélyre húzott hűtőrács a show-modell szélességét hangsúlyozza. A tekintélyes méretű légbeömlő nyílásokat két-két függőleges borda tagolja, amelyek a motorházfedél karakteres vonalait viszik tovább. A szénszál-erősítésű műanyagból (CFK) készült splitterelem a versenyautókat idézve jócskán előrenyúlik.



A lézeres távfény 500 méterre is képes elvilágítani, emellett minimális a helyigénye

AQUAPROFIT
Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.



A jövő környezetét fejlesztjük

Szakterületeink:

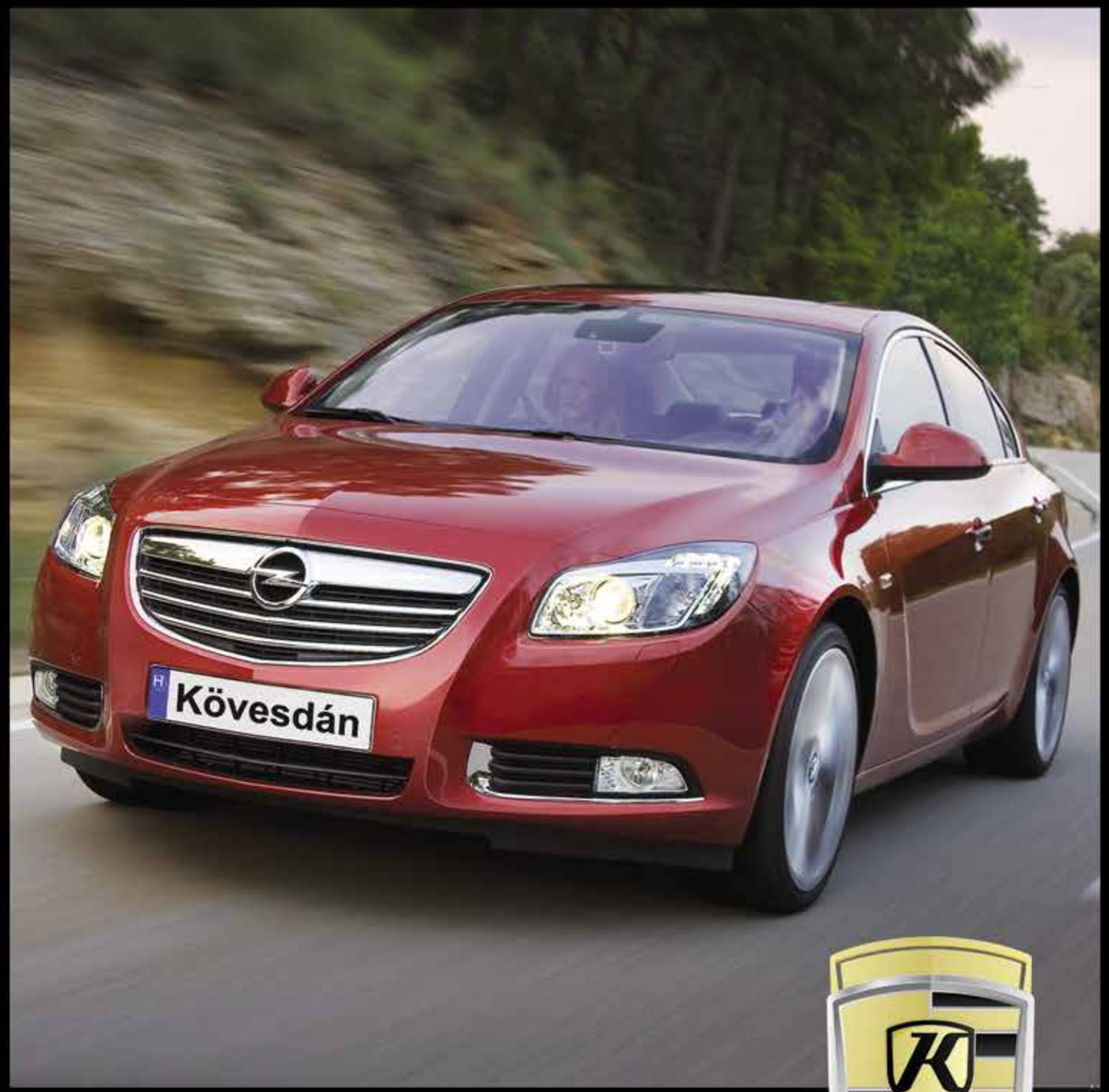
– környezetvédelem
– vízgazdálkodás
– területfejlesztés
– turizmus
– projektfinanszírozás

www.aquaprofit.com

Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30
1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu
Tel.: 061-229-2500/12m.
szerviz@kovesdan.hu



Vásároljon! Jó minőségű használt autót,
elérhető áron, akár 1 év garanciával,
olcsó szervizháttérrel!

Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service

Iskolapélda

VW Tiguan Sport & Style BMT 2.0 TDI DSG 4Motion

A Volkswagen szabadidő-autója kiváló példa a gyárak professzionalizmusára, amelynek legfőbb célja minél több modell értékesítése.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A tesztautót nem igazán érheti kritika: fürge, takarékos, kényelmes, csinos, ez a felszereltségi listából és a motorizáltságból világosan következik. A Tiguanba épített extrák értéke esetünkben meghaladja az alapmodell árát, ezért inkább a háttérre fókuszálunk.

A VW közepes méretű szabadidő-autója 2008-ban lépett a piacra és tavaly történt a szokásos ráncfelvarrás, ahol kijavították az elől hibáit, érkeztek új motorok és változtattak az autó külsején. Hogy mennyire fontos a Tiguan, elmondják a számok: 2011-ig 700 ezer darabot gyártottak belőle, nem csak hazai pályán, hanem Vietnamban, Oroszországban és persze Kínában is – mivel ezeken a piacokon is rendkívül kapós volt.

A németek profizmusa azzal indul, hogy minden vevő igényét ki tudják elégíteni. Tesztautónk Sport&Style felszereltsége és a terepre jobban hangolt modellektől eltérő hűtőrácsa, az orr kialakítása mutatja, hogy utcai közlekedésre optimalizálták. Ezen felül az extrák között landolt az R-line csomag, amely még jobban elvitte a négykerekűt a sportosság irányába.


A manapság divatos fehér szín kiválóan illik az autóhoz



Az építőelemek a Volkswagennél bevált darabok, a 177 lóerős TDI-motor és a dupla tengelykapcsolós váltó megadja az alaphangot. A hajtáshoz csatlakozott a 4×4-es technika és az adaptív csillapítás, az utóbbi segítségével a kanyarokban már egész személyautósak a menettulajdonságok. A számtalan felszereltség, motor, váltó, belső kialakítás által így lett kielégítve a vásárlói igény, amely gyors, takarékos, városban használt szabadidő-autót szeretne.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4432/1809/1666 mm
Motor:	1968 cm³, 177 LE/4200, 380 Nm /1750
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,5 mp
Ár:	13 929 740 Ft (Alapár: 6 958 560 Ft)
Tesztautó:	Miskolc Autóház Kft.

Elérhető biztonság

Nissan Note 1.2 Acenta

Megérkezett a második generációs Note, amelynek a külsejét az európai igényekhez igazították, így sportosabb és alacsonyabb elődjénél, és kisautóként pozícionálja a Nissan, nem egyterűként.

SZÖVEG, FOTÓ: BUDAVÁRI ZOLTÁN

Az autó oldalát az úgynevezett „squash-line” díszíti, amely a falról lepattanó labda ívét viszi végig a jármű profilján. A hűtőrács a megszokottól eltérően belenyúlik az első fényszórókba, érdekes fazont adva a Nissan elejének. A hátsó lámpák érdekessége, hogy azok a jármű oldalába is átfutnak.

Az autó tágas belseje továbbra is megmaradt, főleg a második sorban jelentős a kínálat, a nagy lábtérnek a gyerekülést használók és az átlagnál magasabbak örülhetnek igazán. A felvonultatott technika igen jó, az autóban start-stop rendszer, öko-kijelző és sebességtartó automatika is található.







Ha ez nem lenne elég, a biztonságot is alaposan megerősítették a japánok. A Nissan „aktív biztonsági pajzsnak” nevezte el a csomagot, amely kamerák segítségével figyeli a holt teret, sávelhagyáskor jelez, valamint figyelmeztet, ha mozgó tárgyat vagy személyt érzékel az autó közelében. Ezeket tetézi a parkolást segítő, Juke-ból ismerős 360 fokos kamera, amely nem szemfényvesztés, jelentős segítséget nyújt.

Az 1,2 literes benzinmotor alapjáraton kicsit reszketett, kigyorsításnál hallani és érezni is lehetett a háromhengeres motor okozta vibrálást. Teljesítménye átlagosnak mondható, tesztautónk vegyes használat során 6,3 litert fogyasztott.

Összegezve a tapasztalatokat, úgy gondoljuk, hogy ez a kisautó jó ár-érték aránnyal rendelkezik, biztonságos és ezeken felül még a fogyasztása is elfogadható.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4100/1695/1530 mm
Motor:	1198 cm³, 80 LE/6000, 110 Nm/4000
Gyorsulás (0–100 km/h):	13,7 mp
Ár:	4 730 000 Ft (Alapár: 3 199 000 Ft)
Tesztautó:	Nissan Sales CEE Kft.

www.Porsche911service.hu



Minden típusú Porsche szervizelését vállaljuk!
Időpont 2 napon belül: +36704500528
1221 Bp, Hajó utca 1.

Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



Négyajtós – olasz módra

Maserati Quattroporte GTS

Már hazánkban is elérhető a Maserati luxuslimuzinja, amely a szigonyos márka válasza a német és a japán konkurencia elitmodelljeinek kihívásaira.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az olaszok ennél a járműnél is bevetettek mindent, amivel megkülönböztetik magukat az ellenfelektől, sőt az anyagiak terén is eltérnek a többiektől: a kékvérű, idén száz éves – és a Ferraritól már független – márka árait a németek fölé lőtték be. Az autóval való ismerkedést a fülünkön keresztül érdemes kezdeni: az 530 lóerős, dupla turbós motornak a hangjától ugyanis libabőrös lesz az ember. Ez megalapozza azoknak a tulajdonosoknak a szerelembe esését, akik szeretnek vezetni, és elegük van az agyonszabályozott, lassan már vezető nélkül is boldoguló okos autókból. A Quattroporte tulajdonképpen csak ezen a téren marad el a hi-tech konkurensektől, nem szerelték fel annyi elektronikai berendezéssel, mint például a Mercedes-Benz S osztályt. A karosszéria továbbviszi az elől formavilágát, belül olyan dolgokkal találkozni, ami manapság ritkaságszámba megy: a fa fa, a bőr bőr, az 5,2 méteres hossznak köszönhetően pedig pazar a helykínálat.

Az olaszok okosak: a német ZF-től vásárolták a nyolcsebességes automataváltót, ami a Range Rovertől kezdve a BMW-ig már sok típusban bizonyított. A szerkezet villámgyorsan, okosan kapcsol, amiről a rövid



Ilyen látványt egy konkurens sem képes szolgáltatni, és az általa keltett hangorkánról még nem is beszéltünk



menetpróba során sikerült meggyőződni, és örömmel lehetett nyugtázni, hogy az új Quattroporte elbúcsúzott a differenciálművel egybeépített, egyedi konstrukciójú, hátra szerelt sebességváltótól.

A vezető két menetprogram közül választhat, amelyek közül az egyik lelkesedésre ad okot, hiszen itt a sportfokozat tényleg sportos: a motorhang vadabb, a gázpedál reakciója gyorsabb, a futómű pedig szinte versenypályára való. Ezt az élményorgiát nehéz pótolni a belépő modellnek szánt, 30 millió körüli dízelnél...

A hátul hajtó sportlimuzinnál nincs korlátozott végsebesség, 307 km/óra a legnagyobb tempó. Talán ennél is többet érhet azonban az a megoldás, amely igazi unikum az elektronika uralta „művilágban": a limuzin valódi, önzáró differenciálzárat kapott, mint a sportautók.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	5262/1948/1481 mm
Motor:	3798 cm^3, 530 LE/ 6500, 710 Nm/ 2000
Gyorsulás (0–100 km/h):	4,7 mp
Ár:	57 099 886 Ft (Alapár: 34 880 000 Ft)
Tesztautó:	Wallis Motor Pest Kft.

Leonie
és a tuningverdák





Lány

Név: Leonie Hagmeyer-Reyinger
Kor: 21 év
Lakhely: Németország
Foglalkozás: egyetemista

Tavaly Magyarországon fotózták a szakma egyik legfontosabb kiadványát, a Miss Tuning 2014-es naptárát. Bár előző számunkban már tallóztunk a kalendáriumból, olvasóink kérésére most újabb képekkel illusztráljuk a német modell szépségét és a hazai autóépítők kifinomult ízlését.





Fotó: Max Seam



OLVASÓINKTÓL

Magnussen különleges tehetség
Hagyjuk már ezt a „Magnussen, a csoda gyerek” hajcihőt! Százszámra van ilyen fiatal tehetség és a legtöbbnek a legjobb helyezése a 12. volt… Valószínűleg itt is a pénz beszélt, meg a szponzorok akarata érvényesült.

Szekeres Róbert

A legrondább autók jöhetnek 2014-ben
Nem értem, miért kell minden évben siránkozni azon, hogy változnak bizonyos alkatrészek. Ennyi erővel a 70-es évek autóit is visszasírhatjuk, sőt nekem az 50-es évek „szivarjai” tetszenek a legjobban. Az a lényeg azonban nem ez, hanem hogy gyorsak és biztonságosak legyenek és ne tudja akármelyik buszsofőr elvezetni őket. Akkor talán kevesebb „béna” pilóta merészkedik az első osztályba.

Bódy András

Idén nem érkezik versenyező a GP2-ből az F1-be
Mivel már az F1-ben is a pénz beszél, sajnos lehet, hogy egyre több ilyen alkalom lesz. Sőt amennyire visszafejlődik a sportág, előfordulhat, hogy már nem is akarnak majd menni az F1-be a fiatalok, sokkal izgalmasabb szériák vannak már sajnos.

Kiss Alex

Dupla pontot ér az utolsó futam
Nem következetes ez a szabály, semmi köze a sporthoz, ez már szórakoztatóipar. Lassan olyan lesz mint a pankráció, szánalmas! Mintha a fociban a 85. perc után rúgott gól kettőt érne... Ez lenne a FairPlay?

Rekeczki László

Horner: A női pilóták nem elég jók az F1-hez
Amikor Franchitti helyére kerestek új embert, a Ganassi csapat ügyvezető igazgatója elmondta, hogy az F1-es versenyzők se fizikálisan, se mentálisan nincsenek felkészülve az IndyCar támasztotta követelményekre. (Barrichellót is felhozta példának, aki ráadásul 19 évnyi tapasztalattal érkezett). Szóval ilyenkor elgondolkodik az ember, hogy Danica Patrick vagy Simona de Silvestro létezésével tisztában van-e Horner…

Indy *guide*

HELYESBÍTÉS

Előző számunk Pályaválasztás című cikkének John Surteest és Michael Schumachert összehasonlító mondatában téves adatok szerepeltek. Surtees valójában öt motorral szerzett világbajnoki címet (három az 500-as, kettő a 350-es kategóriában) követően vett részt első Formula-1-es versenyén 1960-ban, s miután abban az évben is megnyerte mindkét kategóriát, első teljes Formula-1-es szezonját már hétszeres gyorsasági motoros világbajnokként futotta. A helyesbítést köszönjük Dienes Ágoston olvasónknak.

TÍZ ÉVE ÍRTUK



Michael Schumacher Ferrari F2003-GA-ja 2:1 arányú vereséget szenvedett egy Eurofighter Typhoon vadászrepülő ellen abban a rendhagyó párbajban, amelyben az aszfalt és a levegő urai mérték össze erejüket. A Róma melletti Baccarini légibázison a legrövidebb, 600 méteres távon Schumi az eső ellenére 0,2 másodperccel legyorsulta az olasz légierő büszkeségét. A hosszabb futásokon azonban esélye sem volt: a Ferrari 900 métert 0,2, az 1200-at pedig már 2,5 másodperccel lassabban teljesítette.

Jean Alesi, akit Franciaországban nemrégiben gyorshajtáson kaptak, elismerte, hogy hibázott. „Helytelenül tettem, nem vitás. Senki nem lépheti át a megengedett sebességhatárt, még egy profi autóversenyző sem” – jelentette ki Gerhard Berger egykori csapattársa. De egyben azt is hozzátette, hogy az interneten közzétettekkel ellentétben nem 191-gyel, hanem 181 km/h-val hajtott.

Max Mosley megerősítette, hogy a 2004-ben módosulni fognak a versenyzőkre vonatkozó büntetési szabályok. A bokszutcán át letöltendő keresztülhajtásos büntetés (drive-through penalty), valamint a bokszban letöltendő stop-and-go büntetés megszűnik, helyettük egy merőben más – de a világbajnoki pontverseny kimenetelét akár döntően befolyásoló – szankcionálási forma lép életbe. E szerint a viadalon súlyos szabálytalanságot elkövető versenyző a futam után büntetőpontot (post-race penalty) kaphat, amelyből ha összegyűjt hármat, könnyen egyversenyes eltiltással számolhat.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Felbontotta motorszállítói szerződését a Ferrarival és a McLaren-Mercedesszel szövetkezett a Force India. Vijay Mallya csapata a Mercedes-Benztől motort, a McLarentől pedig váltót, hidraulikus rendszert és KERS-t kap majd. Az előző csapatvezető, Colin Kolles távozott az istállótól, s új műszaki vezetőt neveznek ki Mike Gascoyne helyére is. Fontos újdonság, hogy az operációs igazgató a McLarentől érkező Simon Robert lesz.

Sebastian Vettel továbbra is biztos benne, hogy jó döntést hozott azzal, hogy a Toro Rossótól a Red Bull Racinghez teszi át a székhelyét. A tavaly egy futamgyőzelmet arató német elmondta: „Nem hiszem, hogy ez visszalépés lenne. Hosszú út áll előttünk, de mindannyian kőkeményen dolgozunk és bízunk benne, hogy az új autó azonnal gyors lesz és fel tudjuk venni a verseny a legjobbakkal.”

Nem mindennapi ajándékot kapott a BMW-től 24. születésnapjára Robert Kubica: a lengyel ász kipróbálhatta a bajor márka V12 LMR kódjelű sportkocsiját, amely 1999-ben győzelmet aratott a Le Mans-i 24 órás versenyen. Az eseményre a mexikóvárosi Hermanos Rodriguez-versenypályán került sor, ahol a Formula BMW sorozat világdöntőjét tartották.

SZÁMTAN

3 **MINI** nyerte az idei Dakart, Nani Romának motoros elsősége után autóval is sikerült győznie, igaz ehhez csapattársa, Stephan Peterhansel segítsége is kellett

45 **ESZTENDŐS** volt idén január harmadikán Michael Schumacher. A síbalesetet szenvedett és kómában tartott pilótát a kórháza előtt a szurkolók kitartásra bíztatták

99 **LESZ** Adrian Sutil rajtszáma idén, mert „az életben is mindig a maximumra törekszem!”

130 **R** volt az F1 legnehezebb kanyarjának a neve és Suzukában állította próba elé a versenyzőket, de átépítették. A japán versenyhelyszín a szakértők szerint így is a legnagyobb kihívást jelenti a pilótáknak

832 **KILOMÉTERT**, azaz 188 kört teljesített a legszorgalmasabb versenyző, a mercedeses Nico Rosberg a jerezi kollektív teszten

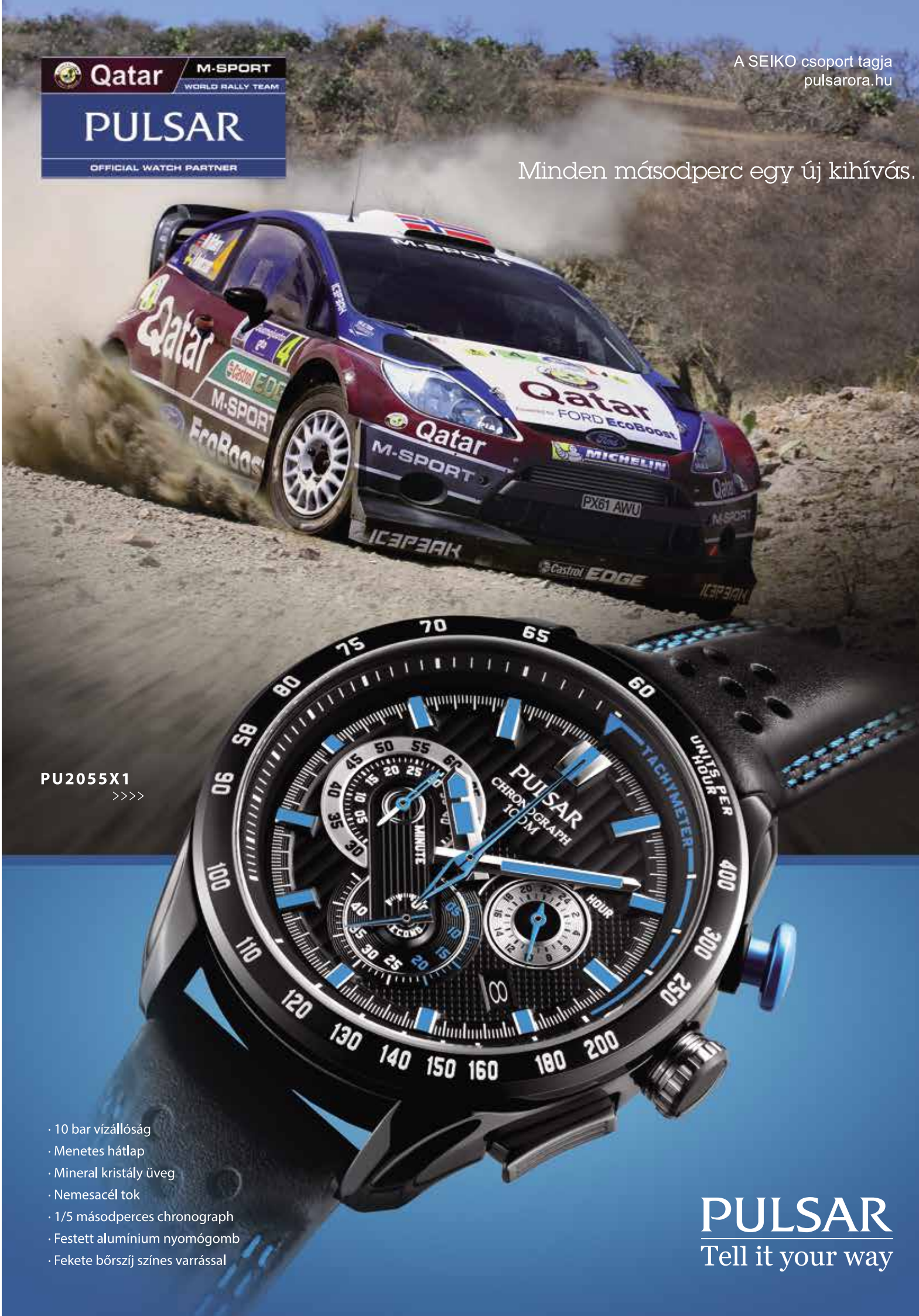
1999 **VÉGÉN** tesztelte Tom Kristensen a még kiforratlan Williams F1-es versenygépet Jerezben, de végül nem kapott szerződést a dán – amit azóta már mindenki nagyon megbánt

HÁZUNK TÁJA

Az Autósport és Formula Magazin és a Formula.hu karácsonyi „Ünnepelj velünk” nyereményjátékának szerencsés fődíj-nyertese pár napja átvehette Casio karóráját. A Facebookon zajló akciónkban különbségeket kellett keresni, ennek során több ezren pályázták meg nyereményinket. A féléves AFM előfizetést végül B. Barnabás, a 10 E Ft értékű F1-es ajándékcsomagot S. Petra nyerte, a fődíjat pedig R. Attila nyerte. Az Autósport és Formula Magazin főszerkesztője a fődíj nyertesének személyesen adta át a Red Bull Racing logójával díszített modellt.






Qatar
M-SPORT
WORLD RALLY TEAM
PULSAR
OFFICIAL WATCH PARTNER
A SEIKO csoport tagja
pulsarora.hu
Minden másodperc egy új kihívás.
PU2055X1
>>>>
· 10 bar vízállóság
· Menetes hátlap
· Mineral kristály üveg
· Nemesacél tok
· 1/5 másodperces chronograph
· Festett alumínium nyomógomb
· Fekete bőrszíj színes varrással
PULSAR
Tell it your way