Autósport és Formula

Magyarország motorsport magazinja | XV/9. szám, 2014. szeptember

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

Nem korai?
17 évesen az F1-be

www.formula.hu

Alonso dilemmája

Jó döntés a Ferrarinál maradni?

Elektronikus fékek
Pat Symonds elmagyarázza

- **Paddy Lowe**
  A Mercedes esze
- **Későn érők**
  Kezdő F1-es pilóták, túl a harmincon
- **Ralivereség**
  Kikapott a VW



9 771785 948009 14009

Az MNASZ kiemelt médiapartnere



Autósport és Formula

www.formula.hu
facebook.com/formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Borbás Bálint, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Méhes Károly, Surányi Géza, Tóth Gábor
Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
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
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomdai előállítás: Kvadrát Print
Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599, Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu, www.kvadratprint.hu
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj:
6 hónapra 3790 Ft
12 hónapra 5990 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:





Belháború



Amikor múlt havi magazinunk Hamilton és Rosberg párharcáról szóló összeállításának az Egy garázsban az ellenséggel címet adtuk Joseph Ruben klasszikus thrillerének címére rájátszva, magunk sem voltunk teljesen biztosak abban, hogy elfogadható az „ellenség” megnevezés két egymás ellen küzdő sportember kapcsán. Az élet aztán gyorsan igazolt minket.

A Belga Nagydíj estéjén már aligha érezte volna túlzásnak bárki ezt a megnevezést: Hamilton és Rosberg kapcsolata az idei nyár végére mélyebbre jutott, mint az elmúlt két és fél évtizedben bármely csapattárspárosé. Pedig Mark Webber is tudna egy-két dolgot mesélni.

„Melyiket szeressem?” – ez a kérdés állt az AFM augusztusi számának címlapján. Augusztus 24-én ez a kérdés legalábbis átmenetileg eldőlt a Mercedes garázsában: Nico Rosberg hibázott, amiért a csapat vezetői nyilvánosan megrótták őt, és emellett egy pontosan nem ismertetett büntetést is kiszabtak rá. A zárt ajtók mögött valószínűleg Lewis Hamiltont sem dicsérték meg, aki egy szűk körben lefolytatott megbeszélés után a sajtó előtt kiteregette a bent elhangzottakat, ráadásul Rosberg szavait minden bizonnyal kontextusukból kiragadva igyekezett meggyőzni minket arról, hogy csapattársa szándékosan ütközött neki, és okozott ezzel a versenyét lenullázó defektet autóján.

A Mercedes háza táján persze azonnal elindult a tűzoltás, először Toto Wolff próbálta Hamilton nyilatkozatának élét elvenni több-kevesebb sikerrel, majd pár nappal később Nico Rosberg kért elnézést a történtekért, ezt követő nyilatkozatában pedig már Hamilton is megenyhült kissé. Bár az ilyen esetekben rendszerint legfeljebb találgathatjuk, hogy mennyire őszinték ezek a reakciók, s mennyiben kényszeríti rá a csapat PR-gépezete a versenyzőkre a bocsánatkéréseket és a megbocsátásokat, most mégis lehet némi támpontunk ezzel kapcsolatban.

Sokaknak szemet szúrhatott, hogy bár a soron következő Olasz Nagydíj díjátadóját megelőzően a két versenyző szó szerint észre sem vette egymást, a dobogón még koccintottak is egymással. Egy apró mozdulat volt csak, mégis sokat elárult: Hamilton és Rosberg a külvilág felé megpróbálják azt mutatni, hogy sikerült rendezni a viszonyukat, ám ez a szituáció olyan feszengéssel telt kínos jelenetekhez vezet, mint a monzai dobogón készített interjú, mely műfajában az elmúlt évek talán legfurcsábbja volt. Az Olasz Nagydíj napján lapunk birtokába jutott egy információ, mely a két versenyző arckifejezései és testbeszéde alapján aligha nevezhető meglepőnek: munkatársunk bizalmas forrásból megtudta, hogy az egységes csapat látszatát fenntartani kívánó vezetés egy szerződéskiegészítést íratott alá a pilótákkal, mely még azt is rögzíti, hogy a versenyhétvégéken legalább hány alkalommal kell egymás társaságában mutatkozniuk.

Természetesen pályán ütköző csapattársakat senki sem szeretne látni, a Hamilton kontra Rosberg párharcra mindent egybevetve mégis nagy szüksége van most a sorozatnak. Bár a Mercedes mögötti helyekért változatos csata zajlik, öt különböző csapat autója végzett már az Ezüst Nyilak mögötti legjobb pozícióban, a közvéleményt ez nem hozza lázba, ha eközben az élen csakis egy ifjú ausztrál tudja megtörni a Mercedes hegemóniáját – s önerőből még neki sem sikerült ez. Hogy a világbajnoki küzdelem ne fulladjon unalomba, arról Hamilton és Rosberg tesznek, akiknek az első európai verseny, Spanyolország óta nem volt egyetlen sima hétvégéjük sem.

A jövő pedig egyelőre kérdéses. 1989-ben Prostnak nem volt maradása a McLarennél, ahogy Alonso is elhagyta a csapatot a 2007-es problémákat követően. A hasonló végkifejlet most a Mercedesnél sem zárható ki teljesen, hiszen maga Toto Wolff is beismerte, hogy eljuthatnak a problémák arra a szintre, ahol nem lesz más választásuk, mint a páros felbontása. Ez a történet még koránt sem ért véget...

Gellérfi Gergő
szerkesztő



A hozzáadott érték

- Értékteremtő megtakarítások
- Ingyenes tőzsdei tanfolyamok
- Tőzsdei elemzések
- Prompt részvényügyletek
- Határidős és CFD ügyletek
- Befektetési alapok, vagyonkezelés
- Nyugdíj- és egészségpénztárak
- Banki betétek

Középpontban az életminőség

- LIFESTYLE HOTEL MÁTRA***superior
- ETO PARK HOTEL**** Business & Stadium, Győr
- ETO Park multifunkciós központ
- Core Venture Kockázati Tőkealap-kezelő
- Dr. Fachet Immunforte alternatív medicina
- QuaesTel telekommunikáció
- nb1.hu – minden, ami labdarúgás











Mert a világot látni kell

- Egzotikus és mediterrán üdülések
- Belföldi utazások, wellnesspihenések
- Városlátogatások és körutazások
- Sport- és koncertutak
- Síutak, hajóutak és nyelvi utak
- Repülőjegyek

QUÆSTOR

QUAESTOR Csoport

www.quaestor.hu

pénzügyek befektetések utazás telekom **www.quaestor.hu** infovonal: 06 40 222 111

FORMULA-1

TINISZTÁR 8
Max Verstappen 17 évesen F1-es pilóta lesz

AHOGY ÉN ISMEREM 14
Paddy Lowe, a Mercedes esze

ELEKTRONIKUS FÉKEK 20
Pat Symonds elmagyarázza

MENNI VAGY MARADNI? 22
Súlyos döntések a pilótafülkén kívül

KÉSŐN ÉRŐK 30
F1-es pilóták, túl a harmincon

KÜLÖNVÉLEMÉNY 44
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

A GYŐZTES BÜNTETÉSE 47
A Zengő Junior Team Spában

MEGTÖRT AZ URALOM 56
Marquez Brnóban dobogóra sem állhatott

TÖRTÉNELMI SIKER 58
Rali-vb: Kettős Hyundai-győzelem

KASSAI KIRÁNDULÁS 62
Rali-ob: Herczig megverte Kazárt

KÖZÖNSÉGSIKER 84
Kakucson csatázott a ralikrosszmezőny

HÁROM A MAGYAR IGAZSÁG 92
Kárai Tamás ismét Európa trónján

AL-ATTIYAH NYERTE 96
Hungarian Baja: A magyarok is helytálltak

MEGISMÉTELTE ÖNMAGÁT 100
A gyorsasági bajnokság Dunaszerdahelyen

SZLOVÁK NYÁRUTÓ 110
Gokartforduló Szlovákiában

AUTÓK – LÁNYOK

TDI KONTRA RS 118
25 éves az Audi dízeltechnikája

TUNINGTESZT ELSŐ KÉZBŐL 123
KW Toyota GT86

MENETPRÓBÁK 124
Opel Astra OPC, Renaul Clio GT, Peugeot 3008

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 128
Bettina és a BMW



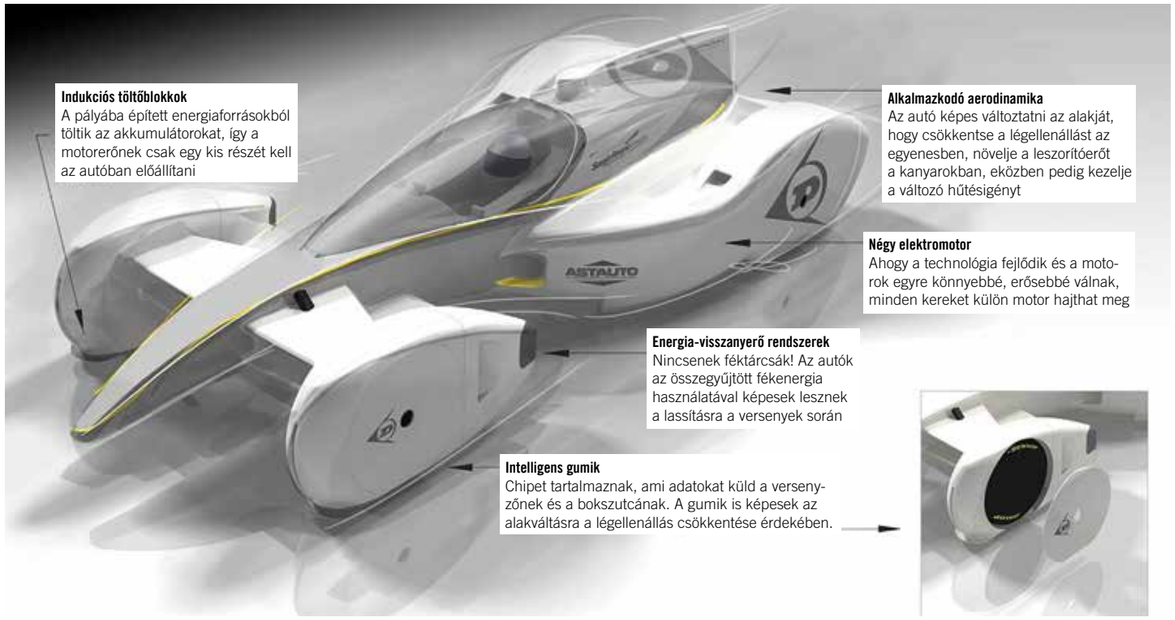




A pályához idomulva

Így nézhet ki a jövő versenyautója

A karosszéria és a gumik a körülményekhez idomulnak, féktárcsák pedig egyáltalán nincsenek? Mindez egyelőre még csak a tervezőasztalon létezik, de akár ilyenek is lehetnek a versenyautók néhány évtized múlva.



A Dunlop abroncsgyár arra kérte az autósport rajongóit, hogy fogalmazzák meg, szerintük milyen technikai innovációk tűnhetnek majd fel a jövő versenyautóin – a legjobb ötletek alapján pedig a korábban Brabhamnél és a Benettonnál is dolgozó Formula-1-es tervező, Sergio Rinland rajzolta meg a képzeletbeli modellt.

A hajtást természetesen elektromotorok nyújtanák, és ahogy azok egyre könnyebbekké és hatékonyabbakká válnak, megoldható lesz, hogy minden kereket külön motor hajtson – ezáltal az autó szabadabban mozoghatna a pályákon, hiszen a kanyarokban különböző nyomatékkal terhelheti a kerekeket, amelyeknek nem is kell azonos sebességgel forogniuk. Az autókat hidrogén üzemanyagcellákkal terveznék, fenntartva annak lehetőségét, hogy az intelligens zárt versenypályák létrejöttével az aszfaltba épített energiaforrások menet közben töltsék a gépeket.

A vezetőszárnyakra nem lesz szükség, mivel a karosszériát olyan anyagból építik, amely formájának változtatásával képes alkalmazkodni a körülményekhez – az egyenesekben kis légellenállást, a kanyarokban pedig nagyobb leszorítóerőt generálva, ezalatt pedig kezelve a hűtésigényt is. A szerkezetben felhasznált nanorészecskék által egyúttal az autók váza erősebbé, könnyebbé és biztonságosabbá válik.

Nem csak maga az autó lesz azonban képes alakváltásra, hanem a gumik is. A Dunlop már kísérletezik azzal a technológiával, amelyben az abroncsokba helyezett szenzorok képesek lesznek információkat küldeni a központi rendszerbe, és formájuk megváltoztatásával alkalmazkodnak a felfüggesztés és a motorerő paramétereihez, a pályához vagy annak állapotához. Ez azt is jelenti, hogy nem lesz szükség kerékcserére a versenyek során – a gumik védekezni tudnak saját kopásuk ellen, sőt még a vizes pályához is hozzá tudnak alakulni.

Az energiavisszanyerő-rendszerek eközben már olyan szintet képviselnek majd, hogy nem lesz szükség féktárcsákra sem. Mivel az autó száz százalékban el tudja raktározni a fékezéskor felszabadult energiát, annak újbóli felhasználásával megállíthatóak és lassíthatóak lesznek a járművek.

Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről

1. Hogy hívják azt a holland versenyzőt, aki részt vett az első Magyar Nagydíjon, 1986-ban?
2. Hány Forma-1 világbajnoki címet nyertek összesen ausztrál versenyzők?
3. Melyik sérült versenyzőt helyettesítette Baumgartner Zsolt a 2003-as Magyar és Olasz Nagydíjakon?
4. Mi a típusjelzése annak a legendás Maserati versenyautónak, mellyel Juan-Manuel Fangio 1957-ben világbajnokságot nyert?
5. Hol rendeztek még Belga Nagydíjat a jelenlegi helyszín, Spa-Francorchamps mellett?
6. Milyen hangszeren tudott játszani az 1976-os év világbajnoka, James Hunt?
7. Melyik csapat első versenye volt az 1978-as Brazil, utolsó pedig a 2002-es Német Nagydíj?
8. Milyen néven rendeztek 1997-ben és 1998-ban világbajnoki futamot a Nürburgringen?
9. Miért zárták ki Jenson Buttont a 2005-ös San Marinói Nagydíjról?
10. Melyik motorgyártó épített nyolchengeres turbómotort a Forma-1 történetében?

1. Huub Rothengatter; **2.** Négy (Jack Brabham 3, Alan Jones 1); **3.** Ralph Firman; **4.** 250F; **5.** Zolder, Nivelles; **6.** Trombita; **7.** Arrows; **8.** Luxemburgi Nagydíj; **9.** Az autója a minimális súlyhatár alatt volt a verseny folyamán; **10.** Alfa Romeo



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, Kecskemét, Malom központ, Tel.: 06 70 415 8523
KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435, SZAPÁRY EKSZERHAZ Szolnok, Baross Gábor út, Tel.: 06 56 378 221,

INFOLINE: 06 1 468 2295

Tinisztár

Max Verstappen 17 évesen a Toro Rosso pilótája lesz

A Formula-1 világát a nyári szünet utolsó hetében valósággal sokkolta a bejelentés: a jelenleg mindössze 16 esztendős **Max Verstappen** a 2015-ös szezonban Danyiil Kvjat csapattársa lesz a Toro Rossónál. Bár a mezőny jelenlegi tagjai közül többen is megvédték az ifjú hollandot, akinek F1-es bemutatkozásakor még mindig nem lehet majd közúti jogosítványa fiatal életkora miatt, sokan kételkednek abban, hogy 17 és fél évesen készen állhat valaki a Formula-1-re, még ha oly tehetséges is, mint Verstappen...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: RED BULL

Sokat változik a világ néhány hónap alatt. Idén tavasszal még Jos Verstappen fiaként hivatkoztunk az F3 Európa-bajnokság újoncára, ma viszont már az egykori F1-es versenyzőt emlegetik egyre többen Max Verstappen apjaként. Az autója hátsó szárnyán a Remember this name („Emlékezz erre a névre") feliratot viselő 16 esztendős ifjú tehetség néhány hónap alatt tett róla, hogy a Verstappen név ismét bekerüljön a köztudatba, talán még erősebben, mint Jos emlékezetes bokszutcai tűzesetekor, kereken húsz évvel ezelőtt.

Max Verstappen június végén került a figyelem középpontjába, amikor az F3-as Európa-bajnokság két egymás utáni hétvégéjén is megnyerte mindhárom futamot, amire korábban senki nem volt képes – a széria félig-meddig elődjében, az F3-as Euroszériában egy bizonyos Lewis Hamilton járt hozzá a legközelebb, még 2005-ben. Tette mindezt újoncként úgy, hogy tavaly még gokartokkal versenyzett, nála idősebb és tapasztaltabb versenyzőket legyőzve.

Néhány héttel később már arról cikkezett az F1-es média, hogy Verstappent több csapat is kiszemelte magának, de természetesen ekkor még szó sem volt 2015-ös szerződésről: a Ferrari, a McLaren, a Red Bull és a Mercedes a hírek szerint egyaránt az utánpótlásprogramjába szerette volna szerződtetni az ifjú hollandot. Innentől kezdve felgyorsultak az események, a Magyar Nagydíj hetében először arról számolhattunk be, hogy Hockenheimben Helmut Markóval találkoztak Verstappenék, napokkal később viszont olasz lapok azt közölték, hogy a Mercedeshez csatlakozik a fiatal tehetség.

Aztán egy héttel a Magyar Nagydíjat követően ismét szárnyra kapott a hír, hogy Verstappen a Red Bull-családhoz csatlakozik, ráadásul ekkor már nem kisebb dologról szóltak a pletykák, mint hogy a holland 2015-re versenyzői szerződést kap a Toro Rossótól. A felvetést mindenki hitetlenkedve fogadta, ám amikor augusztus 12-én bejelentették, hogy a tinédzser menedzsmentje a Red Bullt választotta a Mercedes helyett, egyre többen kezdtek gyanakodni, hogy az elképzelhetetlen pletykának mégis lehet valóságalapja. A holland Telegraaf napokkal később már tényként közölte



„Verstappen négy hónappal első európai formulaautós versenye után F1-es szerződést írt alá.”



Remember this name, azaz „emlékezz erre a névre” – Max Verstappen nemcsak kéri, de tesz is érte, hogy így legyen

a dolgot, végül augusztus 18-án este érkezett meg a megdöbbentő közlemény a sajtó munkatársainak postafiókjába: Scuderia Toro Rosso is pleased to announce that the newly recruited Red Bull Junior Team member Max Verstappen will drive for the team from the start of the 2015 Formula 1 season – „A Scuderia Toro Rosso örömmel jelenti be, hogy a Red Bull Junior Team új tagja, Max Verstappen a csapat versenyzője lesz a 2015-ös F1-es szezon kezdetétől.”

A 17. életévét szeptember végén betöltő fiatalember 1997-ben látta meg a napvilágot Belgiumban, és hétévesen kezdett gokartozni, egyetlen esztendővel azt követően, hogy édesapja kikerült a száguldó cirkuszból. Hogy tehetséges, az egy pillanatig nem volt kérdéses, sorra nyerte a korosztályos bajnokságokat, 2010-től pedig már nemzetközi megmérettetéseken is szerepelt, nem is akárhogy. Kevés olyan bajnokság volt, ahol elindult, de nem tudott azonnal sikeres lenni, győzelmeit rendre nála idősebb ellenfelekkel szemben érte el. Egyedül a 2012-es éve alakult kissé visszafogottabban, de ezt a következő idény diadalmenetével gyorsan feledtette. 2013 végére világos lett, hogy gokartban ennél többet már nem érhet el, ideje volt új kihívások után nézni.

Verstappen 2013 őszén ült először formulaautóba, több teszten is részt vett, s elindult a Ferrari által szervezett Florida Winter Series versenyein, ahol két futamgyőzelmet és három pole-t szerzett – pedig többek közt a Ferrari akadémiájának két tagjával, a tavaly a Formula Renault 2.0 Alps bajnoki címét megszerző Antonio Fuocóval és az F3-as Európa-bajnokság első helyét domináns teljesítménnyel elhódító Raffaele Marciellóval kellett megküzdenie. Verstappen végül az utóbbi sorozatban kapott szerződést a Van Amersfoot Racingtől, mellyel egykor édesapja is versenyzett. Első hétvégéjén dobogót szerzett, a másodikon pole-t és győzelmet, majd jött a dicsőséges júniusi hadjárat.

A többi, ahogy mondani szokás, már történelem: Verstappen nem egészen négy hónappal első európai formulaautós versenyét követően F1-es szerződést írt alá. Hogy miként jutott a történet idáig, azt persze csak találgatni lehet, a színfalak mögé, ahogy oly sok esetben, ezúttal sem tekinthetünk be. Verstappen tehetsége vitathatatlan, de ez önmagában kevés ahhoz, hogy valaki ennyire fiatalon F1-es szerződést kapjon – a valaha volt legifjabb F1-es pilóta rekordját majd két évvel döntheti meg jövő márciusban. A rendelkezésre álló csekély információból így próbálhatjuk meg felvázolni a legvalószínűbb forgatókönyvet:

„Ha kapsz egy esélyt, hogy bekerülj az F1-be, azt meg kell ragadni. Hány ilyen esélyt kaphatsz? Manapság nem túl sokat...” – mondta Verstappen Spában a Sky Sports mikrofonja előtt. Ez a megnyilatkozás jelentheti a kulcsot a történethez.

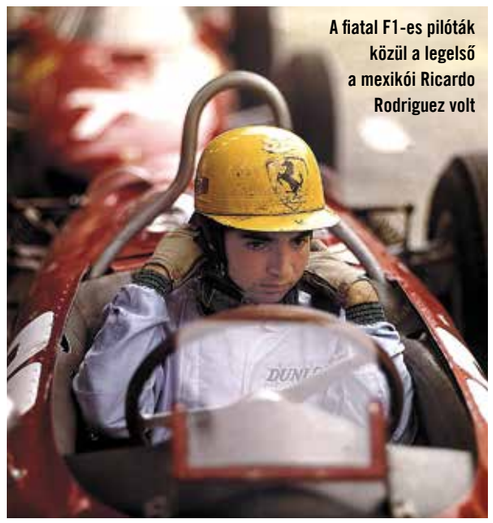
Jos the Boss

Max Verstappen édesapja, Jos, aki a maga idejében óriási rajongótáborral rendelkezett, komoly utánpótlássikerekkel a háta mögött érkezett meg a Formula-1-be. Első tesztjén, 1993 őszén, olyan időt ért el Estorilban a gyengécske Footwork Arrowsszal, mely a rajtrács tizedik helyére lett volna elegendő az előző hétvégi futamon, noha Verstappen egy 175 lóerős F3-as autóból ült át egy 750 lóerő körüli F1-esbe. Ezt követően szinte az összes istálló megkereste az akkor 21 éves hollandot, aki végül a Benetton tesztpilótája lett, majd a szezon során összesen tíz versenyen is autóba ülhetett, előbb a Michael Schumacher csapattársának szerződtetett JJ Lehto sérülése, majd később annak gyenge formája miatt. A holland egy önhibáján kívüli hajmeresztő balesettel kezdte az évet, majd két versenyen is harmadik lett, de a legemlékezetesebb vele kapcsolatos esemény mégis a németországi tűzesete volt, amikor az első bokszkiállása során lángra kapott az autója. Verstappen szerencsére enyhe égésekkel megúszta az esetet, mely a tankolóberendezések átalakításához vezetett. Bár Verstappen 1994-et követően még 96 futamon indult összesen hét különböző idényben, a videomegosztókon mégis a hockenheimi tűz az első találat a nevére, a második pedig már fia, Max. 1995 és 2003 közt összesen négy ízben szerzett pontot, kései karrierjéből egyértelműen kiemelkedik a 2000-es év, amikor Pedro de la Rosa oldalán több meglepő eredményt értek el a végnapjait élő Arrowsszal, a tragikus emlékű monzai futamon pedig még a dobogótól sem sok választotta el, végül negyedik lett.



Húsz alatt az F1-ben

Nem hogy 17, de még 18 éves pilóta sem indult soha a Formula-1-ben, 19 évesen is mindössze nyolcan mutatkozhattak be eddig a királykategóriában. Az úttörő a mexikói Ricardo Rodriguez volt még 1961-ben, aki Monzában a Ferrarival azonnal egy második rajthelyet szerzett, s a győzelemért harcolt kieséséig. Tehetsége sajnos nem teljesedhetett ki, egy évvel később egy Lotus volánja mögött életét vesztette a ma már az ő és a bátyja nevét viselő mexikói versenypályán. 1963-ban Chris Amon lett a második tini a királykategória történetében, majd jött 1980-ban Mike Thackwell, aki évtizedeken át minden idők legfiatalabb F1-ese volt. A következő ifjú titánra 18 évet kellett várni, aki Thackwellhez hasonlóan nem váltotta meg a világot: Esteban Tuero egyedül fiatal korával hagyott nyomot az F1 történetében. A következő két 19 évessel viszont már egészen más a helyzet: Fernando Alonso 2001-ben, Sebastian Vettel pedig 2007-ben robbant be az F1-be, második évükben egyaránt futamgyőztesek, a negyedikben pedig bajnokok lettek. Vettel első versenyét még a BMW-vel futotta, a másodikat viszont már a Toro Rossóval, ahol azóta még két húsz év alatti bemutatkozhatott: 2009-ben Jaime Alguersuari, idén pedig Danyiil Kvjat. Max Verstappen, ha minden a tervek szerint halad, második F1-es szezonja őszén tölti majd be a 19-et.



A fiatal F1-es pilóták közül a legelső a mexikói Ricardo Rodriguez volt







„Ha Verstappen nem válik be, akár húszéves kora előtt ‚volt F1-es versenyző' lehet belőle."

Kétségtelen, hogy a Red Bull nagyon meg akarta szerezni a hollandot, aki eddigi eredményei alapján valóban generációja talán legnagyobb tehetsége, és ha igaz, hogy első körben Verstappenék nemet mondtak nekik a Mercedes kedvéért, akkor Helmut Markónak elő kellett húznia a zsebéből az aduászt. Tennie kellett egy olyan ajánlatot, amire nem lehet nemet mondani, arról nem is beszélve, hogy a szerződés marketingszempontból is óriási siker volt. Az pedig, hogy a Toro Rossónál befutónak tűnő Carlos Sainz Jr. hoppon maradt, elfogadható áldozat, ahogy tavaly Antonio Felix da Costa, vagy 2011 végén a jelenleg még a valaha volt legfiatalabb F1-es versenyző címét birtokló Jaime Alguersuari is az volt.

Épp utóbbi esete világít rá, mi a történet legnagyobb veszélye Verstappen számára. A vitathatatlanul tehetséges, s két és fél éve során folyamatosan fejlődő spanyol 21 és fél évesen, majd félszáz nagydíjjal a háta mögött munkanélküliként találta magát abban az életkorban, amikor mások még az F1-es bemutatkozásra készülnek. És ahogy az ő esete megmutatta, második esélyt csak a legritkább esetben kap az ember. Ha Verstappen nem válik be, ha a bemutatkozás túl korainak bizonyul a számára, akár húszéves kora előtt „volt F1-es versenyző" válhat belőle, ami nagyon könnyen egy remekül induló karrier korai végét jelentheti.

A Formula-1 élmezőnyébe idén betörő két versenyző, Daniel Ricciardo és Valtteri Bottas példája mutatja meg, milyen fontos a jó felkészülés. Mindketten végigjárták a szamárlétrát, Bottas egy évet ki is hagyott, hogy csak teszteléssel készüljön az F1-re, huszonkét, illetve huszonhárom éves korukban érkeztek meg a száguldó cirkuszba, idénre pedig beértek: a hat nyári futamon mindketten négy dobogót szereztek, Ricciardo ebből három első helyet. Most 25 évesek, míg Verstappen, ismételjük meg még egyszer, 17 esztendősen fog bemutatkozni...



Kamerák keresztüzében: Verstappen Spába már F1-es szerződéssel érkezett meg

Apák és fiúk

A 106 F1-es futamon rajthoz álló Jos Verstappen a 14. olyan F1-es pilóta lesz jövő márciusban, akinek a gyermeke is eljut a királykategóriáig, ennek kapcsán összegyűjtöttünk néhány érdekes statisztikát az F1-es apa és fiú párosokról.

Az első pilóta, akinek már édesapja is az F1-ben szerepelt, a tragikus emlékű 1961-es Olasz Nagydíjat a 10. helyen záró Tim Parnell volt. Apja, Reg Parnell harmadik helyezett lett minden idők első világbajnoki futamán, az 1950-es Brit Nagydíjon.

Az apák közül öten (Graham Hill, Jack Brabham, Mario Andretti, Nelson Piquet, Keke Rosberg), a fiúk közül csak ketten lettek világbajnokok – „párban" ez egyedül Graham és Damon Hillnek sikerült, Jacques Villeneuve pedig egyedüliként nyert úgy a fiúk közül, hogy apja nem lett bajnok.

Utóbbi két versenyző, Villeneuve és Hill 1996-ban csapattársak voltak, ahogy másik két pilótacsemete, Nico Rosberg és Kazuki Nakajima 2007 utolsó versenye és 2009 vége közt. E két alkalommal versenyeztek egykori F1-esek gyermekei egy csapatban, mindkét ízben a Williamsnél.



Graham és Damon Hill

Jack Brabham az egyetlen, akinek két fia is Formula-1-es versenyző volt, bár egyikük, Gary egyetlen futamon sem tudott rajthoz állni, a Life gyengécske autójával esélye sem volt kvalifikálni magát arra a két versenyre, melyekre benevezett.

Ha a várakozásoknak megfelelően Rosberg és Magnussen is a mezőnyben marad Verstappen bemutatkozásáig, akkor harmadik alkalommal fordulhat elő, hogy egyszerre három volt F1-es fia is a mezőnyben szerepel majd. Érdekes, hogy az idősebb Magnussent épp azért küldték el 1998-ban a Stewarttól, hogy helyet csináljanak az idősb Verstappennek.

Három egyszerre versenyző második generációs F1-esre először 1993-ban volt példa, akkor Damon Hill, Christian Fittipaldi és Michael Andretti szerepelt együtt a mezőnyben, majd 2008-tól a 2009-es Magyar Nagydíjig Nico Rosberg, Kazuki Nakajima és Nelsinho Piquet képviselte a többgenerációs F1-es családokat.

Az 1982-es szezon első három futamán négy F1-es „apuka" is a mezőnyben szerepelt: Keke Rosberg, Nelson Piquet, Gilles Villeneuve és Manfred Winkelhock, sőt a Long Beach-i versenyen ötödikként Mario Andretti is ott volt. A Las Vegas-i idényzárón szintén négyen voltak, Villeneuve sajnos a szezon korábbi részében elhunyt, Andretti viszont ismét a mezőnyben volt – akárcsak Monzában, de arra a versenyre Winkelhock nem kvalifikálta magát.

AZ ELSŐ MÁRKA
ELSŐ AZ INNOVÁCIÓBAN IS



MOZGÁSBAN TARTJA A VILÁGOT 1866 ÓTA

A kőolajokból készült kenőanyagok alkalmazásában úttörő mérföldkőnek számított, amikor 1866-ban Dr. John Ellis egy nagy V elrendezésű gőzgép szelepeinek a megragadását úgy előzte meg, hogy a szelepekre hengerolajat öntött, ezzel megkönnyítve a szelepek mozgását. Dr. Ellis jegyeztette be a VALVOLINE nevet, a világ első védjegyzett kenőanyaggyártó cégeként. Napjainkban az Ashland Consumer Markets, az Ashland Inc. kereskedelmi részlegeként gyártja és a világ 140 országában forgalmazza a Valvoline™ kenőanyagokat, kemikáliákat és gépkocsi ápolási termékeket.

További információk érdekében látogasson el weboldalunkra: www.valvoline.hu

Valvoline

www.valvoline.hu

™Trademark of Ashland or its subsidiaries, registered in various countries © 2014, Ashland

Paddy Lowe, ahogy én ismerem

Niki Lauda, Toto Wolff és Paddy Lowe – ez a triumvirátus áll az idén sikert sikerre halmozó Mercedes élén. Lowe az közülük, aki legkevesebbszer jelenik meg a sajtó előtt, és akit a Forma-1 rajongói alighanem legkevésbé ismernek – pedig ő az, aki a legfontosabb döntéseket hozza. Peter Windsor a 80-as évek Williamsénél dolgozott együtt vele, az ő szavain keresztül próbálhatjuk megismerni a mérnököt, aki lassú, de egyenes úton jutott el oda, ahol jelenleg tart.

FORDÍTOTTA: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: MERCEDES GP

Ironikus, de a magasság az ő oldalán állt: annak idején a tenger felett 2000 méteren futott rendszeresen. Egész idő alatt ezt tette, amíg a kenyai felföldeken élt. Emellett hokizott és futballozott. A testvérével, Mike-kal biciklivel indultak a vadonba, egyedül azt kellett szem előtt tartaniuk, hogy sötétedés előtt hazaérjenek.

Szerette az autókat is. Minden évben elhúztak az otthona előtt, port felverve és madarakat elriasztva. Az észak-afrikai Szafari Rali volt. Semmi máshoz sem mérhető. Az egész iskola mozdulatlanul figyelt, miközben a mezőny utat taposott magának a vidéken. Azután, a soron következő hónapokban saját változatukat kezdték tervezni – amelyet természetesen játékautókból építettek.

Itt volt ő: 12 évesen, a Nagy Kaland kezdetén. A pálya úgy festett, mintha mérföldeken keresztül húzódna – először a kollégium udvarán keresztül, majd be a bozótba és vissza egy nagy, poros hurokkal a focipályához. Annyit tesztelte, amennyit csak lehetett, és arra jutott, hogy a Dinky megfelelőbb, mint a Corgi. Azután választott. Egzotikusnak kellett lennie, alacsonynak és szélesnek.

A Dinky DeTomaso Mangustát választotta – de ezt nem lehetett semmilyen korábbi Mangustához hasonlítani. Nem szerette azt a bukdácsoló hatást, amelyet a dobozon is feltüntetett „valódi” felfüggesztés keltett. Ezért finoman és precízen eltávolította az elülső rugókat, és úgy állította be az autót, hogy szinte teljesen az útra feküdjön. Akkoriban ez egyszerűen ment: a két rugalmas drótot elég volt a Mangusta elejéhez csatolni, és meggyőződni arról, hogy minden a helyes magasságra és hosszra van állítva.

A verseny önszabályozó volt. Több száz fiú irányítgatta a kisautóját, miközben az iskola többi része szurkolt nekik, vagy pályabíróként ténykedett. Pontokat vontak le, ha egy autó fejre állt, vagy más módon kellett megmenteni.



Dinky Toys: ilyen kisautókon gyakorolta a versenyautók építésének alapjait Paddy Lowe

Ő másodikként végzett. Habár meg kellett volna nyernie – meg tudta volna –, túl gyakran csúszott ki Mangustájával. A felfüggesztés azonban tökéletes volt. Hamarosan ez vált a normává Kelet-Afrikában.

Nem sokkal később Patrick Lowe szülei értesítést kaptak az ír egyháztól, kiküldetésük Kenyában véget ért. A család új egyházközségbe került Sevenoaksba, Kentbe. Patrick magával vitte függetlenségét, az égető vágyat a győzelemre...

és a kényszert, hogy olyasmit alkosson, ami ebben segíti.

Aki Lowe-nak született, választhatott: mérnök lesz vagy lelkész, habár Patrick egyik nagybátyja ügyesen a középső úton indult el, mivel templomi orgonákat tervezett és épített. Patrick – Paddy, ahogy a Cambridge-i Egyetemen nevezték, amelynek Sidney Sussex kollégiumában tanult – határozottan érezte, hogy az élet több, mint amit látunk vagy megfogunk, de mégis tudta, a vallási dogmák nem neki valók. A mérnöki pálya úgy vonzotta, mint egy mágnes. Sevenoaks iskolájában ragyogó eredményeket ért el – matematikából A szintet, fizikából és kémiából magas szintet teljesített –, és az egyetemen is gördülékenyen jutott el a mérnöki MA-ig.

Mi következett ezután? Olyan sok mérnök volt, akik mind a Forma-1 részévé akartak válni. Hogy megélhetést találjon, egy céghez jelentkezett az Oxfordshire-ben levő Grove-ba (Metal Box, a mai Williams gyárhoz közel), ahova hamar fel is vették. Hat évig dolgozott ott, ezalatt pedig első osztályú rendszermérnökként szerzett magának hírnevet.

Az önbizalma nőtt, ő pedig minden csapatnak írt, az üresedések után érdeklődve. Az egyetlen személy, aki válaszolt, Frank Dernie volt a Williamstől. Ekkor 1986-ot írtunk, a Williams pedig az új aktív felfüggesztésen dolgozott a következő szezonra. Versenyeket nyertek a Hondával, a technológia pedig gyors mozgásban volt. Anélkül, hogy elköltözött volna, Paddy gond nélkül beilleszkedett.

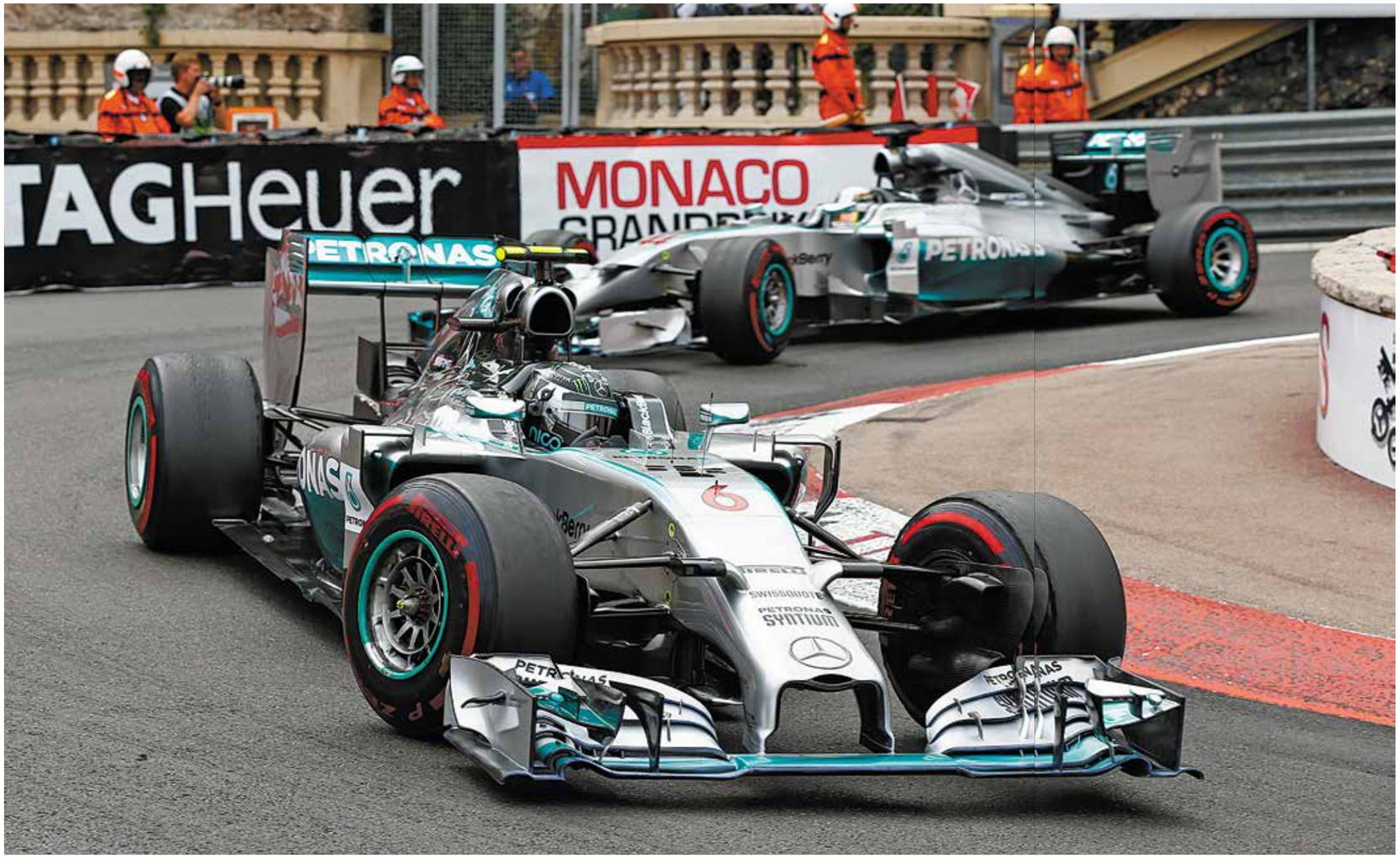
Ez volt az aranykorszak. A Williamsél az aktív felfüggesztéssel foglalkozó részleg lényegében három emberből állt – Paddy, Steve Wise és Philip Farrand. „Visszatekintve – mondja Paddy ma – mindennek a kezdetén álltunk, habár természetesen már akkor is több számítógépes memóriát használtunk fel, mint bárki más bármikor, például az Apollo-program során."

Más szavakkal, a kreatív mérnökök mindig is alkotni fognak, függetlenül a körülményektől.

Paddy munkájának termékei (először a Williamsnél, majd 1993 közepétől a McLarennél) attól kezdve látványosak voltak. A Williams FW14B mesterművé vált Patrick Head felügyelete alatt, Adrian Newey aerodinamikai munkájával, Paddy aktív felfüggesztésével és kipörgésgátlójával. Sohasem fogunk hasonlót látni.

Ez a siker azonban egy messzebb menő hatással járt. Amennyire szeretett Paddy alkotni és részt venni, ugyanolyan szívesen vezette saját kis csoportját a csapaton belül – szeretett problémákat megoldani, a körülötte levőket motiválni, irányítani csoportját a vállalat belső politikáján keresztül, óvni a külső erőktől. Paddy többet akart ebből. Nagyobb felelősséget. Világossá vált, hogy erre a Williamsnél nincs lehetőség.

Emlékszem, amikor Ron Dennisszel beszélgettem Paddyről 1992 végén. Ron tudott róla, de bizonytalan volt. Mondtam valamit Paddyről, hogy ő afféle „föld sója" mérnök, aki többet hoz létre, mint egy puszta tervrajz. „Igazán?" – válaszolt Ron.



Ekkoriban már jól ismertem Paddyt. Nagyjából ugyanakkor érkeztünk a Williamshez, és hamar egészen közel kerültünk egymáshoz, azt hiszem, Paddy Nigel Mansell iránti tiszteletének köszönhetően. Számomra teljesen más volt, mint a megszokott mérnökök: olyan személy, akivel inkább beszélgettél, mintsem egy szakember, akit megérteni próbálsz. Egyszer ebédről érkeztünk, és amint kiszálltunk az autómból, a didcoti erőmű nagy kéményeire néztem, és azt kérdeztem: „Nem gondolod, hogy az a sok gőz közepes távon káros lehet?"

„Nem igazán" – válaszolta Paddy. „Azonkívül szeretem ezeket a tornyokat. Az emberek mindig panaszkodnak rájuk, de tudtad, hogy ez az egyik leghatékonyabb szénerőmű az országban? Szerintem elég inspiráló, hogy pont a gyárunk mellett van..."

És Paddy csatlakozott a McLarenhez, ahol a kutatási-fejlesztési részleg vezetője lett. Ron terve nyilván az volt, hogy a leghatékonyabb aktív felfüggesztést fejlessze ki a legrövidebb idő alatt... de akkor az FIA válatlanul betiltotta a rendszert. Ezen a ponton Paddy eltűnhetett volna a mérnöki süllyesztőben, mivel kétségtelenül rossz időben tett meg egy rossz lépést.



Sok évig ellenfelek voltak, most egy hajóban eveznek Laudával

De helyette alkotott. Szorgalmasan. Először volt egy szervofékes projekt. Aztán elektromos kormányzás. Azután egy aktív differenciálmű. Majd a híres fékező-kormányzó eszköz, amelyet Mika Hakkinen olyan jól használt. Később különböző szimulációs programok. Szervokormányzás. Az elektronikus sebességváltó. Aztán az F-csatorna. Útközben pedig Paddy az elektronikus programozás és fejlesztés élvonalában járt, ami azt jelenti, hogy az ő munkája fektette le a ma irányadó elektronikai vezérlés alapjait. Ugyancsak ő írta a szoftverek alapkódjait, magas szintű grafikus eszközöket használva, amelyeket abban az időben túl kockázatosnak tartottak.

Legvégül – 2012 végén – Paddy a technikai igazgató pozíciójába került a McLarennél. Versenyeket és bajnokságokat nyertek. Az érzések pedig ismerősnek tűntek: képes volt egy 200 fős mérnöki részleget irányítani a csapaton belül, és azon tűnődött, ha más döntést hozott volna itt (egészen a versenyzőválasztásig), vagy másféleképpen lépett volna ott (az FIA szabályain belül), akkor sokkal jobban tudná motiválni magát.

„Paddyt a mérnöki pálya úgy vonzotta, mint egy mágnes."

Mondani könnyű, de megtenni sokkal nehezebb.

Ami valójában történt, hogy 2012-ben Paddy már annyit foglalkozott az emberekkel – törődött velük, gondolkozott róluk –, amennyit a bonyolult kódokkal. Ismert, hogy a kémbotrány 2007-es párizsi meghallgatásán összeütközésbe került Max Mosleyval, mégsem kiábrándultan, hanem tisztelettel távozott onnan. „Max Mosley az egyik legokosabb ember, akivel életemben találkoztam – mondta akkor. – Sokat tanultam tőle. Mindig is tanulni akartam a hozzá hasonló emberektől, megnézni, hogy ők mit tesznek jól, és elgondolkozni, hogy én mit végezhetnék másképp."

De hogyan tegye meg a következő, súlyos lépést? Érezte, hogy irányítani tudna egy teljes Forma-1-es csapatot, de az ugrás a mérnöki szerepkörből a Forma-1 másik oldalára elbátortalanítóan nagy volt. „Biztos vagyok benne, hogy te is érezted ezt minden ponton, amikor fejlődtél a karriered során – mondta. – Évekig tartott, amíg kiharcoltam a McLarennél, hogy olyan címet adjanak nekem, amely tükrözi a valódi szerepemet, habár gyakorlatilag azóta viseltem a technikai igazgató felelősségeit, mióta Adrian Newey távozott a csapattól. Ahogy az idő múlik, a látóhatáraid szélesednek. Az utolsó két évemben elég jó csapat volt körülöttem ahhoz, hogy belelássak a döntésekbe, amelyeket felettem hoztak meg, és elgondolkodjak, én is így határoztam volna vagy nem. Számomra ez egy jó jel volt. Azt mutatta, hogy itt az idő valami mást kipróbálni.

És azzal összefüggésben, amit az előbb mondtam, nem akartam kétségbe vonni Martin Whitmarshot. A 20 év alatt, amíg neki dolgoztam, nagyon sokat tanultam tőle, a végén pedig túl kellett nőnöm rajta. Azt hiszem, ez annak a jele, hogy jó tanár volt."

Mintegy varázsütésre – valójában az események láncolatának köszönhetően – Paddyt megkereste Toto Wolff. Toto akkoriban a Williamsnél volt kisebbségi



A jól végzett munka legjobb elismerése: közös ünneplés a versenyzőkkel és a csapattal

tulajdonosként. Toto látta Paddyben azt a tehetséget, amelyet más Forma-1-es döntéshozó valószínűleg nem látott vagy nem akart meglátni.

A Williamsszel való megbeszélések szépen haladtak, aztán 2012 késő nyarán Toto ajánlatot kapott a Mercedestől. Megfontolt válasza az volt, hogy Paddynek kérdés nélkül az új csomag részének kell lennie. Az ő érdeme, hogy Niki Laudát hamar sikerült meggyőzni.

És most itt tartunk, ennél a lenyűgöző kombinációnál. Csapatutasítások a bokszfalon? Ez Paddy döntése (de logikus döntés lesz, ebben mindenki biztos lehet, a sokéves munkából kiindulva, és az érzékből, hogy mi jó az autó, a csapat és a versenyzők számára). A csapat struktúrája és a gyári szervezés? Újra csak Paddy kezében van.

Néhány hete egy tea mellett mesélte nekem, a délelőttöt azzal töltötte, hogy megismerje a csapat kilenc legújabb alkalmazottját: egyikük sem volt mérnök. Mindenki örült, hogy leülhet és beszélhet azzal az emberrel, aki a döntéseket hozza. Kevés van középvezetőkből – vagy a véget nem érő, vezető nélküli megbeszélésekből – a mai Mercedes AMG Petronasnál.

Paddy csendes életet él. Egy új lakás Oxfordban. Utazás az M40-es autópályán a 8:30-as kezdéshez. Egy-két Hitchcock-film és egy sör, amikor ideje van esténként. Látogatás Edinburgh-ba, hogy láthassa lányát a színpadon. Csevegések testvérével, aki a londoni Imperial College-ban mérnök. Heti háromszor találkozó Totóval. Talán kevesebb idő jut az innovatív műszaki gondolkodásra, de több arra, hogy megbizonyosodjon, a megfelelő emberek vannak körülötte, így a környezet is megfelelő, hogy az alkotókedv növekedjen.

Ha Paddyval beszélgetünk az új motorszabályokról, az üzemanyag-átfolyás mérőműszereiről, a motorhangról, a tévés nézettségről, úgy távozunk, hogy ezt gondoljuk: „Szeretem az ő Forma-1-ét. Szeretem a technológiát. Már mindent értek. Értem az energiatárolást. Megbecsülöm az üzemanyag-átfolyást. Lewis Nico ellen. Nico Lewis ellen. Ismerem Nico mérnöki csapatát. Ismerem Lewis mérnöki csapatát.”

A tea közben megkérdeztem tőle, milyenek voltak az idei Ausztrál Nagydíj utolsó pillanatai. Más szavakkal, hogy voltak a körmök? „Igazából nem volt olyan rossz – mondta szokásos lelkesedésével. – Sok elfoglaltságot találtunk magunknak, ami elvonta a figyelmünket arról, mi fordulhat rosszra. Először is azon nevettünk, hogyan igyekszünk elkerülni, hogy úgy járjon a lábunk, mint Christian Hornernek szokott. Aztán nekem jutott a megtiszteltetés, hogy hívjam Andy Cowellt, készüljön, a dobogóra megy majd. Ez eltartott egy kis ideig, néhány kör eltelt vele. Aztán valami máson nevettünk, és Nico átszelte a célvonalat. Már a levezető köre felénél járt, amikor a rádióhoz jutottam, hogy gratuláljak neki.”

Beszélhetett volna egy Dinky DeTomaso Mangustáról is, és hogy miként lehet javítani a teljesítményén az első rugók eltávolításával. Azt is magyarázhatta volna, hogy a modern vákuumrendszerek valójában megnehezítik, hogy a füvet egyenletesen nyírjuk le.

Ilyen az élet Paddy Lowe számára. A részletek jelentik a lényeget. Meg a kitartás. És mindig az egyensúly a tervezés és életre keltés között.

„Szeretem az ő Forma-1-ét. Szeretem a technológiát. Már mindent értek.”





Elektronikus vezérlésű fékek

Amikor máshogy kell megállítani az autókat

A hatékonyabb energia-visszanyerés idén szükségessé tette egy új fékrendszer kialakítását az autók hátsó tengelyén, amely így részben elektronikus, részben hidraulikus módon segíti a jármű lassulását. Pat Symonds elmagyarázza, hogyan működik ez a rendszer, amely több versenyző dolgát is megnehezíti.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: CSAPATOK

Egyre többet hallunk az elektronikus vezérlésről, például a hajtást és a fékeket illetően. Mit értünk ez alatt?

Ezek a kifejezések általánosságban azt jelentik, hogy az adott rendszert, ez esetben a fékeket egy olyan szerkezet működteti, ami egy számítógép irányítása alatt áll. Az elektronikus vezérlésű gázadás például már évek óta működik az autókban, ennek segítségével könnyen elmagyarázható a technológia. Ebben az esetben egy potenciométert kapcsolunk hozzá a gázpedálhoz, ami egy egyszerű elektromos szenzor, azzal a feladattal, hogy lemérje a pedál pontos állását. Ez az érték eljut a központi ECU-ba, az pedig kiszámolja, hogy mekkora nyomatékot igényel ezáltal a versenyző, amit a lehető leghatékonyabb módon igyekszik a rendelkezésére bocsátani. Persze ennek elsődleges módja, hogy megnyitja a gázszelepeket a motorban, amit egy elektromosan működtetett indítókar végez. A pedál és az ECU, valamint az ECU és az indítókar közötti elektromos összeköttetés miatt használjuk erre a folyamatra az elektromos hajtás megnevezést.

Az elektromos rendszerek eredendően nem megbízhatatlanabbak, mint a mechanikusak?

Nem. Kétségtelenül összetettebbek lehetnek, ezáltal pedig több hibalehetőség rejlik bennük, de hosszú távon valójában jóval megbízhatóbbak. Egyúttal pedig rugalmasabbak is. A korábban használt gázkábel esetében a gázpedál helyzetét a pilóta lábának a helyzete határozta meg. Ezzel a modern rendszerrel viszont nem így történik, ami előnyös például a sebességváltásoknál. A megbízhatóságot illetően is gondot jelentett, hogy amikor a kábel elszakadt, az autó egyszerűen megállt. Az elektronikus rendszerrel ez is könnyedén áthidalható, hiszen egyszerűen két útvonalat építünk ki a potenciométerből, és ha az egyik tönkremegy, a szoftver ezt azonnal érzékeli és automatikusan a másikat kezdi el használni, a legcsekélyebb teljesítményvesztés nélkül.

Miért jelentek meg 2014-ben az elektronikus vezérlésű fékek?

Az idei, komplex hibrid rendszerekkel szerelt hajtásláncok az energia jelentős részét a fékezések során nyerik. Ha az elektromotorban elmozdítjuk a tekercset, az áramot fejleszt, és ha áramot vezetünk a tekercsbe, az forogni fog. Ezen alapelv szerint működik az energiagyűjtés és -felhasználás a hibrid járművekben. Azonban a kinetikus energia felhalmozása és elektromos energiává alakítása nem történik ingyen. Miközben a generátor áramot fejleszt, ellenállás is keletkezik, ami az autó fékjeként funkcionál. Ha ez a visszatartó erő állandó lenne, az mindent megoldana. Ám a problémát az jelenti, hogy az előállított elektromos energiát akkumulátorban tároljuk, ennek az akkumulátornak pedig nem szabad túltöltődnie. Így amikor feltöltődik, a generátor egyszerűen lekapcsol, és mivel ez közvetve össze van kötve a hátsó kerekekkel, a leállása komolyan befolyásolja a tengely fékezési kapacitását. Emellett pedig szoros határértékek korlátozzák, hogy mennyi energia nyerhető vissza, így ha a rendszer eléri ezt az értéket, szintén kikapcsol.

Az elektronikus fékrendszer feladata tehát az, hogy miközben az energia-visszanyerés ki-be kapcsol, úgy egyensúlyozza a fékenergiát az elektromos és a hidraulikus fékezés között, hogy az ne zavarja meg az autót és a versenyzőt.

Miért nem volt erre szükség a tavaly használt kinetikus energia-visszanyerő rendszer (KERS) mellett?

Tavaly is segített volna, de a 2013-as KERS csak 60 kW energiát tárolhatott, ami nem volt elég sok ahhoz, hogy komoly problémákat okozzon ezen a téren. 2014-re azonban 120 kW-ra emelték ezt a limitet, ami már jelentősebb fékerőt eredményez.

Hogyan működik ez az új rendszer?

Elég összetett a működési elve. Alapvetően elmondható, hogy az első fékek továbbra is hidraulikusak, és a pilóta által a pedálra kifejtett nyomás hatására reagálnak. A hátsó fékekre ható nyomást pedig egy rendszer tartja kézben, amely állandó fékegyensúlyt biztosít függetlenül attól, hogy milyen helyzetben van a hátsó tengelyre kapcsolt energia-visszanyerő rendszer. Persze mindig a biztonság a legfontosabb, így noha a hátsó fékek elektromos vezérlésűek, azok hidraulikusan is állandó összeköttetésben állnak, ezért abban az esetben is megállítják az autót, ha az elektronikában meghibásodás történne.

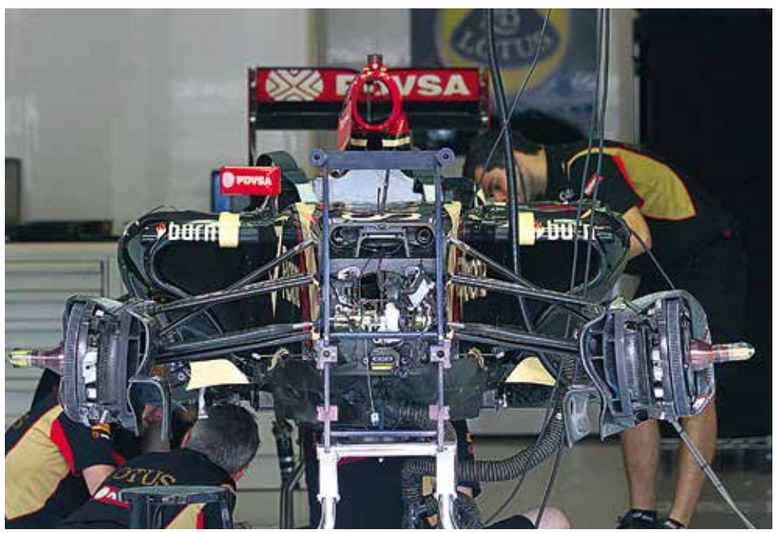
Tehát amikor az energiagyűjtés bekapcsol, az elektromos fékrendszer csökkenti a hátsó fékekre ható nyomást, amikor pedig kikapcsol, a rendszer lehetővé teszi, hogy a hidraulikus nyomás teljesen kifejtse hatását.

Magában a fékrendszerben is történtek változások?

Igen. Mivel a hibrid rendszer a munka nagy részét elvégzi fékezéskor, lehetővé vált számunkra, hogy kisebb, hat- helyett négyszelepes hátsó féktárcsákat használjunk. Ezen kívül azokat a korábbi összetett mechanikus rendszereket is száműzhettük, amelyek a fékerőeloszlás szabályozásáért voltak felelősek. Feladatukat most egyszerűbb, elektromos vezérlés vette át.

Érzésre mennyit változtak a fékek az új rendszernek köszönhetően?

Ha minden tökéletesen működik, akkor a versenyző semmit nem érez abból, hogy a vezérlés ki- és bekapcsol. A rendszernek javítania kell a fékezési stabilitást is, a kialakításának egy további pozitív hatása pedig, hogy a fékpedálnak sokkal nagyobb a merevsége.





Az elektronikus fékrendszer felelős azért, hogy kontrollálja a hátsó tengelyre ható fékerőt az energia-visszanyerés által generált ellenállás felhasználásával. Egyes versenyzők, mint például Kimi Raikkönen nehezen boldogulnak ezzel az újítással

A pilótafülkében a másodperc törtrésze alatt kell folyamatosan jó döntéseket hoznia a Formula-1-es versenyzőknek, gyakran ezeken áll vagy bukik egy-egy futam vagy a bajnokság pozitív végkimenetele. Súlyos választások elé viszont autón kívül is gyakran állnak a modern kor matadorai, mégpedig azzal kapcsolatban, melyik csapatban folytassák pályafutásukat a következő idényben, években.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: FERRARI

Súlyos döntések a pilótafülkén kívül

Menni vagy maradni?



Ezek a döntések már nem ösztönből születnek meg, itt nem siet a segítségükre veleszületett tehetség, gondos mérlegelés után kell felelősségteljes és intelligens döntéseket hozni. Ezek ugyanis azok a mérföldkövek egy karrier során, amelyek nemcsak egy-egy futam eredményét befolyásolják, hanem akár az egész pályafutás későbbi alakulását meghatározhatják.

Vajon melyik a jobb? Hűségesen kitartani egy csapat mellett a nehéz időkben is, vagy bátran váltani, és fejest ugrani az ismeretlenbe?

Ahogy közeleg a szezon vége, úgy szaporodnak a találgatások, melyik pilóta hol folytatja jövőre pályafutását. Van néhány biztos pont, mint Nico Rosberg helye a Mercedesnél, de akad jó néhány ismeretlen is. Lewis Hamilton ugyan többször is nyíltan beszélt arról, hogy egy újabb hároméves szerződést kíván aláírni az Ezüst Nyilakhoz, de a hivatalos bejelentés egyelőre várat magára. Mindeközben Hamilton előző csapata, a jövőre már Honda erőforrásokkal futó McLaren még mindig nem jelentette be 2015-ös pilótafelállását, és a wokingiakkal előbb a Ferrari kétszeres világbajnokát, Fernando Alonsót, majd a Red Bull négyszeres világbajnok ászát, Sebastian Vettelt is hírbe hozták. A Ferrari hivatalos bejelentése a legfrissebb hírek szerint még Monzában sem várható, de Marco Mattiacci csapatfőnök nemrég egy nyilatkozatában elejtette, mindkét világbajnokát, Fernando Alonsót és Kimi Raikkönent is meg akarja tartani.

Egyelőre sokismeretlenes tehát az egyenlet, bár a csapatok szempontjából még úgy-ahogy egyszerű a képlet. Ők mindig a lehető legjobb pilótákat akarják megnyerni maguknak, a kérdés legfeljebb az lehet, kiket sorolunk ide. Abban általában mindenkinek megegyezik a véleménye, hogy ki a legjobb 4-5 versenyző az aktuális felhozatalból. Rendszerint értük zajlik a harc a pilótapiacon, mindenki őket akarja a saját csapatában tudni. Az ő dolguk viszont ennél jóval bonyolultabb. Amíg valaki fiatal, és örül, hogy egyáltalán bármilyen csapatnál lehetőséget kap az F1-ben, addig a helyzet könnyű. Ott van, tehát ott kell bizonyítania. Amint azonban már legalább két csapat keresi meg ajánlattal, onnantól vakarhatja a fejét, hogy miként is döntsön. Mert sok mindenből ki lehet indulni: meg lehet nézni a csapatok történelmét, hogy ki mekkora költségvetésből gazdálkodik, ki milyen projektet vázol fel a következő 1-2-5 évre, és persze lehet személyes kapcsolatokra és benyomásokra is alapozni. De azt megjósolni, hogy melyik lesz az éppen soron következő idényben a legjobb csapat a Formula-1-ben, amely a legjobb autót építi, az az utóbbi években egyszerűen megjósolhatatlanná vált. Olyan gyorsan változnak a dolgok, hogy lehet, hogy aki ma halomra nyer mindent, az jövőre a fasorban sem lesz. A legjobb pilótáknak, akik több ajánlat közül válogathatnak, meg ott a nagy feladat: na, most dönts jól, ha tudsz! És ha rosszul döntenek, akkor utána hozhatnak ezer jó döntést a pályán, csak valamelyest tudják majd kompenzálni vele a korábbit.

De tényleg csak a vakszerencse kérdése lenne, hogy ki van épp jókor a jó helyen? Fernando Alonso egy állatorvosi lónak számít ebben a témában, úgyhogy kezdjük talán az ő történetével vizsgálódásunkat.

„Biztos vagyok benne, hogy frusztrált. De a pénz, amit megkeres, vigasztalja. Nem tud elmenni a McLarenhez, mert olyan szerződése van, amiből nem léphet ki, csak ha kirúgják. Emlékeznek még Ronnie Petersonra? Ő volt a legjobb, csak mindig rosszkor volt rossz helyen” – nyilatkozta még július végén Niki Lauda, a Mercedes csapatfőnöke Alonsóról. Nos, azóta tudjuk, a spanyol – szerződése értelmében – távozhat év végén a Ferraritól, amennyiben csapata nem végez legalább a harmadik helyen a konstruktőri világbajnokság év végi értékelésében. A Ferrari jelenleg épp a harmadik helyen áll az összetettben, ám előnyük csupán 10 pont a Williamsszel szemben, tehát nyugodtan számolhatunk reális opcióként azzal, hogy Alonso az idei szezon végén szabadon dönthet majd arról, megy vagy marad.



„Már 14 éve az F1-ben vagyok és sok ilyen prezentációt láttam.”

(Fernando Alonso, a Ferrari idei prezentációja után.)

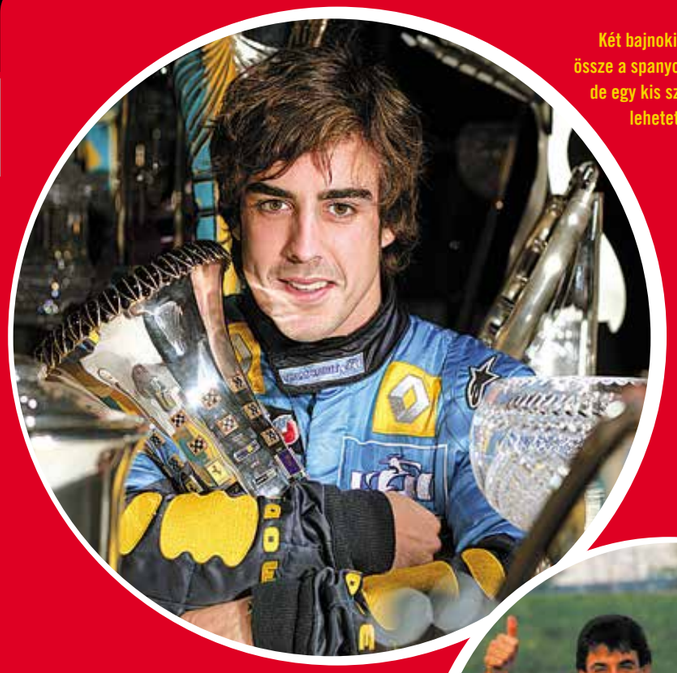


Luis Garcia Abad, a kétszeres világbajnok menedzsere. Ha valaki, ő az az ember, aki védence minden döntése mögött ott áll

Versenyzőként nyilván kifejezetten hízeleg az egójának, hogy éppen az a Ron Dennis hívná vissza a McLarenhez, akivel a 2007-es, intrikákkal teli szezonban nem volt épp felhőtlen a viszonya. Ennél nagyobb elismerés egy versenyzőnek nem kell. Persze a Ferrari is megtartaná, kérdés, hogy ő meddig lesz még türelmes jelenlegi munkaadójával, és meddig tűri, hogy az autó gyengeségei miatt immár évek óta a száz százalék is kevés tőle a bajnoki címhez. Bármilyen nagy küzdő valaki, és bármilyen nagy is a szíve, ebbe egy idő után bele lehet fáradni. Vannak más autók is a mezőnyben, és ő évek óta kedvére válogathat a jobbnál jobb ajánlatok között. Sokan irigylik emiatt, de valójában ez egy pokolian nehéz és hálátlan helyzet a mai F1-ben. Ahogy maga Alonso fogalmazott a Ferrari jövő évre felvázolt ígéretes tervei láttán: „Már 14 éve az F1-ben vagyok, és sok ilyen prezentációt láttam. Júliusban minden projekt bámulatos, még novemberben is. Januárban, februárban minden szuper, de végül mindig csak két vagy három csapat képes a győzelemre.” És hogy melyik két vagy három csapat lesz ez, azt ilyenkor, szeptember táján még senki nem tudja biztosan megmondani. Dönteniük kell, és fogalmuk sincs, hogy valójában mik közül döntenek. Csak azt tudják, hogy idén vagy az előző években miképpen szerepelt az adott csapat. Hogy jövőre mi lesz, azt előre sosem lehet megjósolni. Itt pedig előtérbe kerül a szerencse kérdése, amelyből Alonsónak csak egy jutott csapatváltásai során.

2001-ben a Minardiból, a mezőny leggyengébb csapatából indulva kezdett el felfelé mászni a szamárlétrán. 2002-ben a Renault-hoz szerződött tesztpilótaként, ahol a következő négy évben már főállású, elsőszámú pilótaként halmozta a sikereket, köztük két világbajnoki címet. Első győzelme ugyan már 2003-ban, első renault-s évében megszületett a Hungaroringen, ám az igazi áttörést harmadik szezonja jelentette a franciáknál. Együtt építettek fel valamit, több év kitartó munkájával. Ezt nevezhetjük Alonso első hosszú távú, hűséges párkapcsolatának egy F1-es csapattal. Akkor ez a következetesség és állandóság eredményre vezetett.

2007-ben jó érzékkel hagyta ott a Renault-t, amely éppen ekkor komoly hanyatlásnak indult. A McLaren jó választásnak tűnt, viszont tőlük nem azt kapta világbajnokként, amit várt. Az újonc Lewis Hamilton remeklésével nem számolt, és szemlátomást rosszul viselte, hogy Ron Dennis csapatfőnök



Két bajnoki cím jött eddig össze a spanyol matadornak, de egy kis szerencsével ez lehetett volna több is



„Jean Alesi pályafutása a legjobb példa arra, hogyan kell rosszul szerződni az F1-ben.”

minimum egy szinten kezelte az újoncal. Sokak szimpátiáját ezzel elveszítette; ismerve az útját, érthető volt kifakadása, elvégre neki annak idején az első évét a Minardival kellett végigszenvednie, és annak a lehetőségnek is örült, míg Hamilton zöldfülűként egyből beleülhetett a nagyrészt éppen Alonso által fejlesztett nyerő autóba, hogy aztán meg-megverje őt vele. Brit csapat, brit pilóta, McLaren-nevelés, nem titkoltan Ron Dennis kedvence, akiért Bernie Ecclestone is rajongott: nem volt kérdés 2007 végén, hogy Alonsónak a McLarentől hanyatt-homlok menekülnie kellett. Mindegy, hogy hova, csak el onnan...

Így került vissza a harmatgyenge Renault-hoz, amivel csodák csodájára két győzelmet mégiscsak begyűjtött valahogy a 2008-as szezonban. (Ebből az egyik csak az emlékezetes szingapúri csalás révén valósulhatott meg...) Közben Hamilton világbajnok lett a McLarennel, ami mégiscsak felveti a kérdést: nem lett volna jobb mégis az eszére és nem a szívére hallgatnia, és a történtek ellenére kitartania a McLarennél még egy évig? A boldogság fontos, és a Renault-nál egy vesztes autóban eltöltött egy boldog évet. A McLarennél 2008-ban talán lehetett volna szomorú győztes, ki tudja! A 2009-es esztendőt ismét a Renault-val szenvedte végig, ám lélekben ekkor már új nagy korszakára, a ferraris érára készült.

A Scuderia múltját és terveit ismerve nyilván abban bízott, hogy a legjobb autóba ülhet bele, de nem volt szerencséje, hiszen 2010 egyértelműen a Red Bull éve volt. A Ferrari az év nagy részében egyértelműen csak a második erőt képviselte az energiaitalgyárosok mögött, sőt, a konstruktőri vb végeredményét elnézve, inkább csak a harmadikat a McLaren mögött. Csak és kizárólag Alonso klasszisának volt köszönhető, hogy az utolsó futamon egyáltalán még esélye volt a Ferrarival az egyéni címre. Tökéletes szezont futott abban az évben: Silverstone botrányosan rossz versenyétől eltekintve egyetlen hibát sem ejtett, és az F1 történetének legnagyobb tettét vitte volna végbe azzal, ha a Red Bull egyértelmű erőfölénye ellenére bezsebeli a végső diadalt. Abu Dhabiba, a szezonzáróra ő utazott a tabella éllovasaként, a kezében volt a siker. A csapat viszont gyermeteg módon elszúrta taktikáját, csak Mark Webberre figyeltek, Alonso beszorult az egyenesekben jóval gyorsabb Vitalij Petrov Renault-ja mögé. Esélye sem volt előzni, peregtek a körök, Sebastian Vettel közben zavartalanul az élen, nevető harmadikként robogott élete első vb-címe felé. És akkor, Alonso legtökéletesebb szezonjának végén, amikor az egész Ferrarit egy emberként maga mellé állította hihetetlen karakterével, és minden versenyből a 110%-ot hozta ki a Vettelénél gyengébb autóval, megkapta a nyakába plusz teherként a következő üzenetet versenymérnökétől, Andrea Stellától: „Tudom és látom, hogy mindent beleadsz, de muszáj őt megelőznünk valahogy. Használd minden tehetségedet, mi tudjuk, mennyi van belőle, most mindre szükség van.”

Nem ő rontotta el, hanem a csapat, minden, amit addig szívós munkával felépített, darabokra hullott egy elhibázott taktikai döntés miatt, rá-adásul ennek tetejébe megkapta ezt az üzenetet...Talán ez volt az F1 történetének leginkorrektebb rádióüzenete, amelyet pilótának valaha a fülére mondtak. Mindent megtett, sokkal többet is annál, amit lehetett, akkor mit vártak még tőle? A csodát? Igen, azt. A leintés után ott ült összetörve egy törölközővel a nyakán, teljesen magába roskadva.

Sosem felejtem el azt a képet. Egy emberre, aki mindig minden helyzetben a maximumot nyújtja, és aki egymaga vitte a hátán egész évben a csapatot, nem lehet ekkora plusz súlyt ráterhelni a döntő pillanatban, vagy amikor már elúszott minden. Ez egyszerűen nem fair. 2010 év végén szerintem Alonsónak távoznia kellett volna a Ferraritól. Kiderült, hogy itt mindent tőle várnak. A csodát várják tőle, de lábbal hajtós autóval senki nem tud az F1-ben bajnokságot nyerni.

De maradt a helyén. Kitartott elképzelése mellett, és megint együtt próbált meg felépíteni hosszú évek alatt valami maradandót, olyan emberekkel, akiket szeret. Mint anno a Renault-nál. A különbség ismert. A franciáknál a harmadik és a negyedik év már két elsőséget hozott, a Ferrarinál most tapossa az ötödiket, és nagyon úgy néz ki, idén sem fog összejönni a siker. Mindig ott vannak a tűz közelében, de soha, egyik évben sem képesek a legjobb autót adni Alonso alá, és soha nem változik semmi. Alonso, a harcos, aki erőn felül küzd. Eggyé vált vele ez a kép, és nem tud tőle szabadulni. Pedig máshol talán nem erőn felül küzdve is simán nyerhetne, ha jókor lenne jó helyen... Lauda szerint a legjobb éveit pazarolja a Ferrarira.

Michael Schumachernek annak idején éppen öt év kellett első diadalához a Scuderiával. Neki sem jöttek egyből a sikerek. Utána viszont futószalagon jött a többi bajnoki cím, szépen sorban. Talán Alonso is erre vár. Hogy ha egyszer beindul a szekér, akkor onnantól megállíthatatlanok lesznek a Ferrarival. No meg, a nagy számok törvénye alapján előbb-utóbb nekik is lesz majd egy évük, amikor a legjobbak lesznek, és az lenne csak az igazán nagy blama a részéről, ha éppen a rossz pillanatban dobbantana és hagyná el a csapatot, amihez addig hű volt.

Erre Jean Alesi pályafutása a legjobb példa. 1990 év végén a francia a Tyrrell, a Williams és a Ferrari ajánlata közül válogathatott. A Scuderiát választotta, ám pechjére a maranellóiak számára éppen 1991-től következett be egy gyengébb időszak, miközben a Williams a következő években Nigel Mansell és Alain Prost révén is világbajnoki címeket gyűjtött. 1996-ban ezt tetézte, amikor Michael Schumacherrel helyet cserélve a Benettonhoz igazolt. A Benetton épp túl volt a fénykorán, a Ferrarinál pedig az ezt követő években köszöntött be az aranykorszak, amiben persze Schumachernek is elévülhetetlen érdemei voltak. Kár lenne tagadni a francia és a német közötti klasszisküllönbséget, ám tény, hogy Alesi az F1 történetének legbalszerencsésebb átigazolója volt.

Arra, hogy a hűség és a nehéz időkben történő kitartás hosszú távon eredményre vezet, a már említett Alonso (Renault-korszak) és Schumacher (Benetton- és Ferrari-korszak) mellett a legjobb példa talán Jenson Button, valamint az éppen idén pozícióba kerülő Nico Rosberg esete. Button hat ínséges éven át tartott ki töretlenül a BAR Honda, majd utódja a Honda mellett úgy, hogy 2007-ben csak 15., 2008-ban 18. volt a bajnokságban, 6, illetve 3 szerzett ponttal. 2008 végén a Honda ráadásul kivonult az F1-ből, sokáig az is kérdéses volt, tudja-e folytatni az F1-ben a csapat, Button viszont az utolsó pillanatig kivárt és hű maradt. A történetet innentől mindenki ismeri: a Brawn GP halomra nyerte magát 2009-ben, és Button hűségének jutalmaként felért a csúcsra: világbajnok lett.

Nico Rosberg sem tartozik azok közé a versenyzők közé, akik túl gyakran váltogatnak csapatot. A Williams mellett négy évig tartott ki, most a Mercedesnél ötödik szezonját tapossa. Az idei évad előtt legjobb év végi helyezése a tavalyi 6. volt, idénre viszont a Mercedes egyértelmű elsőszámú erővé lépett elő a mezőnyben, ő pedig vezeti a bajnokságot csapattársa, Hamilton előtt.

Apropó, Hamilton! Ő és Kimi Raikkönen példája mutatja a legjobban, hogy olykor épp a környezetváltás hozza meg a régen várt sikert egy pilóta számára. Valljuk be, nagyon kevesen értettük, amikor a McLarennél felnövő és velük világbajnoki címet szerző Hamilton 2012 év végén a Mercedeshez igazolt. Abban az évben a Mercedes sehol nem volt a McLarenhez képest, így ez egyértelmű visszalépésnek tűnt. Sokan arról pletykáltak, hogy biztos csak a nagyobb fizetés reményében igazolt át a stuttgartiakhoz, de a legtöbben egyszerűen csak nem értették a döntést. Az élet viszont őt igazolta. Jót tett neki, hogy kirepült a fészekből, érettebb pilóta lett, és idénre a Mercedes túlnőtt mindenkin, így jelenleg a mezőny legjobb autóját vezetheti. De ehhez kellett akkor, 2012 végén az a férfias döntés, ami miatt sokan furcsán néztek rá a depóban...

Kimi a McLarennél öt éven át üldözte a vb-címet, mindhiába. 2007-ben váltott, és egyből első évében világbajnok lett a Ferrarival. Ráadásul, nagyrészt épp a McLarennek köszönhetően, amely nem tudott rendet tartani Alonso és Hamilton között... Ebből is látszik, hogy az élet néha produkál furcsa helyzeteket, és az élet útjai kifürkészhetetlenek.

Menni vagy maradni? – ez itt a kérdés. És nincs rá kielégítő válasz. Utólag mindenki okos, előre senki nem tud semmit. Erre szokás azt mondani, hogy megfejtés a következő számban...



A legkínosabb esztendő 2007 volt, amikor egy csapatban kellett versenyeznie a házi kedvenc Lewis Hamiltonnal, de majdnem így is bajnoki címet szerzett

Minardi–Renault–McLaren–Renault–Ferrari



Az F1 Racing rendhagyó interjút készített Fernando Alonsóval, mely során a lap újságírói helyett a spanyol versenyző „kollégái", egykori és jelenlegi versenyzők és csapatfőnökök tettek fel kérdéseket a kétszeres világbajnoknak. Ezek közül több a csapatváltás témáját érintette, illetve Alonso viszonyát a különböző istállókhoz. Christian Horner, akinek az alakulatát, a Red Bullt tavaly is hírbe hozták a spanyollal, azt kérdezte Alonsótól, hogy nem bánja-e, hogy 2008-ban nem csatlakozott hozzájuk.

„Nehéz kérdés volt, nehéz – felelt Alonso. – Amikor elhagytam a McLarent, több választási lehetőségem volt, úgymint a Red Bull, a Toyota és a Renault. Időbe tellett, mire meghoztam a döntésemet. Akkoriban a Red Bull még csak egy szórakoztató csapat volt, nem az, ami ma. Egy szórakoztató csapat remek marketinggel, de semmi több. Úgyhogy az akkori döntésem logikus volt."

Alonso végül ahhoz a csapathoz tért vissza, ahol korábban két bajnoki címet nyert. Az Allan McNish-nek adott válasz egyúttal azt is megindokolja, hogy miért, hiszen a skót pilóta arra kérdezett rá, hogy Alonso hol érezte magát a leginkább otthon.

„A Renault-nál 2003 és 2005 között – felelte a spanyol, akiről 2006 elején már tudni lehetett, hogy a McLarenhez igazol. Egyértelmű, hogy ott éreztem magam a leginkább otthon, talán azért is, mert Flavio Briatore segítségével érkeztem meg a Formula-1-be."

Johnny Herbert kissé provokatívabb volt, s azt kérdezte Alonsótól, miért adott ennyi időt a Ferrarinak. A válasz nem maradt el: „Azt hiszem azért, mert a Ferrari a világ legjobb csapata, ők érték el a legtöbbet a Formula-1-ben. Nagyobbak, mint maga a Formula-1, a Ferrari több egy egyszerű csapatnál. Világszerte nagy nevük van, és megvan bennük a potenciál. A megfelelő emberek, berendezések, a költségvetés, minden, ami ahhoz kell, hogy a legerősebb légy. Szóval el kell hinnem, bíznom kell benne, hogy előbb-utóbb nyerni fogunk."

Pedig ha mégis távozni akarna, úgy tűnik, hogy egy jelentkező már van a helyére: „Megkaphatnám az autód?" – kérdezte Kamui Kobayashi. „Melyiket? A Formula-1-eset?" – kérdezett vissza nevetve Alonso, majd ezt üzente a japán versenyzőnek: „Bemehet a garázsba, és megnézheti, ha szeretné... De nem adom oda neki!"

Érdekes számadatok Alonso karrierjéről

0 elsősoros rajthelyet szerzett eddig az idén, erre csak karrierje első szezonjában volt példa a Minardi színeiben

2 alkalommal szerződött a Renault-hoz, 2003 és 2006 közt, majd 2008 és 2009 közt versenyzett ott

3 futamon esett ki az élről (2004 – Belgium; 2005 – Kanada; 2006 – Magyarország)

5 alkalommal esett ki Spában és Montrealban, ezek ilyen szempontból a legrosszabb pályái

8 győzelmet aratott a rajtrács első három helyénél hátrébbról indulva

9 alkalommal nyert olyan pályán, melynek neve M betűvel kezdődik (kétszer Monte-Carlóban, Monzában és a Marina Bay-en, egyszer Melbourne-ben, Magny-Cours-ban és Montrealban)

10 csapattársa volt eddig: Marques, Yoong, Trulli, Villeneuve, Fisichella, Hamilton, Piquet, Grosjean, Massa, Raikkönen

14-es rajtszámmal versenyez, ezt használta gokartos korában, és ez a szerencseszáma

22 pole-t szerzett, ebből 21 versenyen legalább a dobogóig eljutott (a 2009-es Magyar Nagydíjon kiesett)

24 éves és **58 napos** volt, amikor megnyerte a 2005-ös világbajnoki címet, s ezzel minden idők legfiatalabb bajnoka lett

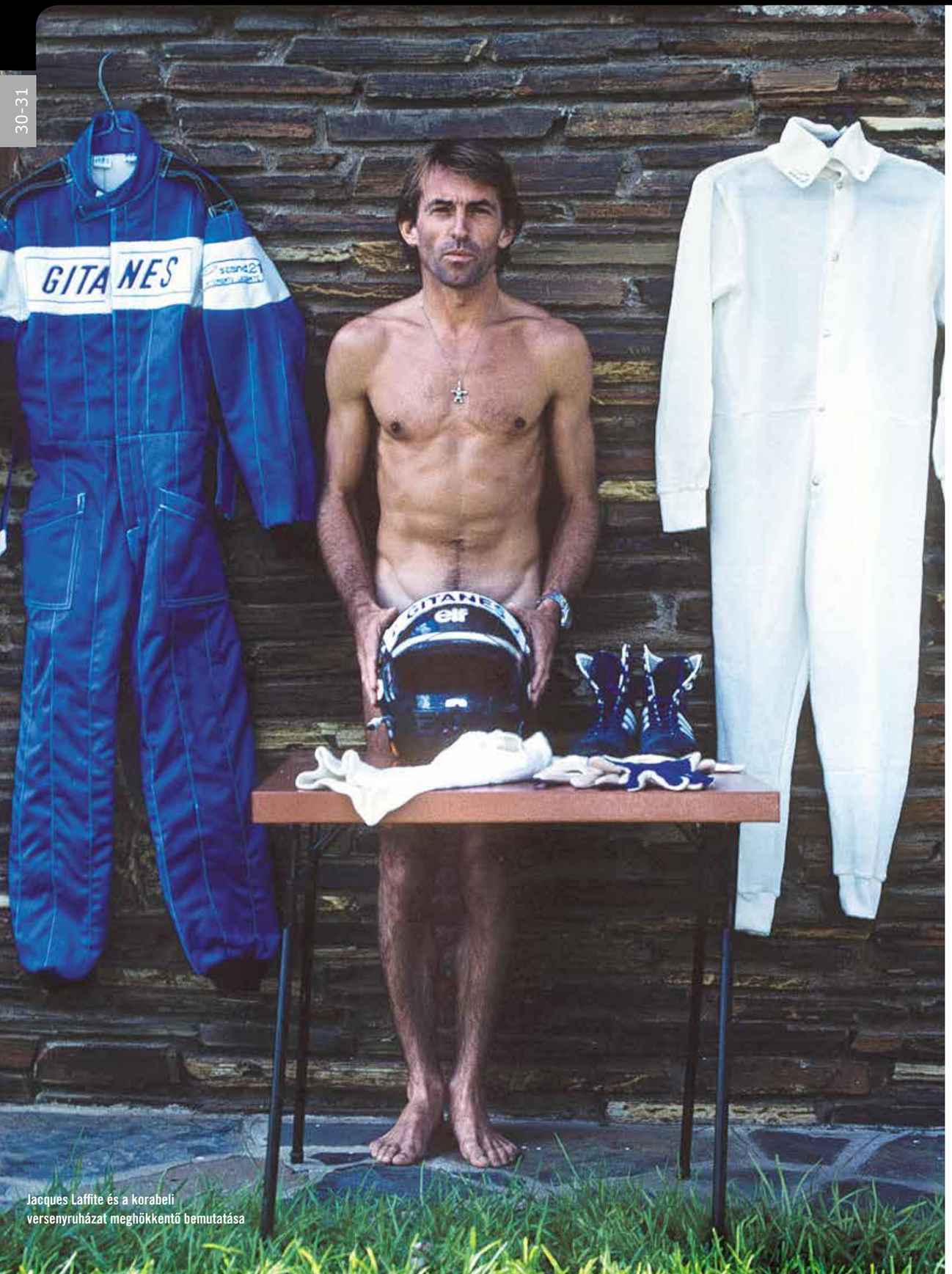
164 pontot szerzett első formulaautós szezonjában, ezzel megnyerte az Euro Open by Nissan sorozatot

1898 kört töltött a második helyen, többet, mint bármelyik másik pozícióban

7422 kilométert vezetett 33 nap alatt 2002-ben a Renault tesztpilótájaként

2 120 000 felhasználónál is többen követik a Twitteren

FÖRCH®
A legjobb minőség...
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.



Jacques Laffite és a korabeli versenyruházat meghökkentő bemutatása

Későn érők

Kezdő F1-es pilóták, túl a harmincon

A világbajnokság első két évtizedében a mezőnyt a harmincadik, esetleg már a negyvenedik évüket betöltött versenyzők uralták. Aztán a 70-es évektől kezdődően egyre alacsonyabb lett a versenyzők életkora, így csak elvétve fordult elő, hogy egy debütáló pilóta már betöltse a harmadik X-et. Éppúgy, mint idén Belgiumban André Lotterer esetén, azonban erre is akadt példa.

SZÖVEG: SURÁNYI GÉZA • FOTÓ: DPPI

Jacques Laffite csak 25 évesen került kapcsolatba az autóversenyzéssel, akkor is csupán Jean-Pierre Jabouille szerelőjeként. A következő évben aztán maga is volánhoz ült, és pár esztendő múltán elhódította a francia Forma-3-as bajnoki címet – akkor már 30 évesen. 1974-ben Frank Williams – aki addigra kettes számú autójában már három versenyzőt kipróbált – negyediknek Laffite-ot ültette be a Német Nagydíjra. A bizalmat a francia versenyző egy évvel később ugyanitt, egy második hellyel hálálta meg. Késői bemutatkozása ellenére 1986-ban – 43 évesen – már 176-dik startjára készülődött, mellyel éppen befogta az akkori csúcstartót. Csakhogy ezen az ominózus Brit Nagydíjon startkarambolba keveredett, mely kettős lábtöréssel végződött. Így a hat futamgyőzelmet szerző Laffite Forma-1-es karrierjének befellegzett.

A korábban említett **Jabouille** is meglehetősen későn kapcsolódott be a Forma-1-es körforgásba. Karrierjét a mai gyakorlattal ellentétben nem gokarttal, hanem egy Renault 8-as volánjánál kezdte, 24 éves fejjel. Később átült együléses versenyautókba, de nem sok babér termett neki. Épp ezért – Lotterhez hasonlóan – belekóstolt a sportautó-versenyzés világába, ami 1973-ban és 1974-ben két harmadik helyet eredményezett Le Mans-ban. Közben megpróbálkozott a Forma-1-gyel is, de két kísérletéből egyszer sem tudta kvalifikálni magát. 1975-ben aztán az Elf segítségével kapcsolatba került Ken Tyrrell-lel, aki a Francia Nagydíjon rábízta harmadik számú autóját, így a hazai földön versenyző pilóta 33 évesen bemutatkozhatott a Forma-1-ben.



Damon Hill Suzukában begyűjti a világbajnoki címhez szükséges utolsó pontokat. Ezzel ő az első és eddig egyetlen fiú, aki meg tudta ismételni apja teljesítményét

A kirándulás azonban csak egy versenyig tartott. A következő évtől a Renault tesztpilótája lett, és elévülhetetlen érdemeket szerzett az akkor forradalmi újításnak számító turbómotor kifejlesztésében. Jabouille 1977-től vált a száguldó cirkusz állandó tagjává, és ő szerezte meg a turbómotor első győzelmét két évvel később a Francia Nagydíjon – három hónappal 39-dik születésnapja előtt. A Forma-1-ből való távozása után a sportautó-versenyzés felé fordult, és túl az ötödik X-en, ismét harmadik lett Le Mans-ban.

A két francia versenyzőnél tehát a késői kezdés miatt csúszott 30-as éveikre a Forma-1-es bemutatkozás, három amerikai pilóta esetén azonban egész más miatt



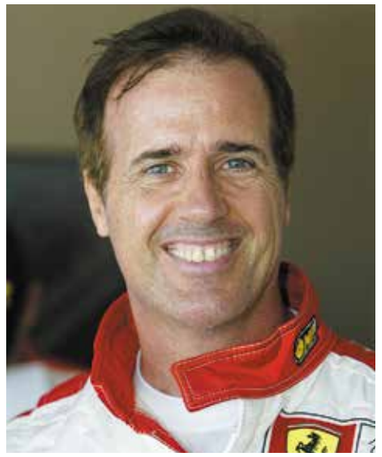
„Jean-Pierre Jabouille és a turbós Renault – fogalom volt a maga korában.”

történt mindez. Mark Donohue, Danny Sullivan és Michael Andretti már sikeres versenyzőnek számítottak saját kontinensükön, mikor a Forma-1 elcsábította őket.

Donohue az azóta is sikert sikerre halmozó csapatfőnökét, Roger Penske-t kísérte el Európába, mielőtt 1971-ben és 1974-ben együtt részt vettek az évadzáró Kanadai és USA Nagydíjakon. Mark tehát négyversenyes tapasztalattal kezdte első teljes szezonját a Forma-1-ben – 38 évesen. A próbálkozás sajnos tragédiába torkollott, mivel az Osztrák Nagydíj edzésén halálos balesetet szenvedett.

Danny Sullivan 33 éves korában töltött egy szezont a Forma-1-ben, Ken Tyrrell hívására. A kísérlet csupán egyetlen pontszerzéssel zárult, melyben nemcsak Sullivan, hanem a versenyképtelen Tyrrell autók is szerepet játszottak. Danny visszatért hazájába, ahol 1985-ben megnyerte az Indy 500-ast, annak ellenére, hogy a verseny közben bemutatott egy 360 fokos fordulatot.

Az 1978-as Forma-1 világbajnok fia, **Michael Andretti** 31 évesen tette át székelyét Európába. Az IndyCar sorozat 1991-es győztese a lehető legrosszabbkor, 1993-ban érkezett a McLaren csapathoz. Az istálló éppen a nehezen vezethető MP 4/8-as autóval próbálta felvenni a versenyt a konkurenciával, ráadásul csapattársát Ayrton Sennának hívták. Senna zsenialitásának köszönhetően öt versenyt nyert abban az évben, Andretti azonban csak küszködött. Az év első három versenyén mindössze négy(!) kört tett meg, mivel kétszer rajtkarambolba keveredett, egyszer pedig kicsúszott. Mindez annak is volt betudható, hogy nem volt hozzászokva az állórajthoz. Az Olasz Nagydíjon aztán felállhatott



Donohue (fent) kései F1-es bemutatkozása Ausztriában tragédiával ért véget, honfitársa a kitérő után Amerikában aratott sikereket



a dobogó legalsó fokára, elsősorban azért, mert a bajnokság éllovasai egy kivételtől eltekintve kiestek. Hogy nem volt versenyképes, azt jól mutatja, hogy körhátrányban végzett, és leggyorsabb köre 2,8 másodperccel maradt le a győztesétől. A verseny után ki is szállt a McLaren-Fordból, és hazatért Amerikába. A sikertelen Forma-1-es kirándulást győzelemmel feledtette az IndyCar sorozat első futamán, melyet követően Senna telefonon gratulált neki. Andretti napjaink egyik legsikeresebb IndyCar csapatának tulajdonosa.

Szintén Ayrton Senna csapattársaként mutatkozott be a Forma-1-ben a 34 éves **Satoru Nakajima**. Szerződtetését a Honda vezérkara szorgalmazta (kis túlzással mondhatnánk úgy is, hogy kényszerítette ki), akik végre szerettek volna egy japán versenyzőt látni egyik japán motorral felszerelt autójuk volánjánál. Amikor erre a Williams nem volt hajlandó, a Lotus ülését bízták Nakajimára. A harmadik X-et betöltő versenyző ideális választásnak tűnt, hiszen korábban öt alkalommal hódította el a Formula Nippon bajnoki címét. (Érdekesség, ebben a versenysorozatban nyert bajnokságot Lotterer 2011-ben.) Az „újonc” hazai sikereit meghazudtolva a Forma-1-ben megközelíteni sem tudta Sennát. Az 1987-es évben csupán hét pontot szerzett, miközben Senna ötven egységgel többet. Ugyanúgy, mint az amerikaiaknak, Nakajima számára is komoly hátrányt jelentett, hogy az összes pályát meg kellett tanulnia. A japán versenyző öt évig szerepelt a Forma-1-ben, majd 39 évesen szögre akasztotta a bukósisakot. Fia, Kazuki követte édesapját, és két évig versenyzett a száguldó cirkuszban, ráadásul éppen annál a Williams csapatnál, ahol a papa csak a tesztekig jutott el.

Kétségtelen, hogy a későn érő autóversenyzők közül **Damon Hill** vitte a legtöbbre. A brit versenyző ugyanis a Forma-1 világbajnoki címén kívül semmilyen bajnoki címet sem szerzett versenyautóval. Pályafutását nem gokarttal, hanem motoron kezdte, autóba csak 23 évesen ült. Első éveiben nem tudta felhívni magára a figyelmet, igaz, általában a legszegényebb csapatoknál jutott csak szóhoz. A korából két évet rendszeresen letagadó Hill csak 1990-ben került a figyelem középpontjába, mikor három pole-pozíciót szerzett az akkor még a Forma-1 előszobájának számító Forma-3000-ben, ám technikai gondok miatt a győzelem sohasem jött össze. Időközben – még 1987-ben – kipróbált egy turbómotoros Benetton-Fordot, de esélye sem volt, hogy versenyzői üléshez jusson. Minimális tapasztalata ellenére Frank Williams őt választotta tesztpilótának 1991-re. Miközben szorgalmasan rótta a kilométereket, 1992-ben lehetőséget kapott a széthullóban lévő Brabham csapatnál. Itt az egyes



Michael Andrettinek (fent) nem sikerült leutánoznia apja karrierjét és maradandót alkotni Európában. Satoru Nakajima híres felmenő nélkül érkezett, de ez sem segített az eredményein



források szerint 30, mások szerint 33 éves hölgyversenyzőt, Giovanna Amatit váltotta, aki nem tudta kvalifikálni magát az évad első három versenyére. Ez a bravúr Hillnek is csak a Brit Nagydíjon sikerült, így két hónappal a 32. születésnapja előtt bemutatkozhatott a Forma-1-ben. Miközben a publikum a győztes Nigel Mansellt ünnepelte, csak kevesen vették észre, hogy Damon négy kör hátránnyal behozta a sokat szidott Brabhamet a 16. helyre. A csapat a Magyar Nagydíj után lehúzta a rolót, Hillnek ezután ismét csak a tesztpilótai szerep jutott. Innen a történet már ismerős lehet: a világbajnok nem tudott megegyezni Frank Williamsszel, aki a tesztelő szerepében rendkívül jó benyomást keltő Damont választotta Alain Prost mellé az 1993-as évre, komoly meglepetést okozva ezzel a Forma-1 berkeiben. Hill három győzelemmel hálálta meg a bizalmat, és 1996-ban édesapját, Graham-et követve megszerezte a Forma-1 világbajnoki címét.

Lotterer is kipróbálta

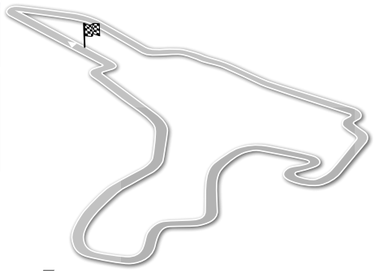


A hosszútávú versenyzés élmenője, André Lotterer élete első – és könnyen lehet, hogy egyetlen – Forma-1-es versenye nem tartott sokáig, a második körben megállt alatta az autó

A Belga Nagydíjon Kamui Kobayashi helyét a Caterham színeiben a német André Lotterer vette át. A csapat közleménye szerint részint a háromszoros Le Mans-győztes sztár tapasztalatát kívánták hasznosítani, részint pedig azért esett rá a választásuk, mert ő a világ egyik legjobb versenyzője változékony körülmények közt, ami mindig is jellemezte a belga Formula-1-es helyszínt.

A németországi Duisburgban született Lotterer két éves korától kezdve Belgiumban élt szüleivel, így mondhatni, hazai pályán mutatkozhat be a királykategóriában. A Le Mans-legenda a 90-es évek elején kezdett versenyezni, a német és az angol F3-as bajnokságokban ért el szép sikereket, mielőtt a Jaguar tesztversenyzője lett 2002-ben, ám az F1-es bemutatkozásra nem kerülhetett sor. Lotterer egy évvel később Japánba költözött, ahol a Formula Nippon és a Japán Super GT-bajnokságokban indult, utóbbit 2006-ban és 2009-ben is megnyerte, míg előbbiben hétszer lett bajnoki dobogós, 2011-ben pedig övé lett az összetett elsőség.

A hosszútávú versenyzésben, mely meghozta számára a világhírt, 2009-ben mutatkozott be a Le Mans-i és a nürburgringi egynapos versenyeken. Kiváló teljesítményének köszönhetően 2010-ben már az Audi gyári versenyzője volt, s két társával, Treluyerrel és Fasslerrel az elmúlt négy évben háromszor is győzni tudtak, 2013-ban pedig csak egy műszaki hiba fosztotta meg őket ennek lehetőségétől. Lotterer természetesen teljes szezont futott az elmúlt három évben a 2012-ben életre hívott FIA Hosszútávú Világbajnokságban, melynek első idényében bajnoki címet szerzett társaival.



Spa-Francorchamps – Circuit de Spa-Francorchamps
A pálya hossza: 7,004 km
Versenytáv: 44 kör – 308,052 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 13–16 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 21–31 fok
Leggyorsabb kör: Nico Rosberg 1:50,511

Áll a bál

Hiába a Mercedes fölénye, ha a pilóták mindent tönkretehetnek

Daniel Ricciardo, a Red Bull kiválósága nyerte a Belga Nagydíjat, ahol bekövetkezett a Mercedes-vezérek rémálma: ütközött egymással a két vb-aspiráns, amiből olyan kalamajka keveredett, amely minden bizonnyal meghatározó lesz az év hátralevő részére nézve.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJT A BALÁZS, FEKETE ANTAL
FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI







A fél paddock csatlakozott az ALS Ice Bucket Challenge-hez

Spa-Francorchamps mindig a szeszélyes, jobbára esős, hűvös időjárásáról volt híres, és a helyszín idén is rászolgált a hírnevére. Még az idős helyiek sem emlékeztek olyanra, hogy valaha is ennyire gyorsan, napjában akár féltucatszor váltotta volna egymást a ragyogó napsütés és a szakadó, alkalomadtán jeges eső, mint idén, és némi költői túlzással élve, a hűvösség átterjedt a Mercedes versenyzőpárosára is. Toto Wolff és a menedzsment többi tagja azzal töltötte a nyári szünetet, hogy megpróbálták összebékíteni Lewis Hamiltont és Nico Rosberget a hungaroringi vita után: arra mindenképpen rá tudták venni a két vb-esélyest, hogy legalább a látszatra ügyeljenek, s ezzel párhuzamosan abban reménykedtek, hogy csitulnak az indulatok. Ez nem jött össze.

A szabadedzéseken csak Valtteri Bottas tudott belepiszkítani a totális Mercedes-hegemóniába, a Williams finnjének a szombat délelőtti tréninget sikerült az élen zárnia, a kvalifikáción azonban – amelyet a fél órával a kezdés előtt leesett jeges özönvíz után vizes pályán tartottak – neki és másnak sem sikerült tartani a csillagos páros tempóját. Idén hetedszer, zsinórban negyedszer szerezte meg a pole-pozíciót Rosberg: a Q3 a házi párbaj újabb felvonását hozta, ahol a 2:05,591-es kört autózó német több mint 2 tizedmásodpercet vert a britre, aki mindkét gyorskörében hibázott, ráadásul a fékjeire is panaszkodott.

Noha előzetesen úgy tűnt, hogy a Williams lehet a Mercedes legkomolyabb ellenfele, Bottas csak a 6., míg Felipe Massa még hátrébb, a 9. pozícióban zárta az időmérőt. A csillagosok mögé a két Red Bull, valamint egy Ferrari iratkozott fel: második soron Sebastian Vettel osztozkodott Fernando Alonsóval, míg Ricciardo Bottas elé ugrott a harmadik sorban. A felsőházból rajtolt a két McLaren, valamint Kimi Raikkönen is: a wokingiaknál Kevin Magnussen a 7. időt autózta, a vörösök finnjével osztozkodhatott a negyedik soron, míg Jenson Button Massa mellé, a 10. helyre kvalifikálta magát.

A futamra esőt jósoltak, de ismét bizonyságot nyert a helyi mondás, amely szerint „Belgiumnak ezen a részén nem feltétlenül nyugdíjas állás meteorológusnak lenni”, így az égi áldás a viadalra nem nyomta rá a bélyegét. Csak a Mercedes felett gyülekeztek sötét fellegek, ugyanis rögtön a futam elején bekövetkezett az, amire a pilóták között szabad versengést az évad eleje óta engedélyező, egyébként mindenképpen dicséretes filozófia kárhoztatta a csapatot: Hamilton és Rosberg most először összeütközött egymással a csatározás hevében.

A rajtnál a britnek sikerült a német elé ugrania, aki természetesen megpróbálta visszafogalni a vezető pozíciót. A bajnoki éllovas a 2. körben a Les Combes felé tartva indított támadást Hamilton ellen, ám a manőver – mint utólag bebizonyosodott – túlságosan optimistának bizonyult: a német a külső íven próbálkozott, ám a két autó összeért, aminek az lett a vége, hogy a német első szárnyának jobb oldali véglapja kivágta a brit bal hátsó kerekét. Rosberg továbbment, Hamiltonnak viszont a defektes kerékkel kellett körbekutyagolnia a leghosszabb aszfaltcsík hátralevő részét, hogy egy rövid szerviz után folytathassa a versenyt, amelyet végül feladott: mivel ekkora hátrány ledolgozására még a bivalyerős Mercedes sem volt alkalmas, a csapat és a pilóta inkább a hajtáslánc kímélése mellett döntött, így a brit 6 körrel a leintés előtt inkább kiállt.

Az ütközéses incidens jókora kalamajkához vezetett: míg Rosberg a futam után is úgy foglalt állást, hogy az adott szituációban nem tűnt az ördögtől valónak az előzési kísérlet, addig a főnökök közül Niki Lauda egyértelműen a német nyakába varrta az incidenst, mondván, bőven lett volna ideje később is az offenzívára, Toto Wolff sportigazgató pedig „elfogadhatatlannak” titulálta a történteket, azzal érvelve, hogy a szabad versengésért cserébe kizárólag az ütközések elkerülését kérték a versenyzőktől. „Ilyen nem fordulhat elő még egyszer” – háborgott a szakvezető.

1

Daniel Ricciardo

„Mindenki azt mondta, hogy itt nem nagyon lesz esélyünk, és valóban szürreális egy picit, hogy sikerült győzni, de szerencsére olyan volt a tempónk, hogy az még bennünket is meglepett. Az előző két siker az agresszív versenyzés eredménye volt, a maihoz viszont egy jól átgondolt stratégia társult, és hogy jól kezeltük a nehéz körülményeket.”

MINDENFÉLE

Leginkább egy háborús övezetre emlékeztetett a futamot követő órákban a Mercedes motor-home-ja és annak környéke. A vezérek – bár a szabad verseny elve eleve magában hordozta az ütközés kockázatát – tanácstalan, bosszús ábrázattal jártak-keltek, a versenyzők jó nagy ívben elkerülték egymást: az érintetteknek a legkevésbé sem hiányzott a brit sajtómunkások által véghezvitt áldáz hangulatkeltés. Ha nem lovallják bele magukat annyira a történtekbe, és nem próbálják meg mindenáron azt bizonygatni, hogy Rosberg szándékosan tette, amit tett, nem lett volna ekkora felhajtás az eset körül: ezt alátámasztotta az FIA sportfelügyelői testületének döntése is, amely szokványos versenybalesetnek minősítette a 2. körben történt esetet.





2 Nico Rosberg

„Sajnálom, hogy koccantunk Lewisszal, de jómagam egyszerű versenybalesetnek tartom a történteket, és így vannak ezzel a sportfelügyelők is. Gyorsabb voltam és úgy éreztem, hogy komolyabb rizikó nélkül megtámadhatom, de ez sült ki belőle. Le fogunk ülni és átbeszéljük a dolgokat, hogy ilyen többé ne fordulhasson elő.”

„Lehet, hogy nagy az előnyünk, de amennyiben az ilyen esetek miatt túl sok pontot veszítenénk, azzal a bajnokságot is elbukhatnánk. Ez elég hülyén nézne ki, úgyhogy ilyesmi nem történhet meg.” Fokozta az ügy pikantériáját, hogy a hagyományosan túl patrióta brit sajtó gátlástalanul nekiment Rosbergnek, amiben fontos szerepe volt annak is, hogy Hamilton mesteri érzékkel keverte bele a pszichológiai hadviselésbe a honfitárs tollforgatók elvakultságát: a brit – mint utóbb kiderült, Rosberg egyik kijelentését kissé kiragadva a kontextusból – a csapatértekezletet követő zártkörű sajtóbeszélgetésen megjegyezte, hogy csapattársa elismerte a szándékos balesetokozást.

Rosberg a folytatásban Ricciardóval küzdött meg a győzelemért, de nem bírt a más stratégiával autózó ausztrállal: a vb-éllovas háromszor cserélt kereket, míg a kenguruföldi reménység csak kétszer, így a német hiába volt látványosan, többször akár 2–2,5 másodperccel is gyorsabb a 34. fordulóban megejtett utolsó kerékcseréjét követően, nem maradt esélye Ricciardo ellen. A Red Bull új csillaga a viadal elején Alonsót és Vettelt is megelőzve került a német mögé, s kedvezett neki az is, hogy a kevesebb kerékcseréje miatt kevesebb időt kellett azzal töltenie, hogy átverekedje magát másokon. Ricciardót idei harmadik, zsinórban második diadala után a paddock a Forma-1 új szupersztárjaként ünnepelte, s Rosberg sem volt elégedetlen: örömöt ugyan a nagy felfordulás közepette képtelen volt mutatni, ám előnye 29 egységnyire nőtt Hamiltonhoz képest.

A dobogó legalsó fokára Bottas állhatott fel, aki a hajrában, nagy csatában előzte meg a 4. hellyel idei legjobb eredményét produkáló Raikkönent. A finnek két kiállással teljesítették a távot, ám más volt az ütem, így a Williams versenyzője hasznot húzhatott a frissebb abroncsokból. Őket a három kiállással autózó Vettel követte, aki a viadal utolsó fázisában a McLareneket, valamint Alonsót is megelőzve csípte meg az 5. helyet. A wokingi páros tagjai közül végül csak a 6. helyen célba érő Button szerzett pontokat: a kérdéses pozíció akár Magnussené is lehet volna, ám a dán újonc túlságosan hevesen csatázott Alonsóval, akit egyszer a fűre szorított, így – utólagosan 20 másodperces időbüntetésre változó – áthajtásos büntetéssel sújtották, és csak a 12. helyen végzett.

Alonso Button mögött futott be, de nem lehetett elégedetlen: a spanyol már a rajt előtt hátrányba került, a Ferrari-szerelők ugyanis túl sokáig kotorásztak az autója körül a rajtrácson, így a pilóta 5 másodperces időbüntetést kapott, és ezzel idő előtt ugrottak a vérmesebb reményei. A pontszerzők zónája egy Force India–Toro Rosso szendviccsel egészült ki: Magnussen büntetéséből profitálva Sergio Perez a 8. helyre lépett elő, őt az újonc Danyiil Kvjat és saját csapattársa, Nico Hülkenberg követte a befutónál.









Bottas öt verseny alatt negyedszer lett dobogós

3 Valtteri Bottas



„Amikor a harmadik helyen végzel, semmi esetre sem szabad elégedetlennek lenned. A jelenlegi helyzetben ez az eredmény is nagy dolog. Szeretnék győzni, a csapat is, de úgy tűnik, hogy még mindig egy picit jobb munka szükséges az első sikerhez. Van még néhány esélyünk idén, így szerintem tényleg semmi okunk arra, hogy csalódottak legyünk.”



A Belga Nagydíj végeredménye

1	Daniel Ricciardo	Red Bull RB10–Renault 44 kör, 1:24:36,556
2	Nico Rosberg	Mercedes F1 W05 + 3,383
3	Valtteri Bottas	Williams FW36–Mercedes + 28,032
4	Kimi Raikkönen	Ferrari F14T + 36,815
5	Sebastian Vettel	Red Bull RB10–Renault + 52,196
6	Jenson Button	McLaren MP4-29–Mercedes + 54,580
7	Fernando Alonso	Ferrari F14T + 1:01,162
8	Sergio Perez	Force India VJM07–Mercedes + 1:04,293
9	Danyiil Kvjat	Toro Rosso STR9–Renault + 1:05,347
10	Nico Hülkenberg	Force India VJM07–Mercedes + 1:05,697
11	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso STR9–Renault + 1:11,920
12	Kevin Magnussen	McLaren MP4-29–Mercedes + 54,262 *
13	Felipe Massa	Williams FW36–Mercedes + 1:15,975
14	Adrian Sutil	Sauber C33–Ferrari + 1:22,447
15	Esteban Gutierrez	Sauber C33–Ferrari + 1:30,825
16	Max Chilton	Marussia MR03–Ferrari + 1 kör
17	Marcus Ericsson	Caterham CT05–Renault + 1 kör

Nem értek célba

Jules Bianchi	Marussia MR03–Ferrari	39. kör
Lewis Hamilton	Mercedes F1 W05	38. kör
Romain Grosjean	Lotus E22–Renault	33. kör
Pastor Maldonado	Lotus E22–Renault	1. kör
André Lotterer	Caterham CT05–Renault	1. kör

*a verseny után 20 másodperc büntetéssel sújtották

MINDENFÉLE

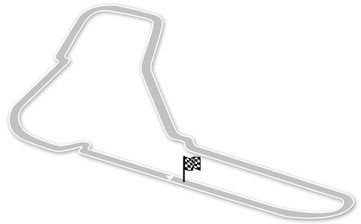
Nemhiába fenyegetőzött a nyári szünet előtt hivatalba lépett új Caterham-menedzsment: a két versenyző közül kevesebbet fizető Kamui Kobayashi Spára kikerült az autóból, amelybe némi meglepetésre a háromszoros Le Mans-i győztest, a korábbi Forma-1-es tesztpilóta Andre Lotterert ültette Christijan Albers és Colin Kolles. A német megvédte a mundér becsületét: az időmérőn csúnyán elkalapálta Ericssont, amivel kivívta a versenyzőtársak elismerését, még úgy is, hogy a versenye motorhiba miatt már az első körben befejeződött. „Elégedett vagyok és bízom benne, hogy sikerült új ötleteket adnom a csapatnak, elvégre is ezért kértek fel a beugrásra. Nem tudom, hogy lesz-e még ilyen lehetőségem, mindenesetre jó érzés volt, hogy komolyabb kockázat nélkül vállalhattam ezt a kalandot” – mondta az Audi gyári csapatának kiválósága.

Lotterer mellett Max Verstappen volt a belgiumi hétvége másik szenzációja, ugyanis az expilóta Jos fia – aki jövőre 17 évesen minden idők legfiatalabb Forma-1-es pilótája lesz – első ízben járt a paddockban a 2015-re érvényes Toro Rosso-szerződés bejelentése óta. „Nyugodt vagyok, egyáltalán nem érzem, hogy nyomás nehezedne rám. Inkább arra összpontosítok, hogy a lehető legjobb teljesítményt nyújtsam, ennél többet úgysem tehetek” – mondta a meglepően határozott Verstappen.

Az AFM felfedezettje a belgiumi hétvégén mindenképpen Philip, a sajtóközpont 50 év körüli ajtónállója – civilben liége-i fogorvos – volt, aki mesés sztorival rukkolt elő. Elmondása szerint az **1994-es futam időmérője előtt egy fatális véletlen folytán összefutott Rubens Barrichellóval,** akinek tippeket adott az időjárással kapcsolatban, s a brazil ezeket hasznosítva szerezte meg aznap délután karrierje első pole-pozícióját. Igazát egy aláírt, közös fotóval is igyekezett bizonyítani, ráadásul érdeklődésükre maga Rubinho is megerősítette a sztori hitelességét: „Így igaz, Philip barátom sokat segített nekem!”

Jókora felfordulás volt tapasztalható a Marussiánál Belgiumban: a gárda előbb bejelentette, hogy Max Chilton helyett a tesztpilóta, Alexander Rossi versenyez a hétvégén, majd az első szabadedzés közben (!) eldöntötték, hogy mégis a brit szerepelhet a folytatásban, így Rossi a tréning végén tudta meg, hogy mégsem debütálhat. A szövevényes históriát színesítették bizarrabbnál bizarrabb indoklásokkal és cáfolatokkal, ám végül mindenki számára nyilvánvaló volt: igaz a mondás, amely szerint „pénz beszél…”





Monza – Autodromo Nazionale
A pálya hossza: 5,793 km
Versenytáv: 53 kör – 306,720 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 25–26 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 40–45 fok
Leggyorsabb kör: Lewis Hamilton 1:28,004



Hiába lett Hamiltoné a pole, a rajtot elrontotta a brit pilóta és küzdenie kellett az első hely visszaszerzéséért



Hamilton visszavág

A Mercedes házon belüli csatája még nem ért véget

Nico Rosberg megnyerhette volna az Olasz Nagydíjat, ám két ízben is hibázott, így premier plánból kellett végignéznie, ahogyan Lewis Hamilton megszerzi a győzelmet Monzában. Nem meglepő módon többen is úgy sejtették: a német Spa utózöngéjeként felsőbb utasításra tette, amit tett…

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJTA BALÁZS, FEKETE ANTAL • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Ahogyan arra számítani lehetett, a sebesség templomaként emlegetett legendás helyszínen a hétvége első fele még Sparól szólt. A csapat és a két főkolompos egyfolytában azt szajkózta, hogy tisztázták a helyzetet, azt ugyanakkor senki nem kívánta pontosítani, hogy mit jelentett az érintettek részvételével megejtett válságértekezlet után kiadott kommüniké azon passzusa, hogy foganatosították a „megfelelő fegyelmi intézkedéseket”. Noha az érintettek unalomig ismételgették a házon belüli „no contact” szabály fontosságát, többen úgy vélték, hogy az Autodromo Nazionale első sikánja, a Rettifilo kellően szűk ahhoz, hogy folytatódhasson a szappanopera.

Ahhoz, hogy valóban így történjen, minden össze is állt: noha a szabadedzéseken a Ferrari és a Williams is a szokásosnál közelebb járt a csillagos páros hoz – például Valtteri Bottas hosszú etapos tempója vetekedett is a Mercedesekével – , az időmérőt simán húzta be a domináns egylet. Bár az előző hét futamon hat alkalommal Rosbergé volt a pole-pozíció, ezúttal Hamilton csípte meg a rajtelsőséget: a hasonlóan előkelő helyről legutóbb a májusi Spanyol Nagydíjon rajtoló brit uralta a kvalifikációt, amelynek mindhárom szakaszában a legjobbnak bizonyult. A 2008-as vb-első a Q3-ban a pole-t érő 1:24,109-es kört már első próbálkozásra megfutotta, ráadásul azt a luxust is megengedhette magának, hogy a második mért kör végén kiengedjen, ugyanis eredményét sem Rosberg, sem más nem tudta veszélyeztetni.

A német közel 3 tizedes hátránnyal kényszerült a 2. pozícióba, s a vártnál jóval nagyobb volt a második sort megtöltő Williams-duó hátránya is: Bottas 0,588, míg Felipe Massa 0,756 másodpercet kapott Hamiltontól. A Ferrari nem tudott a tifosi kedvére tenni: a vörös alakulat gyorsabb tagja, Fernando Alonso elé a két McLaren, Kevin Magnussen és Jenson Button is beférkőzött, így a spanyol a 7. helyről várhatta a futam rajtját, de így is jobban járt, mint Kimi Raikkönen, akivel ismét megesett az a csúfság, hogy már a Q2-ben kénytelen volt elbúcsúzni. A finn a 12. időt autózta, s csak annak köszönhetően rajtolhatott a 11. helyről, hogy az évad első motorkeret-túllépése miatt szankcionált Toro Rosso-tehetségre, Danyiil Kvjatra öt rajthelyes büntetés várt.

A Renault-táborral kapcsolatos előzetes várakozásoknak megfelelően a leggyorsabb helyszínen nem muzsikáltak túl jól a Mercedes-egységeknél még mindig sokkal gyengébb francia erőforrásokkal szerelt Red Bullok sem: Sebastian Vettel és Daniel Ricciardo a 8-9. helyekről készülhettek a startra, míg a felsőház a Force India versenyzőjével, Sergio Perezzel egészült ki.

Vasárnap pattanásig feszült légkör előzte meg a rajtot, amelynek végül

1

Lewis Hamilton

„Hiába akartam kilőni, az elindulás sem a felvezető körben, sem a rajtnál nem sikerült úgy, ahogyan kellett volna. Nehéz helyzetbe kerültem, de szerencsére nem veszítettem túl sok pozíciót. Nagyon örülök a győzelemnek, mert ez fontos volt mindannyiunk számára. Úgy érzem, hogy végre visszatért a lendületem, és bízom a jó folytatásban.”

MINDENFÉLE

Nem volt meglepő, hogy a Williams pilótái nagy kedvvel csatáztak a futamon: a versenynap délelőttjén, a motorhome tetején található Martini-teraszon Sir Frank Williams személyesen jelentette be, hogy **Bottas és Massa a grove-i különítmény kötelékében marad**. „Felipe a Forma-1 egyik hőse, Valtteri pedig a jövő befektetése, így örülünk, hogy meghosszabbíthatjuk az együttműködésünket” – fogalmazott a csapatfőnök.

Az átlagosnál is nagyobb felhajtás övezte a Ferrarit a hazai versenyhétvégén: ennek oka az volt, hogy csütörtökön felröppent egy pletyka, amely szerint Luca di Montezemolo elnök hagyományos szombati, monzai látogatása a búcsúzkodás jegyében telik majd, mert rövidesen leköszön tisztségéből. A fővezér a szokásos felhajtás közepette érkezett, bejelentés helyett azonban cáfolt: „Három évig még érvényes a szerződésem a Ferrarival, és én lennék az első, aki közölné, ha valami megváltozna” – fogalmazott a karizmatikus vezető, aki azonban senkit nem győzött meg. Az olasz sajtó a látogatás után is inkább azzal volt elfoglalva, hogy ki válthatja Montezemolót a nagy presztízsértékű pozícióban…





3 Felipe Massa



„Bár ahhoz nem voltunk elég jók, hogy a Mercedesek ellen harcoljunk, nagyon elégedett vagyok a mostani eredménnyel. Idén sokszor voltam balszerencsés, de mindenért kárpótol, hogy épp itt, Monzában állhattam dobogóra. Csodálatos, hogy átvettük a harmadik helyet a konstruktőri tabellán, és még jobb lenne, ha meg is tudnánk tartani azt…”

2 Nico Rosberg

„Hibáztam és a győzelemmel fizettem a hibámért, de így sem történ katasztrófa, mert nem veszítettem olyan sok pontot Lewisszal szemben. Sokkal rosszabbul is alakulhattak volna a dolgaink. Örülök annak, hogy ezen a pályán is mi voltunk a legjobbak, és köszönettel tartozom a csapatnak azért, hogy ilyen remek Ezüstnyilat kaptunk.”

nagyobb volt a füstje, mint a lángja: Hamiltont a rajtautomatikával kapcsolatos gondok miatt lehagyta Magnussen és Massa is, így a britnek a 4. pozícióból kellett nekirugaszkodnia az élen álló Rosberg hajszolásának. A tempóval persze nem volt probléma, így rövid idő alatt utolérte a németet: Massa az 5. körben a második sikánnál megelőzte Magnussent, akit a Lesmo 1-nél a brit is maga mögé utasított, 5 körrel később, a Rettifilónál pedig a brazilt is sikerült megelőznie. Ahhoz, hogy a győzelmet is megszerezze, Rosberg is jócskán hozzájárult: a német előbb a 9. körben fékezte el magát az első sikánnál, ahol elment egyenesen, kacskaringózva egyet a bóják között, majd a 28. körben hasonló hibát vétett. Hamilton az első esetnél megközelítette vetélytársát, a második hibánál pedig átvette a vezetést, amelyet Rosberg a leintésig képtelen volt visszavenni.

„Úgy gondolják, hogy mi kértük Nicót az elfékezésre és a sikán kihagyására, hogy Lewis megelőzhesse? Nem, ilyesmi ötlet csak egy paranoid elmében születhet meg” – cáfolta a leintést követően a paddockban rögtön elterjedő, a Spában történtek hatására kiadott burkolt csapatutasítás lehetőségét firtató pletykát a csapatfőnök, Toto Wolff. Maga Rosberg is elismerte, hogy hibázott: „Elszúrtam, és erre rámént a vezető pozíciom, ráadásul Lewis roppant gyors volt. Csalódott vagyok, de megérdemelte a győzelmet” – mondta az első bajnoki címére hajtó Rosberg, akinek Hamiltonnal szembeni előnye a monzai végeredmény után 29-ről 22 egységnyire csökkent.

Massa számára a folytatás különösebb esemény nélkül telt, így a viadal végén a dobogó legalsó fokára állhatott fel, a Williams színeiben első ízben, és ezzel egy hosszú pechsorozatot zárt le. Előzetesen Bottastól várhatott jobb eredményt a grove-i egylet, ám a finn tehetség rajtja katasztrofálisan sikerült, amelyre a futam utáni első órákban a csapat sem tudott magyarázatot adni. Az északi versenyző a 10. pozícióba esett vissza, ahonnan látványos hajrával tört előre: sorra előzte Raikkönent, Perezt, Alonsót, Buttont és Magnussent, de a 24. körben megejtett bokszkiállás után kezdhette újra az egészet. A második hullámban Pe-





A Red Bull és a Ferrari csatája (lent) ezúttal is az energiaitalosok javára dőlt el



rezen, Magnussenen és Vettelen verekedte át magát, visszakapaszkodva a 4. pozícióba: Massa utolérésére esélye sem maradt, ám a pontoknak köszönhetően az alakulat újra elhappolta a konstruktőri tabella 3. helyét a Ferraritól. Ebben komoly szerepe volt annak is, hogy a vörösök számára meglepően gyatrán sikerült a hazai bevetés: Alonso autójában az ERS a 30. körben megadta magát, így a spanyol a 2010-es Maláj Nagydíj óta első ízben technikai hiba miatt kiesett, Raikkönen pedig csak a 9. helyet tudta megszerezni.

Az élkvartett mögött a két Red Bull végzett, ahol Vettel hiába volt egész hétvégén gyorsabb Ricciardónál, a futamot ismét csak csapattársa mögött, a 6. helyen tudta befejezni. Az ausztrál a viadal első felében egyáltalán nem villogott, a futama azonban egy csapásra életre kelt annak köszönhetően, hogy mindenki másnál később, a 26. körben rakatta fel a keményebb keverékű Pirelliket: a megkíméltebb abroncsoknak köszönhetően szépen tört előre, és a 47. körben a négyszeres vb-elsőt is sikerült legyűrnie. A korán, már a 18. körben kereket cserélő Vettel szerint a McLarenek miatt szabták agresszívra a gumistratégiát, ám a Pirelliket az első és a második etapban sem sikerült úgy kímélnie, ahogyan szerette volna.

Magnussen a 7. helyen haladt át a célvonalon, ám 5 másodperces időbüntetést kapott, mert a 36. körben, Bottas offenzívája közben leszorította a pályáról a Williamst, így végül az utolsó, még pontot érő pozícióba, a 10. helyre rangsorolták. Pontokat gyűjtött a McLaren másik versenyzője, Jenson Button is, aki a Force India versenyzője, Sergio Perez mögött, a 8. helyen fejezte be az összecsapást.

Az Olasz Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton	Mercedes F1 W05	53 kör, 1:19:10,236
2	Nico Rosberg	Mercedes F1 W05	+ 3,175
3	Felipe Massa	Williams FW36–Mercedes	+ 25,026
4	Valtteri Bottas	Williams FW36–Mercedes	+ 40,786
5	Daniel Ricciardo	Red Bull RB10–Renault	+ 50,309
6	Sebastian Vettel	Red Bull RB10–Renault	+ 59,965
7	Sergio Perez	Force India VJM07–Mercedes	+ 1:02,518
8	Jenson Button	McLaren MP4-29–Mercedes	+ 1:03,063
9	Kimi Raikkönen	Ferrari F14T	+ 1:03,535
10	Kevin Magnussen	McLaren MP4-29–Mercedes	+ 1:03,171
11	Danyiil Kvjat	Toro Rosso STR9–Renault	+ 1:12,606
12	Nico Hülkenberg	Force India VJM07–Mercedes	+ 1:13,093
13	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso STR9–Renault	+ 1 kör
14	Pastor Maldonado	Lotus E22–Renault	+ 1 kör
15	Adrian Sutil	Sauber C33–Ferrari	+ 1 kör
16	Romain Grosjean	Lotus E22–Renault	+ 1 kör
17	Kamui Kobayashi	Caterham CT05–Renault	+ 1 kör
18	Jules Bianchi	Marussia MR03–Ferrari	+ 1 kör
19	Esteban Gutierrez	Sauber C33–Ferrari	+ 2 kör
20	Marcus Ericsson	Caterham CT05–Renault	+ 2 kör

Nem értek célba

Fernando Alonso	Ferrari F14T	29. kör
Max Chilton	Marussia MR03–Ferrari	5. kör

MINDENFÉLE

Röviddel az F1-es versenyhétvége előtt leaszfaltozták az emblematikus Parabolica-kanyar bukóterének egy részét, ami **rajongói berkekben jókora felháborodást váltott ki**. Bár Charlie Whiting, az FIA delegáltja azzal érvelt, hogy a módosítással részben a versenyzők kérésének tettek eleget, a helyszínen érdekes dolog derült ki. Egyrészt az, hogy a főszereplők egyáltalán nem lelkesedtek a változtatásért, másrészt Fernando Alonso egy újságírói kérdésre válaszolva kerek perec kijelentette: nem tud arról, hogy az FIA bármelyik versenyző véleményét is kikérte volna a módosítással kapcsolatban…

Minden idők egyik legrövidebb csapatfőnöki pályafutása zárult le Monzában, ahol a Caterham irányítását a júliusi Német Nagydíjon átvevő expilóta, Christijan Albers lemondott tisztségéről, mégpedig közvetlenül a futam leintése után. A holland családi okokkal érvelt, ám bennfentes források szerint inkább arról van szó, hogy besokallt a háttérben zajló sorozatos pénzügyi manőverektől…

Idén is számos F1-híresség vette az irányt Monza felé, ám **a leginkább meghökkentő Juan Pablo Montoya feltűnése volt.** A sportágnak 2006-ban hátat fordító kolumbiai távozása óta első ízben tett látogatást F1-es futamon, ám jobbára a GP2-re összpontosított: mint az AFM-nek elárulta, csak ritkán nézi az F1-es futamokat, Olaszországba is inkább a GP2-ben szereplő cimborája, Julian Leal miatt jött el.

Nagy kérdése volt a monzai hétvégének, hogyan alakulnak a csúcssebességek az új szabályok szerint épített versenygépekkel a menetrend leggyorsabb helyszínén. A szimulációk 355 kilométer/órára taksálták a várható legnagyobb sebességet, és nem is tévedtek túl sokat: a hétvégi csúcsot Rosberg jegyezte, aki az időmérő edzés első felvonásában 353,9 kilométer/órás sebességgel száguldott.

PILÓTÁK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD	
N. ROSBERG	25	18	18	18	18	25	18	25	0	25	12	18	18	–	–	–	–	–	–	238
L. HAMILTON	0	25	25	25	25	18	0	18	25	15	15	0	25	–	–	–	–	–	–	216
D. RICCIARDO	0	0	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10	–	–	–	–	–	–	166
V. BOTTAS	10	4	4	6	10	0	6	15	18	18	4	15	12	–	–	–	–	–	–	122
F. ALONSO	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	0	–	–	–	–	–	–	121
S. VETTEL	0	15	8	10	12	0	15	0	10	12	6	10	8	–	–	–	–	–	–	106
J. BUTTON	15	8	0	0	0	8	12	0	12	4	1	8	4	–	–	–	–	–	–	72
N. HÜLKENBERG	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	0	1	0	–	–	–	–	–	–	70
F. MASSA	0	6	6	0	0	6	0	12	0	0	10	0	15	–	–	–	–	–	–	55
K. RAIKKÖNEN	6	0	1	4	6	0	1	1	0	0	8	12	2	–	–	–	–	–	–	41
S. PEREZ	1	0	15	2	2	0	0	8	0	1	0	4	6	–	–	–	–	–	–	39
K. MAGNUSSEN	18	2	0	0	0	1	2	6	6	2	0	0	1	–	–	–	–	–	–	38
J-E. VERGNE	4	0	0	0	0	0	4	0	1	0	2	0	0	–	–	–	–	–	–	11
R. GROSJEAN	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	8
D. KVJAT	2	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	–	–	–	–	–	–	8
J. BIANCHI	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	2
A. SUTIL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
M. ERICSSON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
P. MALDONADO	0	0	0	0	0	–	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
E. GUTIÉRREZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
M. CHILTON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
K. KOBAYASHI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	0	–	–	–	–	–	–	0
A. LOTTERER	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	–	–	–	–	–	–	–	

KONSTRUKTŐRÖK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD	
Mercedes	25	43	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43	–	–	–	–	–	–	454
Red Bull Racing	0	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18	–	–	–	–	–	–	272
Williams	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27	–	–	–	–	–	–	177
Scuderia Ferrari	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2	–	–	–	–	–	–	162
McLaren Mercedes	33	10	0	0	0	9	14	6	18	6	1	8	5	–	–	–	–	–	–	110
Force India	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	0	5	6	–	–	–	–	–	–	109
Toro Rosso	6	1	0	1	0	0	4	0	3	0	2	2	0	–	–	–	–	–	–	19
Lotus	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	8
Marussia	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	2
Sauber	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0
Caterham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	0

Lenyűgözte a szakmát



Idei harmadik diadalával Ricciardo végérvényesen kivívta a szakma csodálatát: az ausztrál méltatták a Red Bull szakvezetői, akik elismerten nem vártak ennyire kiváló formát tőle az évad előtt, ám dicsérte a pilótát Alonso és számos más vetélytárs is. „Nem hinném, hogy érdemben van esélye a vb-címre, de ha valaki előtt felcsillanhat a remény, akkor az biztosan Daniel” – fogalmazott a Ferrari spanyol klasszisa.

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

www.slmbox.hu

SLMbox

Nyugalom elérhető áron.

Fizessen elő most

32%

kedvezménnyel!



RÁADÁS most minden előfizetéshez az **500 hihetetlen történet a Formula-1 világából** című könyvét adjuk ajándékba!



Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát! Ne feledje: ha előfizet, Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postaládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttér-információival!

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 megjelenéséig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!



Különvélemény

Macsák

Dávid Sándor rovata

Ha esetleg nem értené meg azonnal a címnek választott szót a Kedves Olvasó, ne is törődjön vele, és ne keresse a szótárban, mert nagy valószínűséggel nincs benne (egyelőre). Én találtam ki ugyanis, illetve „szerkesztettem” saját használatra, miután sehol nem találtam a „macsó” kifejezés nőnemű változatát. Ezért aztán kénytelen voltam csinálni magamnak egyet, sőt, miután nem egyetlen „hölgyről” van szó, megalkottam mindjárt a többes számát is, így lett belőle „macsák”. Ami nem tévesztendő össze a macákkal, amely kifejezés némi pejoratív értékkel bír, s esetünkben erről szó sincs, sőt, pont az ellenkezőjéről igyekszem alább meggyőzni ennek a mi „macsó világunknak” a szereplőit.

Szerény véleményem szerint ugyanis, ha vannak (az általában hímneműnek tekinthető) macsók, akkor lenniük kell nőnemű macsóknak, azaz macsáknak, mert csak így kerek a világ.

Még a Forma-1 világa is, amely bizony, az általános vélemény vagy inkább hiedelem szerint kemény macsó világ, amelyben a nőknek nem sok szerepe lehet, pláne a versenyautók volánja mögött. Ami persze eredendő butaság, azzal a macsó öntudattól vezérelt általános, de soha be nem bizonyított „férfi” véleménnyel együtt, hogy a nők rosszabbul vezetnek autót, mint a férfiak. Holott az eltérések nem a képességekbeli különbségből adódnak, hanem csupán a macsóságból. Oriana Fallaci, a nagyszerű író-újságíró már évtizedekkel ezelőtt világosan megírta, hogy „az autójuk a férfiak (olykor hiányzó) férfiasságának a látványos bizonygatása”, világos tehát, hogy megpróbálják abból kihozni a maximumot. De vajon melyik nőnek van arra szüksége, hogy egy vacak négykerekűvel bizonygassa (finoman szólva) a nőiességét?!

Ha autóba ül is, ha versenyez is vele, kicsit ebben is okosabb, mint mi, macsók. És talán emiatt kicsit lassabb is, de ez egyáltalán nem biztos.

Ha például Michele Moutont veszem, akit volt szerencsém az egyik Elefántcsontpart Ralin élőben is látni, sőt, végigkísérni, egészen addig, amíg a kemény bánásmódtól ketté nem tört alatta (szó szerint) az Audi Quattro, nyugodtan ki merném állítani bármelyik macsó ellen. Mellesleg: csak azért nem tudott világbajnokságot nyerni, mert a macsók, Röhrlék kicsit összefogtak ellene.

A Forma-1 úttörő, első nagyasszonya, Maria Teresa de Filippis, az ötvenes évek végén az eredmények tükrében valóban lassabb volt férfi ellenfeleinél, bár azt nem tudjuk ma már, hogy az autóik között volt-e, és mekkora különbség. Az utolsó verseny 3 másodperces különbsége mindenesetre már nem volt jelentős, Mossékhoz képest. Viszont, hogy neki sem a nőiességét kellett bizonygatni a versenyautóban, azt a korabeli fényképek ragyogóan bizonyítják ma is. Mai sztárjelöltünk, Susie Wolff sem azért ült versenyautóba, hogy a férfiak észrevegyék (hiszen már el is kelt), de ami a szépséget, nőiességet illeti, simán elárulhatnának egy gyékényen Maria Teresával, aki még nem is annyira idős, a 87. évében jár, és nemcsak autóversenyzett, hanem lovagolt is, versenyszerűen a maga korában.

> „Az eltérések nem a képességekbeli különbségből adódnak, hanem csupán a macsóságból”

És ha már Moss szóba került, az ő egyik lánytestvére is ralizott a hatvanas évek elején, és nem is rosszul. A ralisoktól pedig nem búcsúzhatok el Jutta Kleinschmidt említése nélkül, aki igen komoly macsó társaság előtt nyerte nem is olyan régen a Dakar Ralit.

Ami engem illet, még ifjú koromban kaptam életre szóló leckét autóvezetésből egy fiatal lánytól. Sem autóm, sem motorom még nem volt, és taxival siettem az újságírósuliba, az Andrássy útra, Soroksár határából. A taxit egy fiatal, velem nagyjából egyidős lány vezette, nem volt sok bizodalmam benne, hogy odaérünk időre. Nyomatékosan kértem, hogy siessünk, az istenért! Rám nézett, és visszakérdezett: komolyan gondolja?! Aztán elindult. Az élmény máig hat, ahogy írom ezeket a sorokat, még mindig a hideg futkos a hátamon. Amikor odaértünk, jól kinevetett. Ha jól emlékszem (és miért is ne?!) Csala Csilla volt. A tizenkétszeres motorkerékpáros magyar bajnok.

Amikor eszembe jutott, hogy végre illendő lenne az autós-motoros nőkről is írnom, még magam sem gondoltam, hogy annyian vannak, voltak, hogy egy ilyen rövid írás kereteibe bele sem férnek. Például Gina Bovaird, az egyetlen amazon, aki az 500-as királykategóriában versenyzett, s akit magam is láttam Ausztriában, s akivel, ha Webber találkozott volna, nem állított volna olyan butaságot, hogy a nők izomzata nem elég erős ahhoz, hogy autóversenyzők legyenek. Emlékezetem szerint Gina ugyanis kicsivel erőteljesebb jelenség volt, mint az ausztrál.

De még ma is sokan vannak Webberrel azonos véleményen, annak ellenére, hogy a mai modern autókat fizikailag már sokkal könnyebb elvezetni, mint a régieket a manuális váltókkal és egyebekkel. Az egész női téma azonban azért kerül napjainkban előtérbe, mert egy ifjú hölgy, a fentebb már említett Susie Wolff, a Mercedes főnök Toto Wolff ifjú felesége a fejébe vette, hogy jövőre elindul a Forma-1 világbajnokságon, és ehhez az idén már meg is tette a szükséges első lépéseket. Talán az sem véletlen, hanem inkább sokatmondó, hogy ezeket a lépéseket a Williams istállóban cselekedte, amelynek a vezetője ma már szintén egy „macsa”, akarom mondani egy bájos ifjú nő, Frank Williams lánya, Claire. Aki szintén nincs már egyedül ebben a szerepkörben sem: Peter Sauber ugyanis már korábban rábízta a csapatát Monisha Kaltenbornra, aki kacérkodik azzal a gondolattal, hogy jövőre szintén indítson egy lányt a Sauber színeiben: Simona de Silvestrót.

És Danica Patrickról, aki Amerikában már szupersztár autóversenyző, és többször is szóba hozták az F1-gyel, most nem értekeznék részletesebben.

Azt megmondani ma, hogy mi lesz mindebből holnap, még nem lehet.

Az viszont biztosan tudható, hogy a Forma-1 nem maradhat sokáig nő nélkül. Az úttörők, az eddigi kísérletezők (Lella Lombardi, akit a betegsége ragadott el a versenyzéstől, Maria de Villota, akit egy buta baleset, Giovanna Amati, Divina Galica, Desire Wilson, Sarah Fisher és mások) emléke nemhogy halványulna, hanem erősödik és erőt ad.

Nem is szólva most arról (dehogynem!), hogy az agg Bernie Ecclestone-nak régi óhaja, hogy végre legalább egy nő is legyen a versenyzők között a Forma-1-ben. Minden más kívánalma már teljesült e tekintetben, de ez még nem.

Mire vártok lányok?

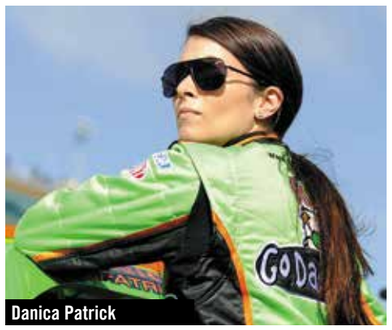
Eljött a ti időtök, még akkor is, ha sokan úgy vélik, maradjatok inkább a fakanálnál... Bár úgy hallottam, Susie Wolfftól magától, hogy: „A családom tanúsíthatja, hogy sokkal jobban vezetek autót, mint ahogy főzök!”

Szerencsétlen Toto. Az biztos, hogy Susie nem a gyomrán keresztül fogta meg.

Pedig a macsók szívéhez azon keresztül vezet az út...


Maria de Villota

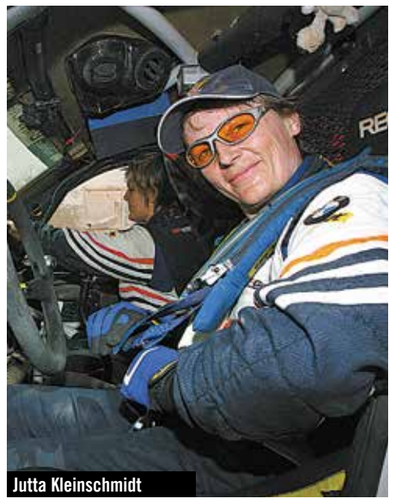

Susie Wolff


Danica Patrick


Maria Teresa de Filippis


Michele Mouton


Simona de Silvestro


Jutta Kleinschmidt

A-HÍD
ÉPÍTŐ ZRT.

A-HÍD Zrt.
H-1138 BUDAPEST,
KARIKÁS FRIGYES U. 20.
www.ahid.hu

Több mint száz éve folyamatosan jelen vagyunk a hazai építőipar élvonalában.
Megfelelve a mindenkori követelményeknek, mindig magas színvonalon végezzük kivitelezői és tervezői feladatainkat.

Hagyományainkra és korszerű szaktudásunkra épülő megbízható, minőségi munkát kínálunk Önnek.

Modern technológiákat alkalmazunk, kiemelt figyelmet fordítunk a környezetvédelemre. Maradéktalanul megfelelünk a hazai és európai előírásoknak.

Főbb tevékenységeink:

• hidak és egyéb közlekedésépítési műtárgyak építése és felújítása
• autópályák, közutak építése
• kommunális létesítmények építése
• városi villamos vonalak építése
• katonai létesítmények építése
• ipari létesítmények építése
• környezetvédelmi munkák
• vízépítési munkák
• metróépítése
• vasútépítése
• magasépítés
• tervezés







A győztes büntetése

Keserű véget ért a Zengő Junior Team spái hétvégéje

Győzelmet ünnepelhetett Ficza Ferenc a SEAT Leon Eurocup spái hétvégéjén – ám sajnos öröme nem tarthatott sokáig, hiszen a verseny végeredményét utólag módosították.

SZÖVEG: OTT ANDRÁS • FOTÓ: ZENGŐ JUNIOR TEAM



A SEAT Leon Eurocup spái időmérő edzésén Tóth Norbert a 6., Ficza Ferenc pedig a 7. rajthelyet szerezte meg, így elég nehéz helyzetből várhatták az első futamot, hiszen a mezőny sűrűjéből kellett előrekapaszkodniuk. Az első versenyen már a rajt sem alakult simán, egy kis kakaskodást követően baleset történt, amely miatt be kellett küldeni a safety cart. Az új rajt után Tóth Norbert az 5., Ficza Ferenc pedig a 6. helyen zárta a futamot, ám a balesetet okozó Briche-t megbüntették, így a magyarok eggyel előrébb léphettek.



A két futam között csak apróbb finomításokat kellett végezni az autókon, így minden adott volt ahhoz, hogy a fordított rajtrácsnak köszönhetően a 2. és a 3. rajthelyről induló magyar versenyzők a lehető legjobb helyezést érjék el az ismétlésben. A második forduló a szezon talán leglátványosabb versenyét hozta, melynek végén a Stian Paulsennel nagyot csatázó Ficza Ferencet intették le az első helyen, s ezzel a magyar versenyző a bajnokságban is átvette a vezetést. Tóth Norbert szintén jól szerepelt, a negyedik helyen zárta a versenyt.

Az öröm azonban sajnos csak átmeneti lehetett a Zengő Junior Teamnél, Ficza Ferencre ugyanis az utolsó körben bemutatott manővere miatt egy másodperces időbüntetést róttak ki, ami épp elég volt ahhoz, hogy a második helyre essen vissza Paulsen mögé. A csapat úgy látta, hogy a magyar versenyző nem követett el szabálytalanságot, s emellett a norvég riválisnak több vitatható megmozdulása volt, ennek ellenére a hivatalos végeredményben nem a Zengő Junior Team pilótájának neve szerepel az első helyen. Lapzártakor az ügy még fellebbezés alatt áll, de szurkolunk a fiatal versenyzőnek, hogy visszaszerezhesse a különleges győzelmet…



A SEAT kupák valaha volt legfiatalabb versenyzője, Tóth Norbert második futamán már a dobogóért harcolt, ami rendkívüli eredmény

A bajnokság állása

1.	**Stian Paulsen**	44
2.	**Ficza Ferenc**	44
3.	**Pol Rosell**	40
4.	**Stefano Comini**	36
5.	**Julien Briche**	33

Ismét a dobogón



Nagy Norbiék Szlovákiában zárták a nyaratot

Az MGS Racing Team versenyzőjére, Nagy Norbira kettős kihívás várt augusztus utolsó előtti hétvégéjén a Slovakia Ringen: az FIA CEZ Zóna Bajnokság Endurance 2 órás futama mellett vendégversenyzőként az RCM Cup küzdelmeiben is kipróbálta magát.

SZÖVEG: KOSARAS RENÁTA • FOTÓ: MGS RACING TEAM



Nagy Norbi a szlovákiai kétórás endurance-versenyen csapattársa, Herter Guszti oldalán vett részt, s a páros jó teljesítménnyel a harmadik helyet szerezte meg a futamon, ahol a pilóták dolgát az eső és a lassacskán leszálló este is alaposan megnehezítette. Az ilyen körülmények közt kifejezetten otthonosan mozgó Nagy Norbi elmondása szerint határozottan örült a nehézségeknek.

„Az első vízfüggönyös kanyar után már tudtam, hogy végig élvezni fogom az első órát, amit nekem kell teljesítenem – mondta a 19 esztendős versenyző. – Az első fél órában arra törekedtem, hogy minél nagyobb előnyre tegyek szert a mögöttem lévőkkel szemben, és ezután már sikerült konstans köröket teljesítenem. A hosszútávú versenyek teljesen más vezetési stílust és fizikai állapotot igényelnek, mint egy sprintfutam. Itt be kell osztani a gumikat, a benzint, nem szabad értékes időt veszíteni az esetleges plusz kiállásokkal."

A csapattárs, Herter Guszti is megtette a magáét, a sötét sem zavarta meg, így nem forgott veszélyben a dobogó, melyet követően Herter már a jövőbe tekintett előre: „Több szempontból is nagyon élveztem a futamot. Mivel Norbival a 12 és a 24 órás versenyen is elindulunk, a mostani körülményeket tekintve ezt egy tökéletes felkészülési futamnak is mondhatjuk."

A hétvégén Nagy Norbi vendégversenyzőként az RCM Cup küzdelmeiben is kipróbálta magát Csuti László meghívására. A fiatal versenyző a 11. és a 7. helyen zárta a két versenyt a Suzuki Swifttel, majd így nyilatkozott a lehetőségről: „Nagyon élveztem és jót csatáztam a többiekkel. Nem akartam az élboly versenyének állásába beleszólni, hiszen ők egész évben mennek, itt már nekik is nagy volt a tét! Köszönöm a lehetőséget az RCM Motorsportnak és Csuti Lacinak, és merem mondani, hogy bennem van a kisördög, hogy a közeljövőben akár több futamon is rajthoz álljak."



ice watch
CHANGE. YOU CAN.
BMW Motorsport
10 ATM WATER RESISTANT
10 ATM
BMW Motorsport
www.ice-watch.com



DTM

A bajnoki cím küszöbén

Marco Wittmann minden valószínűség szerint úgy tekinthet majd vissza 2014 augusztusára, hogy ebben a hónapban nyerte meg karrierje első jelentős nemzetközi bajnoki címét. Bár három futam még hátravan az idei DTM-szezonból, a német előnye 64 pont, ami azt jelenti, hogy mindössze 12 pontot kell gyűjtenie e három verseny alatt a garantált sikerhez. Wittmann mindkét augusztusi futamon győzni tudott, pedig az elsőn kimondottan nehéz dolga volt, hiszen a rajtot követően csak a hetedik helyen állt. Spielbergben a verseny elején egy sárga zászló miatt több pilótát megbüntettek, majd nagy csaták és változatos taktikai megoldások színesítették a futamot. Miközben a futam elején remeklő Wickenst egy érthetetlen hiba miatt (nem töltötte le kiszabott áthajtásos büntetését) fekete zászlóval kiintették, a bajnoki éllovas átvette a vezetést, és sok társával ellentétben ő nem hibázott, így megnyerte a futamot. Mivel legközelebbi riválisai csak a 7., 10., 13. és 16. helyen zárták a versenyt, az ifjú német a korábbinál is megnyugtatóbb előnnyel utazhatott a Nürburgringre.

Itt Wittmann folytatta a remeklést, megszerezte a pole-t, és a rajtnál is megtartotta a vezetést, miközben a bajnoki második helyezett Ekström három kör után feladni kényszerült a versenyt. A futam eleje igen mozgalmas volt, az első tíz körben négyen is kiestek, a BMW-s viszont ezúttal is kimaradt a problémákból, a kerékcserék után Rockenfeller, Mortara, di Resta és az F1-be vágyó Juncadella követte őt. Az első ötös így is fejezte be a futamot, Wittmann karnyújtásnyira került a bajnoki címtől, a sorozatba idén visszatérő Paul di Resta pedig mindössze másodszor szerzett pontot, de ez is elég volt ahhoz, hogy az összetettben elmozduljon a mezőny utolsó harmadából. A szezon szeptemberben két futammal folytatódik, majd október 19-én, szokás szerint Hockenheimben zárul a DTM 2014-es évada.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Marco Wittmann (GER)	BMW	120
Mattias Ekström (SWE)	Audi	56
Edoardo Mortara (ITA)	Audi	56
Mike Rockenfeller (GER)	Audi	53
Bruno Spengler (CAN)	BMW	42

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

Könyvtár

Visszatekintő

Akik még nem tudták megszokni a turbómotorok brummogását, az autók lógó orrát, vagy épp Sebastian Vettel és a Red Bull dominanciáját hiányolják az idei Forma-1 világbajnokságról, elsősorban azoknak ajánljuk a Duke Video Blu-Ray lemezét, mely a 2013-as évad legjobb pillanatait foglalja össze angol nyelven. A kiadó egyetlen lényeges momentumot sem szeretett volna kihagyni



az év történéseiből, így a teljes lejátszási idő meghaladja a három és fél órát. És ehhez jön még hozzá egy jó adagnyi belső kamerás felvétel, így a Blu-Ray teljes hossza négy óra tíz perc. A világbajnokság hajrája előtt érdemes rászánni ezt az időt, és hűvös őszi estéken feleleveníteni a mögöttünk álló világbajnoki szezont. A magas felbontású képhez Dolby Digital 5.1 Surround hang társul, így még jobban élvezhető a múzeumokba száműzött V8-as motorok hangja. A 19,99 fontba kerülő kiadvány megrendelhető a kiadó (www.dukevideo.com) honlapjáról. (Az összefoglaló DVD változatban is kapható.)

GP2

Palmer előnyben

A GP2 spái fősenyére a hazai pályán szereplő Stoffel Vandoorne, a McLaren növendéke szerezte meg a pole-pozíciót. A rajt után nem tarthatott sokáig a küzdelem, a pályára lecsapó eső miatt az első kört sem teljesíthette a mezőny, s csak egy negyedórás szünet után folytatódhatott a körözés. Vandoorne, és a nyomába felzárkózó Marciello leszakították a többieket, és egymás közt döntötték el az első hely sorsát. A McLaren ifjoncát végül legyőzte a Ferrarié, azaz az újonc Marciello megszerezte első GP2-es győzelmét. A másnapi sprintversenyen Felipe Nasr nyert a főversenyt is dobogón záró Cecotto és a bajnoki éllovas Palmer előtt.



Stoffel Vandoorne Spa után Monzában is megszerezte a pole-t, s ezúttal már nem is hagyta kicsúszni a győzelmet a kezéből: bár kétségkívül szoros volt a verseny Arthur Pic ellen, a belga versenyző magabiztosan őrizte meg az első helyet. A bajnokság második helyén álló Felipe Nasr nagy esélyt szalasztott el, hiszen Jolyon Palmert kizárták az időmérőről, s csak a mezőny végéről rajtolhatott, ám a brazil mindössze a 6. helyen ért célba, így alig tudott faragni hátrányán. Csalódottságát fokozhatta, hogy Palmer egészen a nyolcadik helyig jött előre a futamon, azaz a másnapi sprintversenyt a pole-ból kezdhette, s meg is nyerte azt a két monacói, Coletti és Richelmi előtt, így négy futammal a vége előtt 43 pont az előnye Nasrrel szemben.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Jolyon Palmer (GBR)	DAMS	231
Felipe Nasr (BRA)	Carlin	188
Stoffel Vandoorne (BEL)	ART	164
Johnny Cecotto Jr. (VEN)	Trident	128
Mitch Evans (NZA)	Russian Time	125

Auto GP

KPT győzelme

Az AutoGP nürburgringi fordulójának első versenyén Kiss Pál Tamás a harmadik, míg a bajnoki éllovas Kimiya Sato a 11. helyről rajtolhatott. A magyar versenyző startja rendben volt, harmadikként érkezett meg az első kanyarba, sőt a kör végén már Giovesi nyomában volt. Az élen álló trió nagyot harcolt, mögéjük pedig Sato zárkózott fel. A sorrend a kerékcserék után sem változott, egészen az idei szezon talán legfurcsább jelenetéig: szinte a teljes mezőny áthajtásos büntetést kapott, mert nem lassítottak le a második kör sárga zászlós szakasza alatt. Kiss Pál Tamást nem intették ki, így fölényesen nyerte a futamot, ám a versenybírák utólag őt is megbüntették ugyanezen kihágás miatt: 25 másodpercet adtak hozzá az idejéhez, így a negyedik helyre esett vissza.

Sato megörökölt győzelme azt jelentette, hogy a japán versenyző a második futamon bebiztosíthatta bajnoki címét, ami sikerült is neki, ám nem a dobogó tetején ünnepelhette ezt. Kiss Pál Tamás ugyanis parádés rajtot vett az ötödik helyről, az első kanyarban már második volt, majd hamarosan lehagyta a fordított rajtrács első rajtkockáját megörökl Draconét, és elhúzott a többiektől. A magyar versenyző kerékcseréjét kissé elrontották ugyan, de ez sem akadályozhatta meg abban, hogy megnyerje a futamot, és ezt a sikert már nem vehették el tőle. Sato a mezőny végéről előretörve harmadik lett, ezzel ő az AutoGP 2014-es bajnoka, Kiss Pál Tamásnak pedig minden esélye megvan arra, hogy a második helyen zárja a szériát. A szezonzárót október 18–19-én rendezik a portugáliai Estorilban.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Kimiya Sato (JAP)	Euronova	221
Kiss Pál Tamás (HUN)	Virtuosi	170
Markus Pommer (GER)	Super Nova	157
Kevin Giovesi (ITA)	Eurotech	155
Andrea Roda (ITA)	Virtuosi	153



Formula Student

Német fölény Győrben

Idén ötödször zúgtak fel a motorok a Formula Student Hungary hallgatói autóversenyen Győrben. A csütörtökön kezdődött megmérettetésen 15 országból 44 belső égésű motoros, illetve elektromos meghajtású jár-



művel versenyző csapat mérte össze tudását. A papírformának megfelelően idén is a német csapatok bizonyultak a legerősebbnek minden kategóriában, az összetett győztese végül a müncheni mérnökhallgatók csapata lett. A magyarok közül az újonc győri Arrabona Racing Team a 14., a BME Racing Team a 26., a Kecskeméti Főiskola pedig a 29. helyet szerezte meg a végelszámolásnál.

Renault

Sport R.S. 01

A Renault bemutatta legújabb versenyautójának terveit, mely a Sport R.S. 01 nevet kapta. A mindössze 1100 kilogrammos, szénszálas anyagból készült modellt a hírek szerint egy 500 lóerős,



300 kilométer per órás végsebességre képes erőforrással szerelik fel. Az R.S. 01 veheti át a Megane helyét, mint a Renault új márkakupa-sorozatának főszereplője, azaz az új versenyautót a tervek szerint a Magyarországon is kimondottan népszerű WSR-sorozatban láthatjuk majd, akár már jövőre.



McLaren

Jön a P1 GTR

A McLaren az F1 GTR-rel elért 1995-ös Le Mans-i győzelem huszadik évfordulójára a tavaly bemutatott P1 erősen limitált fejlesztett változatával készül, mely a P1 GTR nevet kapta. A kifejezetten pályára szánt autó csakis azok számára lesz elérhető, akik rendelkeznek a P1 alapváltozatával. A P1 GTR lesz az eddigi legerősebb McLaren, a hibrid erőforrás teljesítménye az ezer lóerőt is megközelíti majd, de tapadása és leszorítóereje is nagyobb lesz, mint a közúti változaté. A versenyfelfüggesztéssel, DRS-es hátsó szárnnyal és új, kimondottan erre a típusra tervezett kipufogóval felszerelt autót az utolsó alapmodell elkészültét követően kezdik gyártani.





Lada

Vestával a győzelemekért

A Lada augusztus végén mutatta be a gyár új túraautóját, a Lada Vesta WTCC-t, melytől azt remélik, hogy sokkal jobb eredményeket érhetnek majd el vele, mint a Grantaval, mely jelenleg egyértelműen a leggyengébb TC1-es konstrukció. Az istálló egyik pilótája, James



Thompson úgy nyilatkozott a megszokott vörös helyett sárga színben pompázó új autóról, hogy sokkal jobban megfelel majd a kategória követelményeinek, ugyanis túl keskeny és túl alacsony elődje hibáit sikerült kijavítani. A Lada Sport által elkészített karosszériába az Oreca fejlesztette erőforrás kerül majd.

F3 EB

6 verseny, 5 győztes

Az F3-as Európa-bajnokság augusztusban Max Verstappen F1-es szerződése miatt került a figyelem középpontjába, a bajnoki cím azonban minden bizonnyal nem az övé lesz, hanem a szezon elején elképesztő formát mutató Esteban Oconé. A francia tehetség az idény első 21 versenyéből nyolcat megnyert, s összesen tizennyolcszor zárt a dobogón, így bár a győzelmek számában Verstappen beérte őt, pontelőnye még mindig hatalmas. Ocon még azt is megengedhette magának, hogy a hat augusztusi futamból egyet se nyerjen meg, sőt négyszer nullázzon, így is 77 pont előnye van, azaz a soron következő imolai hétvége második versenyén akár már be is biztosíthatja az összetett elsőséget.

A Red Bull Ringen az éllovas egyszer sem tudott pontot szerezni, de Verstappen is csak egy ötödik és egy negyedik helyet mutathatott fel. A hétvége legjobbja az egy győzelmet és két második helyet szerző Tom Blomqvist mellett az az Antonio Giovinazzi volt, aki eddig sem futamgyőzelemmel, sem pole-pozícióval nem büszkélkedhetett, most viszont mindkettőn változtatott, utóbbiból rögtön kettőt is szerzett. A Nürburgringre Verstappen már a Red Bull színeiben érkezett meg, s rögtön egy pole-ból elért győzelemmel igazolta új pártfogóinak döntésük helyességét, a hétvége további része azonban már nem róla szólt: Giovinazzi, valamint Gerhard Berger unokaöccse, Lucas Auer ünnepelhetett győzelmet.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Esteban Ocon (FRA)	Prema	402
Max Verstappen (NED)	Van Amersfoort	325
Tom Blomqvist (GBR)	Jagonya Ayam	315
Lucas Auer (AUT)	Mücke	283
Antonio Fuoco (ITA)	Prema	237

WRX

Solberg újabb sikere

A ralikrossz-világbajnokság nyolcadik fordulóját Franciaországban, Loheac városában rendezték, ahol több mint hetvenezer néző gyűlt össze, hogy megtekintse a 79 versenyző, köztük Ken Block összecsapását. A versenyt a 2003-as ralivilágbajnok Petter Solberg nyerte, amivel továbbra is vezeti az összetettet, így megvan az esélye rá, hogy ő legyen az első versenyző, aki két FIA-világbajnokságot is meg tud nyerni. Ken Block végül a negyedik helyen zárt a futamon, ahol a Monster Energy teljes csapata felvonult, a hétvége programját többek közt Vaughn Gittin Jr. driftvilágbajnok bemutatója is színesítette.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Petter Solberg (NOR)	185
Reiniss Nitiss (LAT)	157
Toomas Heikkinen (FIN)	147
Andreas Bakkerud (NOR)	126
Anton Marklund (SWE)	124



FOTÓ: SZERÉNYI MÁRK

Kamion

Kiss hátrányban

Az FIA Kamion Európa-bajnokság mezőnye a nyári szünet után a csehországi Mostban találkozott. A szombati időmérőn Kiss Norbi megszerezte a pole-t, és az sem zavarta meg, hogy az első futamot összesen háromszor rajtoltatták el balesetek miatt, a magyar versenyző sima győzelmet aratott. A fordított rajtrács miatt a második versenyen a nyolcadik rajthely lett az övé, végül biztonsági vezetéssel hatodikként ért célba.

Másnap aztán beütött a katasztrófa: egy rosszul megfogalmazott szabály következtében Kiss Norbi hiába szerezte meg ismét a pole-t, az összes idejét elvették, és a mezőny végére száműzték. A magyar versenyző nagyon nagy formában volt, egészen a nyolcadik helyig jött előre, sőt egy újabb, az övével megegyező okból történő kizárás miatt hetedik lett. A hétvége utolsó futamán így a második helyről indulhatott a magyar versenyző, gyorsan átvette a vezetést, ám egy műszaki hiba miatt kiesett, így komoly hátrányba került a bajnoki éllovas Albacetével szemben.

Major Benedeknek nehéz hétvégéje volt, az egyik rajtbalesetben összetört a kamionja, így az egyik szombati futamon sem indulhatott el, vasárnap pedig az nehezítette meg a dolgát, hogy még alig vezette nedves körülmények közt a kamiont, s végül pont nélkül távozott Mostból.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Antonio Albacete (ESP)	MAN	261
Jochen Hahn (GER)	MAN	249
Kiss Norbert	MAN	246
Adam Lacko (CZE)	Freightliner	205
David Vrsecky (CZE)	Freightliner	144



IndyCar

Negyedjére összejött

A legnagyobb autós sorozatok közül elsőként az IndyCarban avattak bajnokot, a 2014-es szezon a szokottnál korábban, augusztus végén zárult. A hónapban négy futamot rendeztek, s mivel a bajnokságot korábban vezető Helio Castroneves július 20. óta egyszer sem tudott a legjobb tíz közt végezni, Will Power komoly lépéselőnnyel érkezhetett meg a fontanai idényzáróra. A verseny előtt egy óriási baleset borzolta a kedélyeket: az orosz Mihail Aljosin becsapódásakor kereken 100 G erőt mértek, az újonc súlyos sérüléseket szenvedett, de szerencsére az élete nem forgott veszélyben. Másnap már a versenyé volt a főszerep, s azt már a futam előtt tudni lehetett, hogy a vesztes a szokásosnál is szomorúbb lesz, hiszen a Penske két bajnokesélyese egyaránt három összetett ezüstérem után vette célba karrierje első IndyCar-bajnokságát. A pontelőny Poweré volt, ám az időmérőt nagyon elrontotta az ausztrál, s csak az utolsó előtti helyről rajtolhatott, miközben Castroneves megszerezte a pole-t. Vasárnapra viszont Power összeszedte magát, fantasztikusan tört előre, sőt úgy tűnt, hogy akár a futamot is megnyerheti: az egyetlen sárga zászlós szakasznál már hatodik volt, majd magabiztos előzésekkel az élre állt. A győzelem végül nem jött össze, a pitben ugyanis véletlenül elállították Power első szárnyát, így jelentősen visszaesett a tempója, ám hamarosan Castroneves is hibázott, ami azt jelentette, hogy Power nyugodtan megengedhette magának azt, hogy elveszítsen néhány pozíciót. A brazil ugyanis utolsó kiállására készülve visszacsúszott a pályára, s mivel így átszelte a pit bejáratát jelző vonalat, büntetést kapott, és a mezőny második felébe esett vissza. Power így kilencedik helyével bebiztosította a bajnoki címet, az elmúlt négy év három ezüstje után őt koronázták meg.

A futamot végül Tony Kanaan nyerte csapattársa, Scott Dixon előtt, a Ganassi kettős győzelmet ünnepelhetett Fontanában – a tavalyi Indy 500-győztes brazil végre nyerni tudott új csapata színeiben, Dixon pedig megszerezte a bajnoki harmadik helyet, sőt kis híján Castronevest is megelőzte. A harmadik hely a Mike Conway „párjaként” erős szezont teljesítő csapattulajdonos-pilóta Ed Carpenteré lett, míg a versenyt sokáig vezető Juan Pablo Montoya lecsúszott a dobogóról, de így is a negyedik pozícióban zárta az idényt – a futamon és az összetettben egyaránt.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE		
Will Power (AUS)	Penske	671
Helio Castroneves (BRA)	Penske	609
Scott Dixon (NZA)	Ganassi	604
Juan Pablo Montoya	Penske	586
Simon Pagenaud (FRA)	Schmidt	565

GP3

Brit fölény

A nyári szünet utáni első két forduló négy GP3-as futamából hármat is brit pilóta nyert meg, a bajnokság első kilenc helyén pedig összesen hat szigetországi versenyző található. Pedig a spái hétvége elején úgy tűnt, hogy egy olaszé lesz a legnagyobb dobás: az élete első GP3-as hétvégéjén részt vevő Luca Ghiotto pole-t szerzett a spái esőben, ám a nagy lehetőséget egy gyenge taktikai húzással elvesztegette. A főversenyt Stoneman, míg a sprintversenyt az előző nyolc alkalommal hiába próbálkozó Lynn nyerte, amivel megerősítette vezetését a bajnokságban.

Monzában az üldözőboly egyik tagja, Jimmy Eriksson szerezte meg a pole-t a szombati főversenyre, miközben Lynn csak a hatodik, a legfőbb riválisa Stanaway pedig csak az ötödik helyről indulhatott. A rajt nem sikerült jól Lynn számára, de ezt követően megküzdött a helyezésekért, és ugyanabban a pozícióban zárta a futamot, melyben megkezdte. Eriksson viszont nem hibázott, és győzelemre váltotta a pole-t Dino Zamparelli és Marvin Kirchhofer előtt. A második futamra Matheo Tuscher szerezte meg a fordított rajtrács pole-ját, miután a főversenyen megvédte a nyolcadik helyet Stanaway-jel szemben. Sem ő, sem a második helyről rajtoló Kujala nem ért célba, ahogy Stanaway sem, így Lynn Stoneman mögötti második helyével óriási lépést tett a bajnoki cím felé.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Alex Lynn (GBR)	Carlin	173
Richie Stanaway (NZA)	Status	123
Jimmy Eriksson (SWE)	Koiranen	115
Emil Bernstoff (GBR)	Carlin	111
Marvin Kirchhofer (GER)	ART	107

Porsche SC

Bamber és Giermaziak

A Formula-1 állandó kísérőprogramja, a Porsche Szuperkupa természetesen Spában és Monzában is rendezett egy-egy fordulót. Az első hat futamból hármat megnyerő Kuba Giermaziak a nyári szünet után, Spában gyengén szerepelt, csak a nyolcadik helyen zárt, így a pole-ból indulva győzelmet arató Earl Bamber átvehette a vezetést a bajnokságban. Az új-zélandi igaz, hogy csak egyszer nyert,



de sorozatban negyedszer lett dobogós, azaz jóval stabilabb teljesítményt nyújt, mint lengyel riválisa. A tavalyi bajnok Nicki Thiim lett a második, míg a harmadik helyen az idei első dobogóját szerző Klaus Bachler zárt.

Bamber Monzában is megtartotta az előnyét, sőt egy kicsit még növelni is tudta azt, bár győzelmét nem sikerült megismételnie. Ezúttal a német Sven Mülleré lett a pole, amit ő is futamgyőzelemre tudott váltani vasárnap, ahogy az Philipp Engen kívül mindenkinek sikerült az idén. Bachler lett a második, Bamber a dobogó alsó fokára állhatott fel, míg fő riválisa csak a negyedik helyen zárt.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Earl Bamber (NZA)	Fach	123
Kuba Giermaziak (POL)	V. Lechner	118
Klaus Bachler (AUT)	Konrad	84
Sven Müller (GER)	Project 1	81
Michael Ammermüller (GER)	Lechner	76



WTCC

Lopez tarolt

A bajnoki cím első számú esélyese, a pontversenyt az első pillanattól vezető Jose Maria Lopez lett az első pilóta idén, aki egy hétvége mindkét futamát meg tudta nyerni a WTCC-ben. Az argentin sztár ezzel eddigi négy hazai versenyéből háromszor az első helyen zárt, maximálisan kielégítve a közönség elvárásait. Az első futamon nekünk, magyaroknak is volt okunk az örömre. Michelisz Norbert a 4. pozícióból remekül kapta el a rajtot, és az első kanyarba már a második helyen érkezett Lopez mögött. Mullernek és Loebnek a szintén remekül rajtoló Monteiróval is meg kellett küzdenie, s mire túljutottak rajta, Michelisz már lélegzetvételnyi előnyt élvezett velük szemben. Az élmezőny sorrendje ezt követően nem is változott már, Norbi idei második dobogóját szerezte, ami különösen nagy bravúr azt követően, hogy a csapat önhibáján kívül logisztikai gondok miatt lekéste a hétvége kezdetét.

Nagy futama volt a Ladának is, hiszen mindössze másodszor örvendhettek kettős pontszerzésnek. Az örömből hamarosan extázis lett, hiszen a nem sokkal később rajtoló második versenyen ezúttal Rob Huff futott célba az ötödik sorból simán duplázó Lopez mögötti második helyen, s ezzel a gyári csapat első dobogóját szerezte. Michelisz Norbi a hetedik lett ezen a versenyen, ezúttal egyik Citroen tempóját sem tudta tartani, de így is értékes pontokat szerzett, amivel utolérte Tom Coronelt az összetett hatodik helyén. Ahhoz, hogy karrierje során először a legjobb ötben zárjon egy szezont, valamelyik gyári Hondát kellene elkapnia: mivel Monteiro 46, Tarquini pedig 21 ponttal van előtte, ez egyáltalán nem lesz könnyű feladat, de azért nem is tűnik lehetetlennek.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA		
Jose Maria Lopez (ARG)	Citroen	310
Yvan Muller (FRA)	Citroen	250
Sebastien Loeb (FRA)	Citroen	213
Tiago Monteiro (POR)	Honda	146
Gabriele Tarquini (ITA)	Honda	121

Drift-Eb

Dupla forduló Magyarországon

A King of Europe Drift Pro Series augusztusban két futamot is rendezett Magyarországon. A Bélkő hegyen egy japán stílusú Touge-versenyt láthattak a nézők, melyen Kerényi Ádám remek formában volt, ám a győzelem nem jött össze a magyar versenyzőnek. Pár nap múlva már Tökölön szerepelt a mezőny, ahol Grózinger Zsolt egészen a második helyig menetelt, Kerényi viszont motorhiba miatt kiesett. A versenyeket Francesco Conti és Adam Frank nyerte.





Megtört az uralom

Marquez Brnóban dobogóra sem állhatott

Tíz sorozatban elért győzelem után Csehországban megtörtént az, amit lassan már elképzelhetetlennek gondolhattunk volna: Marc Marquezt legyőzték.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, TINO MARTINO



Augusztusban három versennyel folytatódott a MotoGP idei szezonja, melyeken Marc Marquez összességében tovább növelte előnyét a bajnoki pontversenyben, még úgy is, hogy Brnóban olyat csinált, amilyet idén még soha: nem nyerte meg a futamot.

A csehországi fordulót megelőzte az indianapolisi verseny augusztus 10-én, mely az idén megszokott papírforma eredményt hozta. Azt viszont nem mondhatnánk, hogy sima győzelem volt, Marquez ezúttal saját dolgát nehezítette meg azzal, hogy elrontotta a rajtot, így a három olasz, Dovizioso, Rossi és Iannone állt az élre. Az első körök igazán mozgalmasan alakultak, Iannone nem tudta ugyan tartani az élmezőny tempóját, de így is komoly harc alakult ki két honfitársa, valamint Lorenzo és Marquez közt.

A Doktor kisebb megszakításokkal a 11. körig megtartotta a vezetést, ekkor Marquez állt az élre, nyomában a két Yamahával. Dovizioso időközben egyre jobban visszaesett, és végül csak a hetedik helyen ért célba az erős kezdés ellenére. Lorenzo időközben megelőzte Rossit, és le is szakította magáról, s hogy az olaszoknak még kevesebb oka legyen az örömre, Iannone feladta a versenyt. Marquez végül szűk két másodperc előnnyel nyert Lorenzo előtt, akit további öt másodperccel követett Rossi a célban.

Egy hét múlva Brnóban ismét Marquez indulhatott a pole-ból, mellé némi meglepetésre két Ducati, Dovizioso és Iannone állhatott fel, míg a negyedik rajthely Smithé volt. Az indulás sem utóbbinak, sem Marqueznek nem sikerült valami fényesen, így Iannone állt az élre Dovizioso és Pedrosa előtt, majd hamarosan a két Yamaha is lehagyta Marquezt. Az első körök pozícióharca után Pedrosa vezette a versenyt Lorenzo, Marquez és Rossi előtt, s bár az előző tíz futam alapján mindenki azt várta, hogy a címvédő felzárkózik majd honfitársaira, a spanyol nem volt erre képes, sőt, még Rossi is megelőzte, miután tíz körrel a verseny vége előtt több hibát is elkövetett a 93-as rajtszámú ifjú titán.

Ekkor már világos volt, hogy Marquez idén először kénytelen lesz másnak átengedni a futamgyőzelmet. A címvédő motorja nem működött olyan jól, mint megszokhattuk, így végül a dobogóról is lemaradt, nemcsak az élen álló spanyolok, de Rossi ellen sem volt esélye. Lorenzo az utolsó körökben nagyon közel került Pedrosához, de megtámadni már nem tudta, így ha Marquez el is veszítette idei veretlenségét, a Repsol Honda továbbra is százszázalékos maradt.

Ez a hó végén, Silverstone-ban sem változott meg. Dovizioso ismételten remekelt az időmérőn, a második rajthelyet szerezte meg a tizenkét versenyen tizedik pole-pozícióját behúzó Marquez mögött. A harmadik rajtkockából induló Lorenzo a rajtnál az élre ugrott, őt a címvédő követte, mögöttük előbb Aleix Espargaro, majd Dovizioso száguldott. A Forward Yamaha versenyzője nem tudta tartani a többiek tempóját, lassan leszakadt.

Az élmezőnyben két külön harc alakult ki, az első helyért Lorenzo és Marquez, a harmadikért Pedrosa, Rossi és Dovizioso voltak versenyben. A győzelemért küzdő két spanyol párviadala többszöri helycsere után végül három körrel a vége előtt dőlt el, amikor Marquez egy merész manőverrel maga mögött hagyta Lorenzót, aki már nem tudott reagálni. A másik csatát Rossi nyerte, így sorozatban negyedszer végzett ugyanaz a négy pilóta az első négy helyen, az indianapolisi versennyel ráadásul még a sorrend is megegyezett.

A szezonból még hat verseny van hátra, Marquez előnye pedig 89 pont csapattársával szemben, azaz a szeptember végi aragóni futamon már a bajnokavatásra is sor kerülhet.

Eredmények

Indianapolis			
1. **Marc Marquez**	SPA	Honda	42:07,041
2. **Jorge Lorenzo**	SPA	Yamaha	+ 1,803
3. **Valentino Rossi**	ITA	Yamaha	+ 6,558
4. **Dani Pedrosa**	SPA	Honda	+ 10,016
5. **Pol Espargaro**	ITA	Yamaha Tech 3	+ 17,807
Brno			
1. **Dani Pedrosa**	SPA	Honda	42:47,800
2. **Jorge Lorenzo**	SPA	Yamaha	+ 0,410
3. **Valentino Rossi**	ITA	Yamaha	+ 5,259
4. **Marc Marquez**	SPA	Honda	+ 10,454
5. **Andrea Iannone**	ITA	Pramac Racing	+ 17,639
Silverstone			
1. **Marc Marquez**	SPA	Honda	40:51,835
2. **Jorge Lorenzo**	SPA	Yamaha	+ 0,732
3. **Valentino Rossi**	ITA	Yamaha	+ 8,519
4. **Dani Pedrosa**	SPA	Honda	+ 8,694
5. **Andrea Dovizioso**	ITA	Ducati	+ 9,238

A világbajnokság állása

1. **Marc Marquez**	SPA	Repsol Honda Team	Honda	288
2. **Dani Pedrosa**	SPA	Repsol Honda Team	Honda	199
3. **Valentino Rossi**	ITA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	189
4. **Jorge Lorenzo**	SPA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	157
5. **Andrea Dovizioso**	ITA	Ducati Team	Ducati	129





Marquez nem nyert, de a verseny utáni edzésen Brnóba innen is visszahozta a Hondát...







H-Moto Team sikerek



A Hungaroringen rendezték az Alpok-Adria Bajnokság, az IMRC Cup és a magyar nyílt gyorsaságimotoros-bajnokság idei szezonjának következő állomását, ahol a H-Moto Team négy versenyzővel képviseltette magát, akik kivétel nélkül elégedetten hagyhatták el vasárnap délután a mogyoródi aszfaltcsíkot.

Kis Viktória, a csapat hölgytagja három hónap kihagyás után ülhetett újra versenymotorra, így a Superstock 600-as kategóriában szereplő pilóta számára elsősorban az óra volt a fő ellenfél. A saját maga számára kitűzött célt sikerült elérnie, hiszen javított szombati legjobbján, ráadásul emellett egy 18. hellyel is gazdagabb lett, amely a kategóriájában a 6. pozíciót jelentette számára.

Ugyanebben a mezőnyben indult Győrfi Alen is, aki a bemelegítésen edzéselsősséggel hangolt a futamra. A versenyen is jól szerepelt a 2007-es Európa-bajnok, hiszen a negyedik helyért csatázott, ám számára szerencsétlen időpontban került elő a futam megszakítását jelentő piros zászló, mert a végeredményt meghatározó körben még riválisa mögött tartózkodott, így végül ötödik lett az Alpok-Adria értékelésében, de egy helyet így is javított szombati eredményéhez képest.

Az ugyancsak a Superstock 600-as kategóriát erősítő Csányi Gergő számára is jobban sikerült a vasárnapi viadal, mint az egy nappal korábbi. Sajnos a 19 éves motoros felzárkózását is félbeszakította a korai leintés. A fiatal tehetség azonban az igazán nagy sikert az IMRC Cup futamán érte el, szombati pole-pozíciója után ugyanis a versenyen sem talált legyőzőre, így a pilóta futamgyőzelemmel zárhatta a hungaroringi hétvégét.

A H-Moto Team legfiatalabb versenyzője, Kovács Bálint szintén a dobogón ünnepelhetett a nap végén, hiszen a 125 GP mezőnyében kiválóan szereplő, mindössze 12 éves motoros egy remek rajtot és ellenfele hibáját követően harmadikként ért célba az Alpok-Adria Bajnokság értékelésében, az IMRC Cupban pedig még egy pozícióval előrébb, a második helyen végzett.

Képek: *Nyolczas Csaba*

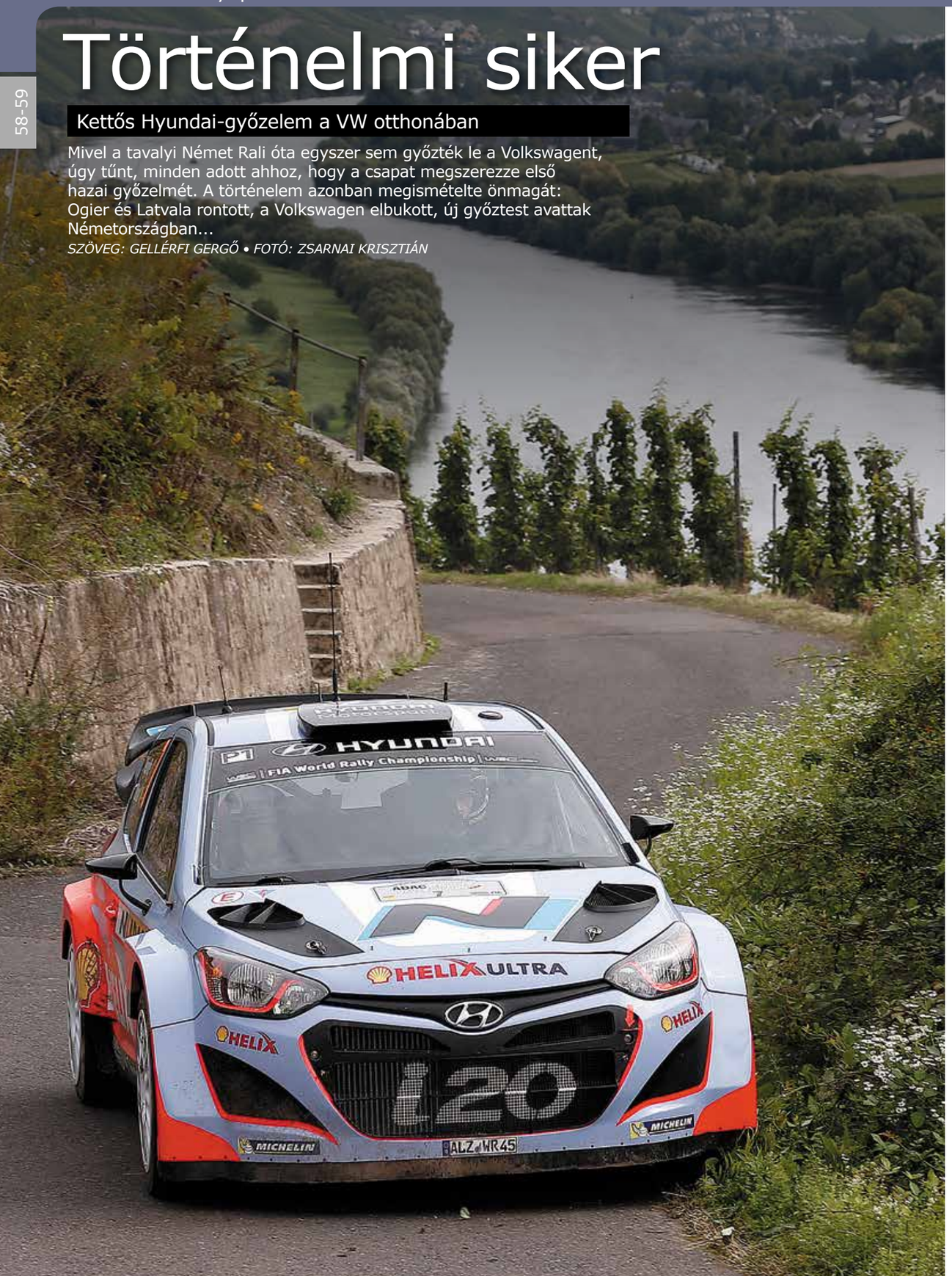


Történelmi siker

Kettős Hyundai-győzelem a VW otthonában

Mivel a tavalyi Német Rali óta egyszer sem győzték le a Volkswagent, úgy tűnt, minden adott ahhoz, hogy a csapat megszerezze első hazai győzelmét. A történelem azonban megismételte önmagát: Ogier és Latvala rontott, a Volkswagen elbukott, új győztest avattak Németországban...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: ZSARNAI KRISZTIÁN



Pontosan egy évvel a 2014-es Német Ralit megelőzően fordult elő utoljára, hogy egy WRC-forduló végén nem valamelyik Volkswagen-versenyző ünnepelhetett győzelmet: a márka hazai versenyén tavaly Ogier és Latvala is hibázott, így az akkor még Citroennel versenyző Dani Sordo szerezte meg karrierje első győzelmét. Azóta tizenkét verseny telt el, kilencszer Ogier, háromszor Latvala győzött, ketten együtt azóta a maximális huszonnégyből tizenkilenc dobogós helyet gyűjtöttek, így minden adott volt ahhoz, hogy a Volkswagen végre megszerezze első hazai sikerét...

Már a shakedownra is jutottak izgalmak, Thierry Neuville ugyanis hatalmasat bukott a Hyundai i20-szal, így az is kérdéses volt, hogy egyáltalán rajthoz tud-e állni a futamon. Szerencsére sikerült összerakni az autót, így a tavalyi bajnokság ezüstérmese ott lehetett a pénteki rajtnál. Az első szakaszokon a világbajnoki címvédő és éllovas Sebastien Ogier és csapattársa, Jari-Matti Latvala nagy csatát vívtak egymással, ám ez a harc idő előtt véget ért: a délutáni Moselland-szakaszon a francia leszaladt az útról, és a közeli szőlőültetvényben kötött ki. Az autó nem sérült meg, ám mivel Ogier nem tudott visszatérni az útra, tíz perc időbüntetést kapott, amivel elvesztette az esélyét arra, hogy az élmezőnyben harcoljon.

Másnap még rosszabbra fordultak Ogier dolgai: a szombati második szakasz második kilométerén a címvédő hatalmasat bukott, aminek következtében a gyorsaságit el is kellett törölni, mivel a szalagkorlát is komoly károkat szenvedett. Mind a versenyzőt, mind navigátorát, Julien Ingrassiát kórházba kellett szállítani, de szerencsére komolyabb sérülés nélkül úszták meg a látványos balesetet. A Latvala mögött második helyen álló, s ezzel élete legjobb eredménye felé tartó Kris Meeke szintén bajba került, ráadásul nem is a gyorsaságin, hanem egy közúti összekötőn:



A brit Evans a negyedik helyre hozta be a Fordot, még a csapattárs Hirvonent is megelőzte

„Egy körforgalomhoz értünk, a rendőrök pedig intettek nekünk, hogy előzzük meg a várakozó kocsisort – emlékezett vissza az esetre Meeke. – Nagyjából 30 kilométer per órával indultam el, amikor megláttam az egyenesen felénk tartó autót. Gyorsítottam, nem húzódott félre. Még jobban lelassítottunk, és az út szélére kormányoztam. Ha nem teszek így, frontálisan ütköztünk volna. A csattanás után azt gondoltam, hogy a rali véget ért számunkra. Őrületes volt, nem tudom, mit gondolt az az ember. Az autó jobb oldalát találta el, és a kocsik közé lökött minket, akiket balról előztünk."

Meeke megúszta a balesetet, és folytathatta a versenyt, másnap pedig élete legnagyobb lehetősége hullott az ölébe. Latvalának már csak négy szakaszt kellett volna túlélnie ahhoz, hogy 16 pontra csökkentse összetettbeli hátrányát Ogier-vel szemben. A vasárnapi első gyorsaságin azonban a finn versenyző megcsúszott, és Ogier pénteki balesetéhez hasonlóan ő is egy szőlősben kötött ki. Ezzel biztossá vált, hogy a Volkswagen továbbra sem tudja megnyerni hazai versenyét – egyedüliként a WRC helyszínei közül... Ezzel Kris Meeke az élre állt, ám öröme nem tarthatott sokáig, ugyanis a második szakaszon az eső rajta is kifogott: falnak csúszott Citroenjével, és kitörte a bal hátsó kerekét.

A Hyundai számára egy álom valósult meg vasárnap reggel: a shakedownon autóját rommá törő Thierry Neuville átvette a vezetést. A belga mögött, aki tavaly Forddal ezüstérmes lett ugyan a bajnokságban, de WRC-futamot még sosem nyert, a Német Rali tavalyi győztese, Dani Sordo következett, a Hyundait így két szakasz választotta el attól, hogy története első

Neuville öröme határtalan volt: idén még nem számíthatott győzelemre, mégis nyert Németországban















Sordo szűken szlalomozik: a Hyundaihoz igazolt pilóta lassan jelenlegi csapatánál is révbe ér

WRC-sikere egyből kettős győzelem legyen. Így is lett, Neuville és Sordo nem hibáztak, a Volkswagen szerelői hazai versenyükön így riválisaiknak állhattak sorfalat, akik egy év után törték meg a polósok egyeduralmát.

A negyedik helyen az élete legjobb eredményét elérő walesi Elfyn Evans végzett: az első teljes szezonját futó M-Sport-versenyző Mexikóban ugyan már egyszer megszerezte ezt a helyet, de most még ráadásul a Power Stage elsőségét, s az ezért járó három pontot is behúzta. Mikko Hirvonen ötödik, Mads Ostberg pedig hatodik lett, a norvég zárta az állandó gyári pilóták sorát a pontszerző helyeken. Hetedik lett az újabb erős versenyt futó Martin Prokop, az M-Sport 11-es autójába beugró Dennis Kuipers pedig a nyolcadik helyen végzett idei második WRC-futamán. Pontus Tidemand legjobb WRC2-esként kilencedik lett az összetettben, miután az utolsó szakaszon átvette a vezetést az észt Ott Tanaktól, aki egy világbajnoki pontot szerzett. Robert Kubica a nyolcadik helyen érhetett volna célba, ám az utolsó napon műszaki hiba miatt kiesett, azonban így is van oka az örömre, ugyanis szakaszgyőzelemmel távozhatott Németországból.

Végeredmény

1.	**Thierry Neuville**	Hyundai i20	3:07:20,2
2.	**Dani Sordo**	Hyundai	+ 40,7
3.	**Andreas Mikkelsen**	VW	+ 58,0
4.	**Elfyn Evans**	M-Sport Ford	+ 1:03,6
5.	**Mikko Hirvonen**	M-Sport Ford	+ 1:10,5
6.	**Mads Ostberg**	Citroen	+ 1:22,7
7.	**Martin Prokop**	Czech Ford	+ 4:52,8
8.	**Dennis Kuipers**	M-Sport Ford	+ 9:18,1
9.	**Pontus Tidemand**	M-Sport Ford	+ 11:35,4*
10.	**Ott Tanak**	Autotek Ford	+ 11:37,2*

*WRC2

A bajnokság állása

Pilóták

1.	**Sebastien Ogier**	Volkswagen Motorsport	187
2.	**Jari-Matti Latvala**	Volkswagen Motorsport	143
3.	**Andreas Mikkelsen**	Volkswagen Motorsport 2	110
4.	**Mads Ostberg**	Citroen Total Abu Dhabi WRT	74
5.	**Mikko Hirvonen**	M-Sport WRT	73
6.	**Thierry Neuville**	Hyundai Motorsport	73
7.	**Elfyn Evans**	M-Sport WRT	57
8.	**Kris Meeke**	Citroen Total Abu Dhabi WRT	54
9.	**Martin Prokop**	Jipocar Czech Nati. Team	37
10.	**Henning Solberg**	Henning Solberg (Ford)	26

Gyártók

1.	**Volkswagen Motorsport**	305
2.	**Citroen Total Abu Dhabi WRT**	138
3.	**Hyundai Motorsport**	131
4.	**M-Sport World Rally Team**	128
5.	**Volkswagen Motorsport 2**	109
6.	**Jipocar Czech National Team**	40
7.	**RK M-Sport World Rally Team**	21
8.	**Hyundai Motorsport N**	12

A Hyundai első győzelme

A Hyundai gyári csapatként 2000-ben mutatkozott be a rali-világbajnokságban, meglehetősen szerény eredményekkel: az első szezonban két, a másodikban három pontszerzés jutott a koreaiaknak, s a helyzet 2002-ben sem lett jobb, pedig akkor már a négyszeres bajnok Juha Kankkunent is a soraikban tudhatták a szezon egyes versenyein. 2003-ban már a költségvetésen is meglátszottak a gyenge eredmények, kevesebb pénzzel pedig természetesen még kevesebbre futotta, s a szezon végén ki is vonultak a szériából. Bár eredetileg 2006-ra tervezték a visszatérést, csak 2012-ben jelentették be, hogy ismét csatlakoznak a világbajnoksághoz, a tavalyi évet végigtesztelték, majd idén a bajnoki ezüstérmes Neuville mellett négy másik versenyzőt leigazolva tértek vissza a WRC-be.

A Hyundai nem kezdte rosszul az évet, hiszen a Monte-Carlo Rali gyermekbetegségeit követően Svédországban már kettős pontszerzésnek örvendhettek, a harmadik versenyen, Mexikóban pedig a dobogó is összejött Thierry Neuville-nek. Az azóta eltelt öt versenyen szórványos szakaszgyőzelmek és egy kivételével (legalább) kettős pontszerzések jelezték a csapat fejlődését, a legkiemelkedőbb teljesítménnyel pedig a Lengyel Ralin rukkoltak elő, ahol mindhárom autó a legjobb tíz közt zárt, Neuville pedig ismét dobogóra állhatott.



UGYE ISMERŐS?



ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?

Hitachi Data Systems

HumanoIT
IT Tuning

www.humanoit.hu/hitachi

Fordulatos futam

Herczigék nyerték a Kassa Ralit

Szeptember elején rendezték a jubileumi 40. Kassa Ralit, ami az országos ralibajnokság negyedik fordulójaként is funkcionált. A versenyen Herczig Norbert és Bacigál Igor kettőse diadalmaskodott, a szoros befutóban előnyük mindössze három másodperc volt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR

FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, BENCZE ANDRÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN, FARKAS TAMÁS, PASIFOTO

A rendezők 11 gyorsasági szakaszt jelöltek ki, amelyek 141,5 kilométert jelentettek a 478 kilométer össztávú versenyen. Ebből az első napon hat szakaszt teljesített a mezőny, amely során ugyanazt a kört kétszer megtéve sötétben érkeztek vissza Kassára. A vasárnapra maradt öt szakasz aztán három különböző útvonalon zajlott, és kora délutánra a legjobbak már a célban ünnepelhettek.

A Kazár Miklós–Szőke Tamás duó rögtön bekezdett: két szakaszgyőzelemmel nyitott, míg a harmadik gyorsot a Hadik András–Kertész Krisztián egység nyerte. Összesítésben ekkor Kazár előnye 5,1 másodperc volt Herczigékkel, és további fél másodperc Hadikékkal szemben.

A második gyorson eleredt az eső, ami többeket is megtréfált kicsit. Köztük volt Spitzmüller Csaba is, de nagy hátrányt nem szedett össze, így a rutinos pilóta Ollé Sándor mögül, az 5. helyről várhatta a folytatást, Botka Dáviddal azonos idővel. Balogh János fékproblémái ellenére ekkor viszonylag jól tartotta magát a 7. helyen, Turán







A verseny idén is számos látogatót vonzott

Frigyesék számára viszont motorhiba miatt idejekorán véget ért a verseny.

A második körre fordult a kocka, annak ugyanis mindhárom gyorsaságiját Herczigék nyerték az S2000-es Skodával, így a nap végére minimális, 1,6 másodperces különbséggel a maguk javára fordították a Kazárék ellen vívott párharc állását.

A negyedik szakaszon a két egység még tizedmásodpercre pontosan



FOTÓ: SKODA RALLY TEAM HUNGARIA















azonos időt futott, így Kazárék megőrizték az első körben kiépített előnyüket. Az ötödik gyorson viszont Herczigék fokozni tudták a tempót, és 4,6 másodpercet vertek fordos riválisukra, amivel összesítésben mindössze fél szekundumra csappant hátrányuk. A nap utolsó, már sötétben rendezett gyorsaságiján sem adták alább, és újabb 2,1 másodpercet verve Kazárékra a nap végére átvették a vezetést.

Hadikék is kiválóan tartották magukat a 3. helyen a Subaruval, utánuk viszont egy kisebb szakadék alakult ki, a 4. helyezett Botka Dávid–Mihalik Péter duó már 29,5 másodperces lemaradásban következtek az első nap végén, a nyakukon Balogh Jánosékkal.

A vasárnap reggeli első szakaszon aztán ismét fordult a kocka, hiszen Herczigék csak a nyolcadikak lettek, így megint a fordos Kazár–Szőke páros kezébe került a vezetés. Az etap váratlan győztest is hozott, hiszen a szlovák bajnokságban induló cseh pilóta, Pavel Valousek autózta a legjobb időt a Skoda volánjánál.

A nyolcadik gyorsaságin aztán újra átpattant a labda Herczigék térfelére, akik több mint tíz másodpercet adtak Kazáréknak, és visszavették az első helyet, miközben Botkáék voltak a leggyorsabbak.

A verseny azonban a továbbiakban, ha lehet, csak még kiélezettebbé vált. Kazárék faragni kezdtek hátrányukon, így az utolsó szakasz előtt nem többel, mint 7 tizedmásodperccel regisztrálta őket Herczigék mögött az időmérő. Ez tulajdonképpen azt is jelentette, hogy kettőjük közül, aki gyorsabban teljesíti az utolsó sprintet, annak a kezébe kerül majd a győzelmi trófea.

Hogy stílszerű legyen, a záróetapban ők ketten domináltak a mezőnyben, ám Herczigék két másodperccel gyorsabban eljuttatták a célig, így minimális előnnyel a Skoda Fabia lett a győztes Kazárék Fordja előtt. „Ha értékelnem kellene versenyző pályafutásunk elmúlt éveit, azt kellene, hogy mondjam, a 40. Kassa Rali egy nagyon fontos állomás mind Igor, mind a saját karrieremben" – nyilatkozta Herczig Norbert. – „Győzni az országhatárainkon kívül, olyan pályákon, ahol igen keveset autóztunk, számunkra többszörösen pozitív siker."

Kazáréknak, noha kiváló hangulatról számoltak be, mégis kicsit hiányérzetük maradt a hajszállal elvesztett győzelem miatt. A versenyző elismerte, hogy néhány apró hiba következtében maradtak alul.

> „A díjátadón ezúttal nem volt helye a pezsgőzésnek, hiszen mindenki a nemrég elhunyt Pethő Tyutyura emlékezett."





A magyar és a szlovák bajnokság mezőnye együtt versenyzett





Néhány autót ezúttal is utolértek a problémák

„Vasárnap a második szakaszon nem a megszokott és a sportágban elfogadott kézjelzéssel rajtoltattak, ezért túl hamar reagáltam, és befulladtam. Ezután egy kicsit forrófejűvé váltam, egy erdei részen nem látszott, hogy poros a kanyar, így megettem a féktávot. Beestünk, 24 másodpercet hagytunk ott, ha ez nincs, akkor fölényesen nyerjük a versenyt. Itt hibáztam, vállalom, ezért nem tudtunk nyerni, viszont olyan élményekkel gazdagodtunk, hogy még így is megérte” – összegezte.

A harmadik helyre kiváló hajrával Botka Dávidék értek fel, akik vasárnap két szakaszt is nyertek. „Az első nap kicsit nehezebb volt a pályaismeret hiányában, hiszen azok a szakaszok újak voltak számomra, de szerencsére nem szakadtunk le a többiektől túlságosan – mondta Botka, aki ennek fényében elégedett volt a dobogó alsó fokával. – Vasárnap





legnagyobb örömömre már ismerősebb részek következtek, és elég nagy előnnyel sikerült is megnyernünk néhány szakaszt.”

A díjátadón azonban ezúttal nem volt helye a pezsgőzésnek, hiszen mindenki a nemrég elhunyt Pethő Tyutyura emlékezett.

A bajnokság következő állomása a Budapest Rali lesz az október 3–5-i hétvégén.

A Kassa Rali végeredménye

1.	**Herczig Norbert–Bacigál Igor**	Skoda Fabia S2000	1:18:58,3
2.	**Kazár Miklós–Szőke Tamás**	Ford Fiesta R5	+ 2,7
3.	**Botka Dávid–Mihalik Péter**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 19,6
4.	**Hadik András–Kertész Krisztián**	Subaru Impreza R4	+ 32,6
5.	**Spitzmüller Csaba–Szigeti László**	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+ 58,2
6.	**Balogh János–Holczer Dániel**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 1:23,3
7.	**Ollé Sándor–Tóth Zsolt**	Ford Fiesta S2000	+ 1:35,5
8.	**Trencsényi József–Verba Gábor**	Ford Fiesta R5	+ 1:23,2
9.	**Velencei Ádám–Toma József**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 2:13,4
10.	**Krózser Menyhért–Papp György**	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 2:51,5

A baj nem jár egyedül

A Kassa Rali versenyhétvégéjét a CAR-Team egy Zabar és Domaháza közti teszttel kezdte meg, a tempós szakaszon a Michelin, a Hankook és a Pirelli abroncsait is kipróbálták. Végül a Pirellit választották, ami remek döntésnek bizonyult, hiszen első aszfaltos R1-es futamukon kiegyensúlyozott teljesítménnyel az 5. gyorsaságiig fel tudták venni a versenyt a márka- és kategóriatársakkal. Aztán jöttek a bonyadalmak: két törött felni, egy defekt, egy elírt menetlevél és egy eltűnt fokozat. Végül majd 150 kilométernyi gyorsasági után a P abszolút és P3-19-es kategória második helyét megszerezve indulhatott haza a csapat.



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

EGY LÓERŐ
A természet szeretete
– az élet szeretete



Kemény dió volt Kassa

Tizedik lett Szlovákiában a Krózser–Papp kettős

A Kassa Ralin az MHH Team párosa, Krózser Menyhért és Papp György több büntetést is kapott, ami kizökkentette őket a ritmusból, így nem tudtak olyan eredményt elérni, mint amilyet vártak volna maguktól.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: MHH TEAM



A 2014-es országos ralibajnokság negyedik versenyén, a Kassa Ralin Krózser Menyhért és Papp György több problémával is szembesült. Egy defektet és egy korai érkezést követően az MHH Team párosa nehezen vette fel a ritmust, így ezúttal be kellett érniük az abszolút tizedik helyével.

Több büntetést is kaptatok a versenyen, mi történt? – kérdeztük Krózser Menyhértet.
A harmadik gyorsasági szakaszon kaptunk egy jobb hátsó defektet, de ezzel még nem veszítettünk túl sok időt. A gyűjtőállomáson viszont volt egy egyperces korai érkezésünk, amiért egy perc büntetést kaptunk. Magyarországon oda lehet adni a menetlevelet hamarabb, itt viszont nem, ebbe sajnos belefutottunk. A nagy kavarodásban a következő időellenőrzőről egy percet késtünk, ott is kaptunk tíz másodperc büntetést.

Mennyire nyomták rá a bélyegüket ezek az esetek a versenyre?
A történtek után már nem láttam értelmét sietni, és mentálisan sem tudtuk a legjobbat nyújtani. Az autó jó volt, a gumiválasztásaink szintén, de a mi teljesítményünk nagyon hullámzott.

Csalódottak vagytok a történtek miatt?
Ennél jobb eredményre számítottunk, de túl vagyunk a versenyen, most a következő feladatunkra, a Budapest Ralira koncentrálunk, ahol szeretnénk megmutatni, mire vagyunk képesek aszfalton.



A büntetések kizökkentették Menyust, így ezúttal elmaradt a meglepetés

Az MHH Rally Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft. **További információ:** www.menya.hu, www.facebook.com/menya.hu

Élmény volt

BA-RO Motorsport: Izgalmas kirándulás

Rongits Attila és Hannus László ugyan ezúttal nem nyert kategóriát, mégis kiválóan érezte magát Szlovákiában, a bajnokság soron következő fordulóján. Csak egyvalami árnyékolta be a hétvégét…

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN



„A gyorsasági szakaszok tavalyról már ismerősek voltak, csak az első napit fordított irányban kellett teljesíteni – mesélte lapunknak Kassáról a mosonmagyaróvári pilóta. – Csapatunk a szombati napon fokozatosan lendült bele a versenyzésbe, mert az elején elég sokat ‚bénáztunk' és folyamatosan a féket koptattuk. Aztán másnapra megráztuk magunkat és ritmust váltva sikerült kategória első időket autóznunk. Az utolsó gyorson viszont magunkra ijesztettünk, mert összeszedtünk egy defektet és elúszni látszott a második hely."

„A végére szerencsére csak sikerült behozni az autót csoportunk pódiumának ezüstérmes helyére, ráadásként pedig még a Power Stage pontokat is besöpörhettük."

„Összességében egy rendkívül nehéz, de jól megrendezett versenyen vehettünk részt. Érdekes és izgalmas volt falvakon keresztül száguldozni, ugyanakkor a városi gyorsok jóvoltából a nézők is jól szórakozhattak" – tette hozzá Rongits Attila.

„Csak egy dolog árnyékolta be a felhőtlen jókedvet. Valaki hiányzott erről a versenyről. Valaki, aki egészen biztos ‚fentről' nézte a ralit: Pethő István, aki tragikus hirtelenséggel hagyott itt minket…"

> „Egy izgalmas, rendkívül nehéz, de jól megrendezett versenyen vehettünk részt idén Kassán."



A Rongits-Hannus páros a Kassa Rali szinte minden pillanatát élvezte. Egyedül az hiányzott a srácoknak, hogy Pethő István ellen soha többé nem harcolhatnak

Felejthető futam



Nem jött össze a dobogó Kassán Osváthéknak

Minden versenyző életében vannak olyan futamok, melyekre később örömmel tekint vissza, és olyanok is, melyeket a lehető leggyorsabban el kell felejteni. Az Osváth Racing számára a kassai bajnoki forduló feltétlenül az utóbbi kategóriába tartozik.

SZÖVEG, FOTÓ: PRESSPHOTO

Az Osváth Péter–Farnadi Ágnes páros természetesen jelen volt az országos ralibajnokság szeptember eleji fordulóján, a 40. Kassa Ralin. Annak ellenére, hogy a szlovákiai helyszín ismerős volt a kettős számára, egy technikai hiba miatt bajba kerültek, és a bajnokságban is visszacsúsztak.

Milyen érzésekkel vártátok a Kassa Ralit? – kérdeztük a versenyzőt.

Noha volt már szerencsénk a gyorsaságik többségén korábban is versenyezni, a rendezők igyekeztek a megszokott kanyarokat egy kicsit megvariálni, hol azzal, hogy megfordították a pályát, hol pedig azzal, hogy csak bizonyos ismert részeket tettek bele. Mindig is szerettünk ismeretlen utakon versenyezni, ezért is vártuk nagy reményekkel, hogy menynyire tudunk labdába rúgni.

És mennyire sikerült?

Sajnos egy nagy öngólt rúgtunk magunknak, hiszen amikor csupán pár másodperccel voltunk elmaradva az első helytől, az egyik gyorsasági rajtjában újra lecsúszott egy turbócső, aminek köszönhetően csak utcai tempóban tudtuk teljesíteni az adott szakaszt. Ennek következtében a kategóriatársakkal szemben több mint egyperces hátrányt gyűjtöttünk be, amit nem igazán lehet ledolgozni.



Végül fel tudtatok zárkózni?

Bár a másnapi gyorsokon sikerült jó időket jönnünk, ez nem volt elegendő, és egyszer meg is forogtunk, sajnos pont az erőgyorsaságin. Ennek köszönhető, hogy a negyedik helyre csúsztunk vissza. A bajnokság vezető pozícióját így elveszítettük, ám nem csüggedünk, hiszen még két futam hátravan, és nem behozhatatlan a lemaradásunk.

Mi vár rátok az elkövetkezőkben?

A következő hónap két fontos versenyt is tartogat számunkra, hiszen október elején rendezik majd a szívünknek szintén igen kedves Budapest Ralit, majd két héttel később a mecseki pályákon zárjuk a rali egyes évadot. Bízunk abban, hogy kicsit több szerencsénk lesz, és természetesen szeretettel várunk mindenkit a pályák szélén.

Támogatók: Stefani Hungária Gépgyártó Kft., Vesz-Mont 2000 Kft., Spedimex Hungary Kft., Voltaic Treatment Kft., Gordon&Webster IT Kft., Bestmont Kft., TransAgent Kft. – Budapest, RT-ELEKTRONIK Tapolca, Sagittarius Magyarország Kft., Hear Hungary Music, Szingularitás Kft., 2M Biztosítási Alkusz Kft., Audit Eco, Archi-Rose Kft., Infornax, Fülöp Transport Kft., MG Records, Ratherm, Transmoduls Kft., Tritherm, Pataky Péter – fotós

Aszfaltra hangolva

Kassa: Maticsék mertek és nyertek

A tavalyi kassai esést követően Matics Mihály és Zejda Viktória úgy döntöttek, nem indulnak az idei szlovák–magyar közös futamon. Azonban, ahogy egyre teltek a hónapok, a testi-lelki sebek múltak, és végül arra jutottak, hogy nem hagyják magukat legyőzni.

SZÖVEG: MATICS RALLYE TEAM • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

Sikerült kellően felkészülni a versenyre?

Idén nem volt alkalmunk tesztelni, a murvás futamok után át kellett állnunk – nekünk és az autónak egyaránt – aszfaltra, illetve Kassa előtt mindenképpen szerettem volna gyűjteni a kilométereket; így jutottunk el a Baranya Kupára. Néhány beállítást ki szerettem volna próbálni, a komlói verseny utolsó körében ez olyan jól sikerült, hogy nem is hittem el. Pár álmatlan éjszaka után neveztünk a fehérvárcsurgói MARB futamra, ahol már bebizonyosodott, hogy valóban jó az autó, és nem csak bebeszélem magamnak. Egyre közeledett a szlovák pályákon zajló verseny, egyre nőtt az idegesség is mindkettőnkben. Igyekeztük lezárni a tavalyi bukást és az autón kívül hagyni az emlékét; csak a jelenre összpontosítani, ami igen nehéz feladatnak bizonyult.



A rajtig sikerült túltenni magatokat ezen?

Az első körben rendkívüli feszültség uralkodott az autóban, nem találtuk a ritmust, kicsit darabosan közlekedtünk; de a magyar mezőnyben, a kategóriánkban mégis mi voltunk a leggyorsabbak. Lazításról szó sem lehetett, növelnünk kellett előnyünket a versenytársakkal szemben, sorra nyertük a szakaszokat, ez így működött egészen az ötödik gyorsaságiig. Miután a bajnokesélyes Osváthék egy műszaki hiba miatt hátrányba kerültek, magunk is visszavehettünk kicsit a tempóból.

Mivel tavaly már nem voltunk versenyben a második napon, idegen pályákon folytattuk a küzdelmet, már „csak” az előnyünket kellett beosztani a végéig, éppen ezért ismét egyre nyugtalanabbá váltunk, mondván, „Kassán mindig történik valami”. A padkás városi pályára különösen nagy figyelmet szenteltünk a sok hibalehetőség miatt, nagyon vigyáztunk, hogy ne bakizzunk. A vasárnapi ismeretlen gyorsokon egyre dolgoztak le hátrányukból az ellenfelek; illetve én is óvatosan közlekedtem, egy alkalommal defektre is gyanakodtam, annyira csúszkáltunk.

És ahogy jósoltátok, végül történt is némi fennakadás...

Az utolsó szakaszon nem tudtunk versenytempóban autózni, az egyik páros felborult, és jó pár versenyzővel együtt mi is megállni kényszerültünk, ezért megállapított időt kaptunk. Végül így is miénk lett az első hely, és az ezért járó kupával és pontokkal elértük, amiért a nulla pontos miskolci verseny óta folyamatosan küzdöttünk: átvettük a bajnokságban a képzeletbeli dobogó legfelső fokát.

Az eredmény elérésében, ha lélekben is, de biztos vagyok benne, hogy nemrég elhunyt Pethő Tyutyu barátom is segített, ezen a versenyen úgy éreztem, Viki mellett ő is mindvégig ott volt velem az autóban.

Hogyan készültök az ORB utolsó két fordulójára?

A sikereken felbuzdulva várjuk a következő összecsapást, amelynek Budapest és környéke ad otthont. Mindent megteszünk azért, hogy a hátralévő futamokon is mi legyünk a leggyorsabbak, és megőrizzük első helyünket a bajnokságban, ennek ígéretével várjuk szeretettel a szurkolókat a pálya szélére.



A Kassán eltöltött hétvége és egy kategória első hely után, leküzdve egy újabb mumust Maticsék megkönnyebbülten dőlhettek hátra

Kitartásból jelesre vizsgáztak



Szlovákiában minden megtörtént a Hodosi–Holló párossal

A 40. Kassa Ralira minden adott volt. Egy pilóta, Hodosi Gábor és egy navigátor, Holló Barnabás személyében. A recepthez már csak egyetlen egy dolog hiányzott a szerencsén kívül, a megbízható technika.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BOROS GYULA

Megéltétek vagy csak túléltétek a kassai versenyt? Kinek mi a véleménye?
Az első gyorson jól éreztem magam. A másodikon, harmadikon, negyediken, ötödiken rosszul, a hatodikon jól. Aztán este váltócsere. Másnap az első hármon jól. Utána megint egy váltócsere, és ismét jól. A lényeg, hogy nem estünk szét, nem keseredtünk el. Meg is éltük, túl is éltük – vélekedett a pilóta.
A sztárpilótám nagyon jól elmondta a lényeget. Az első gyors tényleg nagyon jó volt, mentünk eszetlenül, sikerült Kovács Zolihoz közel kerülni. Aztán már a váltó bent maradt ötödikben, cseréltünk egy pásztorbotot, ismét mentünk egy jót este a sötétben, azon a gyorson, ahol előtte nem tudtunk menni normálisan. Első nap ennyi.... és pont. Második nap folyt. köv.: váltómizéria, harc az idővel és a technika ördögével. Célba értünk, tehát túléltük, de menet közben mindent meg is éltünk rendesen – tette hozzá a navigátor.

A tavalyi második helyet, a fent említett akadályok ellenére, idén is sikerült összehozni. Elégedettek vagytok?
Jó időket tudtunk volna menni, ha még használni is lehet a váltót. Azt gondolom, hogy ezen a versenyen még bármi történhetett volna helyezés tekintetében. Egálokat is lehetett volna autózni, vagy csak kevesebbet kapni. De majd a Budapest Ralin – mondta Hodosi Gábor.

Nem a 2. hellyel van a gond, hanem ahogy a második helyre kerülsz. Küzdjünk, harcoljunk, csatázzunk, és izzadjunk vért, azért kapjunk kupát, meg pontokat, ne csak úgy hulljon az ölünkbe. Az a kihívás, nem ez a kínlódás. Az az igazság, hogy szeretünk rendesen megvívni a jussunkért – vélekedett Holló Barna.

Mennyire éreztétek jól magatokat a kassai gyorsokon, ha figyelmen kívül hagyjuk egy pillanatra a „váltólázat”? 1–10-ig értékeljetek!
Pont azt beszéltük Barnával, hogy a tortúra ellenére meg sem fordult a fejünkben, hogy kieshetünk. Más talán már azt mondta volna, hogy hagyjuk az egészet, menjünk hazafele, de mi nem. Valahogy a kitartás és a küzdelem jó párosításnak tűnik a raliban is. Szerintem jelesre vizsgáztunk ebben a tekintetben. A kassai pályák meg egyértelműen 10 pontot érdemelnek. Élvezhető, technikás jó kis szakaszokról van szó. Erre van szükségünk – érkezett a válasz a volán mögül.
Jó volt az egész verseny úgy, ahogy volt. Én azt mondom, hogy az idei év egyik legjobb futamán vagyunk túl, a pályák minősége és vonalvezetése tekintetében – értett egyet a navigátor.

A Budapest Ralin akkor ismét harcba szálltok a bajnoki címhez vezető pontokért?
Ez tuti – mondták a srácok szinte egyszerre.

TIPP PLUSZ KFT. METAL INOX KFT. ELEKTRON-CO FAGOR IMRE GÁBOR KFT. B-SAFETY BT.

Sikeres debütálás

Kassa: a Német–Szabó kettős a László Racing színeiben

A Német Gábor–Szabó István kettős már nagyon várta a bajnokság legutóbbi versenyét. Igaz, akkor még nem tudhatták, hogy szerencsét és kupát is hoz nekik a Honda Civic Type R-rel való debütálásuk. A végül elégedetten távozó László Racing csapatvezetőjét, László Istvánt kérdeztem a 40. Kassa Rali részleteiről.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: SOLTÉSZ PASI LÁSZLÓ



A srácok először mentek a Honda Civic Type R-rel. Mi volt az első közös versenyzésetekről a benyomásod?
Amikor egy raliparós választ egy új csapatot, akkor az teljesen természetes, hogy mindkét irányból vannak fenntartások. Persze ez hamar átalakul menet közben, de sokat számít, hogy a futam ideje alatt mennyire szolgálják a versenyzőket. Én azt gondolom, hogy jól tudtunk már így elsőre is együtt dolgozni, és úgy néz ki, lesz még olyan verseny, ahol hasonló felállásban láthatnak majd minket.

A szinte mindenkinek tetsző kassai pályák a ti csapatotoknak mennyire nyerték el a tetszését?
Én már nézőként számos alkalommal voltam kint, de azon kívül, amit a versenyző párosoktól, illetve most Gábortól és Istvántól hallottam, nem sok tapasztalatom van. Tudom, hogy a gyorsok színvonalasak, nehezek, és itt is ugyanúgy, mint minden futamon, 50-50 százalék az esély, hogy valaki teljesíteni tudja, vagy nem. Nekünk most így elsőre szerencsénk volt, és jó eredménnyel távozhattunk a kassai pályákról.

Az N3-as kategóriában második helyen végeztek a fiúk a Hondával. Elégedettek vagytok az elért eredménnyel?
Szerintem mindenki számára az a legfontosabb egy versenyen, hogy célba érjen, és az már fél öröm. Nekünk ez összejött. Az, hogy mellette még másodikak lettünk, az már csak hab a tortán. Mindent összegezve elégedettek vagyunk, mert voltak azért éles helyzetek menet közben. Már az első gyorson egy balos nem jött össze a srácoknak, és rámentek a padkára, de szerencsére semmi komoly gondunk nem adódott ebből a kis bakiból. Aztán a második gyorson is kísértették tovább a sorsot, és megütötték a kocsi jobb elejét, de azt is sikeresen megúszták. Kalandos volt számukra ez a debütálás, de az elmondásuk alapján jól érezték magukat, és örülnek a célba érésnek, a kupának is.

Hová készül legközelebb a László Racing?
Úgy néz ki, hogy lesz Budapest Rali, és ha ez tényleg igaz, akkor ott a helyünk, ugyanígy, ugyanebben a felállásban.



Marketing & Média One
Omega Transz Kft.
Classic Truck & Bus Kft.
Targo Trans Kft.
Olajszer-Tech Kft.
Stone Dragon Kft.
ipg Infopress Group
Agria Szerszám Kft.
Formula
K Z Invest Kft.
CLEANTECH SERVICE
Zsoldi és Társa Kft.
HAUSER
GRUNDIG BEKO

K Z Invest Kft.
www.kzinvest.eu



A KZ Invest Kft. a folyamatos fejlődésnek köszönhetően jelentős flottával, megbízható, pontos precíz munkatársakkal áll a megrendelői rendelkezésére. Hajdúdorogon működő depónkat 400-500 paletta raktározására is alkalmas gyűjtőárukra és komplett rakományra alakítottuk ki, melyek kezelésére korszerű, gáz üzemű targoncák állnak rendelkezésünkre. Autóink öt megyét látnak el napi rendszerességgel 4 darab 1,5 tonnás furgonnal és 8 darab 6-12 tonnás emelő hátfalas teherautóval.





4087 Hajdúdorog, Gáti u. 36.
Tel.: +36 20 203 5140, E-mail: kzinvest@kzinvest.eu



Egy perc, és nyersz...

Kurtos Róbert és Bagó László a 40. Kassa Ralin

Náluk jobban talán senki nem tudja, hogy mekkora jelentősége is lehet egy futam alatt egy percnek. Kurtos Róbert és Bagó László esetében a verseny, a pontok és a kupa múlt rajta. A pilótával beszélgettünk.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: MÁTÉ ZSOLT

Eseménydús hétvégén vagytok túl. Mikor érezted azt a legjobban, hogy rezeg a léc?
Már az első gyors előtt kaptunk a jóból. Az ALS úgy lebutította rajt előtt az autót, hogy alig bírtunk menni vele. Nagyon gyenge volt, de aztán valahogy helyrejött. Kicsit óvatosan vezettem a második gyorson, mert nem tudtam, hol lesz felhordásos. Annyira szűk szakaszok voltak, hogy eszméletlen nehéz volt helyenként befordulni. A harmadik gyorson is minden szuper volt, ahol ugye még egy kis murvás rész is akad itt-ott. Ezekkel a nehezítésekkel én mindig szimpatizálok. A negyedik gyorstól folyamatosan csúszott a kuplung, és ez a verseny alatt így is maradt sajnos, és nem találtuk az okát. Az első napunk így telt el.

Vasárnap reggel kis híján kifutottatok az időből egy incidens miatt, ami a „helyi közeggel" zajlott le a 7. gyors előtt. Mi történt?
Hogy mi történt? Siettünk, mert sokáig tankoltunk. Nem nagyon, csak kicsit. A probléma nem az volt, hogy nem ismertem el, hogy hibáztunk, hanem az, hogy kevés euró volt nálam a büntetésre, és addig nem mehettünk tovább a dolgunkra. Kisegítettek a rugalmas szervizeseink, és egy percen múlott a kikésésünk, ami kizárással járt volna. Az a gyors így el is úszott azzal a lendülettel, de legalább tudtuk folytatni a versenyt.

Ezzel vége lett a futam második napján a megpróbáltatásoknak?
Dehogyis. Jó lett volna, de jöttek az újabb kellemetlenségek. A 8. gyorson csak a kuplunggal harcoltam, de egy mondhatni tiszta gyorsot mentünk. Na de aztán a 9. gyorson kijutott ismét a jóból. Az egyik visszafordítóban, ahogy nyomtam a gázt, kihagyott..., majd felbőgött a motor, rázott a kormány, gondoltam van egy első féltengely-törésünk. De nem a féltengely tört el, hanem ennek a kihajtása, aminek nehezebb volt a cseréje, mint a komplett féltengelyé. Ekkor volt a második egyperces sztori, mert ennyi időnk maradt ismét a szervizidőnkből, de újból elég volt a folytatáshoz.

Tavaly a harmadik helyről estetek ki Kassán. Most a célba érés és a dobogó egyik foka volt a terv. A második hely kielégítő?
Elégedettek vagyunk, de azért hozzáteszem, hogy 3-4 másodperc választott el minket, hogy megnyerjük a kategóriát. Mindent összegezve kifogástalan futamon vagyunk túl, és derűlátóan várjuk a következő megmérettetést a Budapest Ralin, ahol további feltett szándékunk a versenykilométerek és a pontok gyűjtése.



Köszönet a támogatásért: Olajszer-Tech Kft., Omega Transz Kft., Foam-System Kft., Újszőlőskert Kft., Fa-Forg-Tech Hungária Kft., Katica Vendégház, Viadukt Mérnöki Kft., Zemplén-Tölgy Kft., Karádi Rendszerház Kft., Korloy Inc. Cutting Tools, BMP Profi Kft., IPG Infopress Group, Targo Trans Kft., Classic Truck & Bus Kft., KZ Invest Kft., Agria Szerszám Kft.

Emelt fővel távoztak

Bakó Rally Team: A sors közbeszólt

Bakó László csapata szinte hétről hétre megmutatja magát belföldi és külföldi versenyeken. Általában szerencsés kimenetelűek a futamok, de olykor a sors közbeszól. Így történt ez a 40. Kassa Rali alkalmával is, ahol sajnálatos módon háromból csak egy autó ért célba. Az alakulat vezetője megválaszolta a hogyan, miért és egyéb kérdéseinket.

SZÖVEG, FOTÓ: TIBA ANITA

Fejben tudod még tartani, hogy melyik Citroenetek mikor és hol indul?
Még szép, hogy tudom. Olyan ez, mint a szorzótábla, ha álmomból felébresztenek is kívülről fújom. Kérdezz bármit, megválaszolom..., ha nem, akkor meg felhívom a páromat, és ő segít azonnal. Van úgy, hogy kicsit káosz alakul ki fejben, de az általában a versenyidőpontok variálása miatt van. Viszont, amikor nincs varia, nincs fejetlenség sem. Tehát a válaszom az, hogy mindig topon vagyunk, kivéve, amikor nem. Így hónap elején már meg tudom mondani, hogy minden hétvégénk foglalt, de így van ez jól.

Legutóbb Kassán láthattuk a csapatot. Egy Citroen C2R2, egy Citroen Saxo és egy Citroen S1600 társaságában. Melyikkel mi történt?
Két saját és egy „örökbefogadott" gyermekünk volt a kassai versenyen. Az első nap nem történt semmi különös, átvételek, pályabejárás a srácoknak, mert a C2 és a Saxo



Rali2-ben indult, és csak vasárnap volt versenyük. Viszont az S1600 már szombaton délben indulásra készen állt a szervizben, csillogva-villogva, ahogy illik. Nem is adódott vele túl sok tennivaló, egy kipufogócsere, és ennyi. Másnap viszont annál inkább pörögtünk. Az egész ott kezdődött, hogy két helyen volt a szerviz, ami megnehezítette az egészet, de sajnos túl sokáig ez sem volt akadály, mert a mi kis kedvenceink megmakacsolták magukat. Kiestünk még az elején technikai probléma miatt. A Citroen C2R2-ben is, és a Saxóban is elfáradt a váltó. De ez megesik.

A három páros milyen élménnyel, esetleg csalódással hagyta a háta mögött a kassai futamot?
Mivel a Citroen S1600 célba ért, végig hibátlanul muzsikált, és az 5-ös kategória 4. helyén végzett, szerintem nem kérdés, hogy csakis élménnyel gazdagodhatott a Fogasy Gergely–Berendi Dávid kettős. Ezzel ellentétben viszont ott vannak a mi versenyzőink, Jánosa Ákos és Brunekker Árpád, valamint Dankó András és Kaszás Milán, akik annak ellenére jól érezték magukat, hogy hamarabb kellett befejezniük a versenyt, mint ahogy tervezték. Senki nem távozott rossz szájízzel Kassáról, mert ebben a csapatban mindenki tisztában van azzal, hogy a technika ördöge bármikor beléphet a képbe.

Külföld, belföld... melyik lesz hamarabb?
A sorrend pontosan ez lesz. Románia a legközelebbi versenyünk, aztán jöhet a Budapest Rali.



C2R2 MAX
medi POST
CEZÁR TOURS DEBRECEN
Ju-Fo BT
COMP AUTÓHÁZ
PANKER PAPÍR Kft.
malompark
FISA Automotive
SERVICE
24H FUTÁR
ipg Infopress Group
ADIX
BTRANS 2000 Kft.
HAUSER
SZINKRON Kft.
CITROËN
DigitPrint
UK
TACHOGRAPH KLINIKA Kft.
P&R soft
BUCHBINDER

Szenvedélyesen

TMC Rallysport: Négy párossal Baranyában és Kassán

Sokan ismerik a „régi motorosok” közül: a TMC Rallysport csapatvezetőjével, Takács Norberttel, „Tuki”-val a Kassa Rali után beszélgettünk.

SZÖVEG: SZAMOSVÁRI SZILVIA • FOTÓ: TMC RALLYSPORT





Kevesen akadnak a magyar ralisportban, akik nem hallottak rólad, de ha mégis van ilyen szakmabeli, neki hogyan mutatkoznál be?

1993 óta vagyok kapcsolatban a ralival. Először „komálósként” kezdtem a pályafutásomat, majd szervizes lettem, végül 1998-ban magam is kipróbáltam, milyen érzés „150-nel” a fák között száguldani. 2010-ig versenyeztem kisebb-nagyobb megszakításokkal. 2010-ben szögre akasztottam a sisakot, és csapatvezetői feladatokra cseréltem. Amikor kérdezik, hogy mi a jó a raliban, azt szoktam mondani: „Próbáld ki, és vagy megkapod a kérdésedre a választ, vagy soha többé nem találkozunk raliversenyen!” A TMC Rallysportnál azokra számítunk, akik kíváncsiak vagy megkapták már a választ kérdésükre, és szenvedélyesen szeretik ezt a sportot.

Hogy indult az idei évetek?

Az évkezdet biztató volt. Négy versenyzőpárossal kezdtük a bajnokságot, de mint tudjuk a mai felgyorsult világban semmi sem állandó, így a végéhez közeledve nemhogy kisimultak volna a „ráncok a homlokunkon”, a dolgok mindig újabb és újabb fordulatot vettek.

Két legutóbbi megmérettetésetek a Baranya Kupa és a Kassa Rali volt?

Igen. A komlói versenyre három párosunk nevezett. Fehérvári Csaba az N-es Type-R helyett a „pacalos” Gr A-s Honda Civic-kel állt rajthoz, és édesapjával meglepően jó időket autózott, amíg az utolsó előtti szakaszon lesodródtak az útról, és kiállni kényszerültek. A Rally2 korábbi bajnoka, Órai Balázs feleségével, Zsuzskával egy S1600-as Suzuki Swifttel indult. Bár fékproblémáik voltak, kategóriájuk harmadik helyezését szerezték meg. Madari Imi neve azoknak csenghet ismerősen, akik figyelemmel kísérték a 2012-es Baranya Kupát. Azon a versenyen Imi nem talált legyőzőre Rali2-ben, még az aktuális bajnokot is megverte. Idén egy BMW-vel indult el, de sajnos a 4. gyorson felcsapódott a motorháztető, és elúsztak a dobogós esélyeik.

Mi történt veletek Kassán?

A program idén is igazi, vérbeli ralipályákat ígért. Fehérvári Csabi újra megszokott navigátorával, Gonda Danival és az A-s Hondával állt rajthoz. Sok fordulatot hozott a verseny. Végül a nagyon előkelő kategória 5. helyen értek célba. Órai Balázs ezen a hétvégén is szárnyalt. Visszaült a megszokott Honda Civic Type-R-be, és még az első nap végén elvesztett szemüvege sem gátolta meg abban, hogy a 3. helyet megszerezze. A csapat tavalyi kategória bajnoki címét „szállító” Schuck Jánost a kassai futamon Hoffer Zsolt helyettesítette a kis C2R2Max volánjánál. Navigátorával, Szabó Bencével a magyar értékelésben nem találtak legyőzőre, és megnyerték a kategóriájukat.



aribo
INTERSZIG
AUTOLEAD Hungária Kft.
Bázis Kontroll Kft.
COD SOFTWARE WELL
EGOMAX
astromedic
novofleet FLOTTAKEZELÉS
K2S K2AUTO.HU
Biztonság POWER Technika
TMC RALLYSPORT www.tmcrally.com
ZÖLDVÉR PROGRAM
GREEN TARA KFT.
FASOR Vendéglő Szeniorok Háza pacalpörkölt.hu



Új autó, új reményekkel

Jánosa Ákos idén a Citroennel ismerkedik

A rosszból és a jóból is bőven kijutott a Magyar Országos Rali Bajnokságban szereplő Jánosa Ákosnak az idei szezonban. Olykor a legnagyobbak bajszát rángigálta Rali2-es besorolású autójával, máskor viszont csak két kanyarig tartott számára a verseny.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: BAKÓ RALLY TEAM

Milyen háttérrel kezdted az idei évet?

A 2014-es szezonra egy új csapat és új autó mellett döntöttünk. Választásunk a Bakó Rally Teamre és egy Citroen C2R2-re esett. Az évet megelőzően már volt szerencsém kipróbálni az autót, és a sokéves hátsókerekes versenyzés után kicsit szokatlannak bizonyult, de az igazi ralis érzés nagyon benne van ebben a kis kocsiban, így ezzel is vágtunk neki a 2014-es évnek.



Bükfürdőn egy kissé nagy volt a tempó, de azóta egyre jobban összebarátkozott a páros és a technika

Mik voltak eddig a szezon legemlékezetesebb pillanatai számodra?

Miskolcon a prológon történt incidens (a vizes salakon kitört az autó hátulja és elsodortam a pálya szélén álló versenybírót) ellenére az év első versenye az elvárásoknak megfelelően sikerült, és a P-16 csoport 3. helyével távoztunk. Bükfürdőn úgy gondoltam, hogy egy jól felírt itinert követően már az elején bekezdek, és megmutatom, hogy a murván is tudok gyorsan menni. Sajnos az első gyors második kanyarjában már be is mutattam egy hatalmas bukfencet, így életem legrövidebb és majdhogynem a legköltségesebb versenyét is produkáltam egyszerre. A Székesfehérvár Ralin egy kicsit óvatosabban bántam az autóval, így az eredmények is alulmaradtak. Veszprém azonban jobban feküdt a vezetési stílusomnak, ami meg is mutatkozott, hiszen ezzel az autóval sikerült egyszer még abszolút 4. időt is autózni, több négykerék-meghajtású gépet magunk mögé utasítva. Komlóra aztán kicsit fáradtabban érkeztünk, és valahogy az egész hétvége alatt nem tudtam 100 százalékosan koncentrálni a versenyre, így csak az 5. helyezés jutott most számunkra a kategóriában.

Hogy sikerült a legutóbbi menet a számodra új kassai pályákon?

A Kassa Ralin még soha életemben nem voltam, de már sokan javasolták, hogy egyszer ki kell próbálnom. A pályák nagyon jók, a gyorsaságik ritmusosak, ám már az első gyors felénél egy kigyorsítás során furcsa hangokra lettünk figyelmesek a motorban. A váltó sajnos megadta magát, az olaj elfojt, így kénytelenek voltuk feladni a küzdelmet.

Még hátra van két verseny, jelenleg a kategória 5. helyén állunk. Sajnos a többiek már kezdenek meglépni tőlünk, de azért nem hagyjuk magunkat.

„Haver...”

Pethő Tyutyu jó barátom volt, megdöbbenve hallottam halálhírét, és ezúton is szeretném részvétemet nyilvánítani családjának és közeli hozzátartozóinak. „Haver, egyszer még találkozunk...”

SRT SPEED RALLY TEAM
CSMBT KFT
ASONÁJ 2003 KFT.
GLOBAL ROLL KFT.
PHSPORT
www.stantools.hu
ConTruck
MEDITO
MINA Safety Kft.
KAMIKER NYOMTATVÁNY

Komlón is sikert arattak

Kondelláék Hondával, Merencsicsék Suzukival versenyeztek

A SOLID Racing Team a historic és a másodosztály bajnokságában érdekelt párosa is rajthoz állt a Baranya Kupán. A Komló központú futam évek óta nagy kedvenc a pilóták és a nézők körében is.

SZÖVEG: HORVÁTH JUDIT • FOTÓ: KACSÁNDI NORBERT

Negatív és pozitív élményekkel egyaránt gazdagodott Kondella Péter és Szilassy Arnold. A másodosztályban induló alakulatot, úgy néz ki, minden futamon próbára teszik az égiek. A nehéz kezdet után azonban egy csodálatos végeredmény született: Kondelláék az abszolút 6., az N csoport, illetve az N3 kategória 1. helyére kormányozták be a Honda Civic Type-R-t.





„A futam napján a négyből három körben sikerült az elvárásoknak megfelelően teljesítenünk. A mentális és fizikai fáradtságunk azonban tükröződött az 5-6. gyorsasági szakaszunk során abszolvált időeredményünkön. A mélypontunk elérése mellett a gumiválasztásunk sem bizonyult a legjobbnak. A végére azonban összeszedtük magunkat, és sikerült jobb időt autóznunk – mesélte Kondella Péter. Összességében elégedett vagyok a hétvégi szereplésünkkel. Talán egy pozíciót előrébb tudtunk volna lépni az abszolút értékelésben, de a körülmények most ezt nyújtották. Mindenesetre a szakaszokon élmény volt autózni, jó lenne itt még menetelni, mondjuk a Mecsek Rali keretein belül.”

Végre megtört az átok! Merencsics Árpád és Varga Sándor is be tudta fejezni a futamot. A historic bajnokságban versenyző alakulatnak azonban nem volt egyszerű dolga: a Suzuki Swift GTi motorja literszámra nyelte a vizet, s nem volt biztos, hogy át tud majd gurulni a célvonalon. Ám akárcsak a mesékben, most is happy end lett a vége a történetnek: Merencsicsék az abszolút 8., valamint az R1 kategória 4. helyét szerezték meg.

„A hazai pálya ténye ellenére ugyanúgy álltunk neki az egész versenynek, akárcsak a többi helyszínen: új füzetet kezdtünk, és teljesen új itinert írtunk, az aktuális körülményeknek megfelelően – árulta el a nagyatádi pilóta. – Az első két gyorsaságin végre olyan tempót diktáltunk, amilyet szerettünk volna. Ám miután lejöttünk a szakaszról, észrevettem, hogy a Suzuki nagyon nyeli a vizet... A célba érést szem előtt tartva kénytelenek voltunk visszább venni a lendületünkből. Gyanítjuk, hogy hengerfejes lett az autó, egy kis repedés keletkezett a motoron. A pontszerzésre törekedtünk elsősorban, ami még egy kategória 4. hellyel is párosult, ezért maximálisan elégedett vagyok a Baranya Kupán való szereplésünkkel.”



Közel az ideálishoz

Domonkos László elégedetten távozott a Baranya Kupáról

A Garmin Racing Team színeiben versenyző Domonkos László–Horváth István a másodosztály komlói versenyén tette próbára autóját, ahonnan a kettős elégedetten térhetett haza, hiszen az abszolút értékelés 5. pozícióját szerezték meg. A pilóta nyilatkozata....

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KACSÁNDI NORBERT



„Nagyon jó, de fárasztó hétvégén vagyunk túl. Az elvárásokat teljesítettük, az autó jól debütált. A szállásunk pedig közel volt Pécs belvárosához, ezért ezt is fel tudtuk fedezni a futamra való ráhangolódás és kipihenés gyanánt.

A versenyautónk hibátlanul működött az egész verseny során, csak a lengéscsillapítókon állítottunk folyamatosan, és a megmérettetés végére már közelítettünk az ideális állapothoz.

Navigátorom, Horváth István ‚Pityesz’ is nagyon örült már, hogy végre kipróbáljuk az ‚új régi’ autót, és a hatás nem is maradt el. Mivel azonban ő is régen ült már versenyautóban vissza kellett rázódni a tempóhoz.

Az Árpádtetői gyorsasági szakasz régi ismerős, így ennek feldolgozásával, teljesítésével nem volt problémánk. A hetvehelyi részen azonban ebben a formában még nem mentünk, így azt még tanulgattuk, ami az időeredményen is meglátszott. Gyakorlatilag egész nap autóban ültünk, amely ugyan fárasztónak bizonyult, de szerencsére igazán nyárias időnk volt, amely miatt persze kicsit meleg volt a versenyautóban, de inkább ez, mint az eső” – értékelt a versenyző.

„Az óriási kalandok szerencsére elkerültek bennünket, bár többször is autóztunk keresztbe 140 km/h tempónál, a kocsi ezekben a szituációkban is nagyon jóindulatúan viselkedett, így nagyobb baj nem lett a kalandozásból.

Az abszolút ötödik hely megfelel az elvárásoknak, de igazából akkor lettem volna elégedett, ha sikerül a harmadik pozíciót megszereznünk, amihez nagyjából öt másodperc hiányzott. Sajnos azonban a verseny végére már annyira elfogyott a gumink, hogy kénytelen voltam visszavenni a tempóból, és ennek következtében két helyet is elvesztettünk.

Legközelebb a Budapest Ralin találkozhat velünk a közönség, ahol az abszolút dobogó a célkitűzés” – tekintett előre Domonkos.



A Domonkos–Horváth páros Mitsubishije az egész verseny alatt hibátlanul működött

GARMIN
AQUAPROFIT
HUNGAROMARKET
Print-Shop a gyorsnyomda
Telenor Partner
telenor
Szidó Trade Kft.
Dr. MARCUS INTERNATIONAL
Spedimex hungary
marsopont
Gulf



Hatszor hat

LiveWire Rally Team: Miskolcon küzdöttek

László Racing egyesületében, a LiveWire Rally Team csapatában állt rajthoz Erdélyi György–Dredán György páros a Steelvent Miskolc Ralin. A 6 km-es szakasz 6 gyorsaságiját teljesítve fejezték be a versenyt. Az élményekről és friss tapasztalatokról a duó pilótája, Erdélyi György számolt be.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: LIVEWIRE RALLY TEAM

Voltál már valaha salakos pályán? Hogy tetszett a szombati prológ?
Még nem voltam salakos pályán, így ez a hétvége tele volt újdonsággal. Nagyon élveztük Gyurkával a prológot, folyamatosan mondta, hogy nyomjad neki és végére kicsit sok is volt, mert megforogtunk, de a nézők ezt várják, főleg, ha egy Ladával indul a versenyző.

Az előző versenyen motorproblémával küzdöttetek. Hogy vált be Katona Kornél motorja?
A motor az elvárásainknak megfelelően teljesített. Biztos voltam benne, hogy nem lesz probléma, tökéletesen működött. Sajnos most más hibákkal kellett szembenéznünk. Az első két gyorsasági után lecseréltük a kereket slickekre, az eső miatt, nagyon csúszós volt a pálya, az út szélein folyt a víz, így többszörös veszélyeket rejtett magába reggeli pár óra. A 3.-4. gyorsaságin a váltó miatt aggódhattunk. Ezen a felül a főtengely szimering is megadta magát és folyt a kuplungra az olaj, a sperrdifi sem úgy működött, ahogy kellett volna, és gumik sem voltak már 100%-osak, mindennek ellenére Mátrához hasonlóan, itt is végig tudtunk menni a 36 km-en.

Hogy tetszett a pálya, a verseny? Hogy éreztétek magatokat?
Gyurkával minden közös munka buli, ahogy ez is az volt, nagyon jól éreztük magunkat. Sajnos nekem rövid volt a pálya, ezzel szemben sokat kellett várni, míg újra beülhettünk a kb. 3-4 perces körre. Ez az, ami miatt annyira nem kedvelem a sprinteket, de nem ez volt az utolsó, ahol indultam.

Gondolom az is kihívás volt az ismeretlen pálya mellett, hogy esőben kezdtetek, de utána napsütésben, melegben ért véget a nap.
Igen, sokkal jobb, könnyebb végigmenni a versenyen, ha hasonlóak az útviszonyok. Itt az első kettőnél csúszott a pálya. Miután feltettük a slick gumikat természetesen elállt az eső és csak fenyegettek a felhők, így szikrázó napsütés lett a végére.

Sikerült teljesíteni a terveket?
Abszolút értékelésben a 23. helyen, kategóriában a 11. helyen végeztünk. Egészen jó eredménynek tartom, a már említett váltó és szimering hibái ellenére.

Említetted, hogy aggódsz a weberesek miatt, most így visszagondolva valóban olyan nagy ellenfelek voltak?
Nem értem, hogy indulhattunk mi egy kategóriában a Weber-esekkel, hiszen az ő autójuk 150 lóerős, a miénk csak 110, könnyebb is egy VFTS, mint a miénk, így már alapból nagyobb esélyeik voltak.

Mi lesz a következő állomás?
Eredetileg a MARB 6. futamán, a Borsodnádasdon versenyeztünk volna, de ha lehetőség nyílik rá, akkor szeretnénk az AMTOSZ rendezvényén a Salgó Ralin indulni. Ahogy már említettem, jobban kedvelem azokat a megmérettetéseket, ahol hosszabb a versenypálya, vagy akár több szakasz is van és kevesebb a várakozás.

Köszönet a támogatásért: Vitex Plus s.r.o., Livewire Energy Kft., LiveWire Rally Team, Paragraf-MGI s.r.o., Mészicar Trans Kft., Rics-Cont Business Kft., Infopress Group Hungary Zrt., Print Profi, Piramis Építőház Kft., KZ Invest Kft., Olajszer-Tech Kft., Omega Transz Kft., Bayer Trans Kft., Tartós-Produkt Kft., Europe Market s.r.o., Tomi-Sütöde Kft., Digital Fire Kft., FAIR Diszkont, László Racing Kft., Admagic Kft., Power Racing Kft.

Most kezdődik a tánc

Kiss György: Kunmadaras után, Kiskunlacháza előtt

Mozgalmas hónapon van túl Kiss György, aki augusztusban két dragversenyen is részt vett. A pilóta összefoglalta lapunknak, mi történt vele a versenypályákon.

SZÖVEG, FOTÓ: SÁRI PÉTER



„Augusztusban a Hungaroringen kezdtünk, és csak pár századdal maradtam le az első helyről” – kezdte a beszélgetést Kiss György, aki szinte egy gyári autóval állt rajthoz. Sokáig úgy volt, hogy a Drag Civic erre a versenyre már fejlesztésekkel érkezik, de sajnos az alkatrészek nem érkeztek meg időben.

Mivel a Hungaroringi verseny sem az MNASZ Drag Országos Bajnokságba, sem a Drag Kupába nem számított bele, ezért a csapat nyert egy kis időt, hogy az autót a következő, kunmadarasi versenyre maximálisan felkészítse, de sajnos erre a versenyre sem érkezett meg minden alkatrész, így itt is a Hungaroringen használt motorral és váltóval kellett rajthoz állni. A tények tudatában számítani lehetett rá, hogy az első helyezés továbbra sem lesz elérhető.

„A kunmadarasi versenyen már a kvalifikáció alatt sem éreztem jól magam, de próbáltam kitartani” – folytatta a beszélgetést Kiss György. A versenynapon egyébként leszakadt az ég, ami a dragversenyeken annyira nem jó hír, ezért a szervezők már ekkor tudták, a döntők el fognak maradni. Gyuri így a rosszullét miatt egy második helyen kvalifikált idővel elindult haza, és mivel az eső elállt, és az időmérés folytatódott, így lecsúszott a képzeletbeli dobogó harmadik fokára. Ezzel a helyezéssel jelenleg az AP5-ös kategória harmadik helyéről várja a folytatást.

A folytatást, ami már biztosan nagyon komoly lesz, hiszen elkészült az új váltó, a motor, és megérkeztek a féltengelyek is. „Minden jel arra utal, hogy befejeződött az autónk összes fejlesztése a hatodik fordulóra, így újra visszatérhetek a nyertesek közé” – zárta a beszélgetést Kiss György.

A Poco Loco MNASZ Drag Országos Bajnokság következő fordulóját szeptember 13-án, Kiskunlacházán rendezik majd.

> „A folytatás komoly lesz, hiszen elkészült az új váltó, a motor és megérkeztek a féltengelyek is.”



MIRELITE MIRSA Zrt.
Balogh Szerviz-Trans Kft.
MEDA-Press KFT.
JÉGSZILÁNK
THUNDER VERSENYPROGRAMOK 06-70-533-3840
PRIOR
GP SPED KFT.
KÓZÁK-KER KFT.
Gulf
LocalDesign Kft.
ALOX Kft.
HONDA ALKATRÉSZEK
Kert-Plusz
flaute
BERVENT
RÓPLAP BT.
Lajkó Tibor fényező Tel.: 30/346-6874
MIKLÓS-INTER Bt. ITALNAGYKERESKEDÉS
GAMMA MODUL KFT.
GALVÓK FELÜLETKEZELŐ KFT.
SELMECZI ÉS TSA MÉRŐMŰ KFT.
K.B.T. Dekor Kft.
Fischer-Trans Kft.
MEGA LKW KFT.
WAVECOM
BERGER STANC
PSL HUNGARY KFT.
Teherati 2006 Kft.
Hardox CNC KFT.
TWOLEX Kft.

Hazai sikerek

A zónabajnokin Közép-Európa legjobbjait verték a magyarok

A Kakucs Ringen rendezték az FIA Közép-Európai Zóna Trófea és a Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokság ötödik fordulóját, melynek keretében Közép-Európa legjobb pilótái mérkőztek meg egymással. Egy kategóriát leszámítva mindenhol magyar győzelem született.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TDK





















A bajnokság állása

SuperCars		
1.	**Harsányi Zoltán**	74
2.	**Wieszt Jankó**	62
3.	**Mózer Attila**	57
Super1600		
1.	**Luigi**	80
2.	**Ujházi Ádám**	64
3.	**Bánkuti Gábor**	58
SuperNational		
1.	**Roman Castoral**	80
2.	**Luigi**	65
3.	**Csendes Zsolt**	43
Magyar Kupa		
1.	**Góth Viktor**	92
2.	**Kádár Patrik**	78
3.	**Vágner Gábor**	59
Junior Kupa		
1.	**Végh András**	95
2.	**Harkányi Máté**	84
3.	**Tagai Domonkos**	73

Több dolog miatt is emlékezetes marad a kakucsi verseny. Már a szabadedzés és az időmérő is komoly izgalmakat tartogatott, mivel az előző éjszaka rövid záporai az első reggeli etapokra nagyon trükkössé tették a pilóták számára a körülményeket. Annyira nem volt vizes a pálya, hogy az esőgumik előkerüljenek, a slickeken viszont még az elsőkerekes autók is valósággal táncoltak a sikánban, és minden pilótának bűvészkednie kellett, hogy a pályán maradjon. Ez hol sikerült nekik, hol nem, de a látvány önmagáért beszélt: igazi vezetéstechnikai ínyencségeket láthattak a nézők, és helyenként bizony a gumibálák is röpültek.

A második előfutamra már szinte teljesen felszáradt a pálya, és a kedélyek is csillapodni látszottak. Drámai fordulatokban viszont nem volt hiány, hiszen előbb a Super1600, majd a SuperCars rekordbajnoka, Bánkuti Gábor és Harsányi Zoltán is motorprobléma miatt búcsúzott a további küzdelmektől: mindkettőjük motorblokkjának oldalán kikönyökölt a hajtókar.

Harsányi kiesésével a SuperCars döntőjének élvezeti értéke vitathatatlanul csappant, ám Kárai Tamás végig úgy terelgette autókrossz Európa-bajnok Fabiáját az élen, hogy ez a látvány önmagában mindenért kárpótolta a nézőket. Kárai győzelméhez kétség sem férhetett ezen a vasárnapon, amivel idén második sikerét aratta a hazai ralikrosszbajnokságban. Mózer lett a 2., míg a 3. hely sorsa az utolsó kör utolsó kanyarjában dőlt el Vass Zoltán javára, aki első dobogós helyének örülhetett a Colttal.

A Super1600-ban vélhetően minden idők legerősebb magyar bajnoki mezőnye gyűlt össze Kakucson Luigival, a fiatalabbik Sustával, a kilencszeres magyar bajnok Bánkutival, Marton Gergővel, Kovács Marcellel, Panhauserrel, Nitróval és az Ujházi család jeles képviselőivel, ám a döntőre Panhauser, Bánkuti és Kovács kiesésével sajnálatos módon megcsappant a mezőny.

Izgalmakban persze így sem volt hiány. Luigi a tavalyi Challenge-bajnok autóval szépen eljött az élen, és magabiztos győzelmével megőrizte idei száz százalékos ob-mérlegét a kategóriában, amivel egyidejűleg bebiztosította zónabajnoki címét. Mögötte viszont hatalmas harc dúlt a 2. helyért a cseh Blue Engineering másik pilótája, Josef Susta és az M-F Motorsport üdvöskéje, Marton Gergő között. A cseh és a magyar Skoda párharcából ezúttal a cseh került ki győztesen, de Marton így is élete első zónabajnoki dobogójának örülhetett.

A nap legfordulatosabb és leglátványosabb küzdelmeit a SuperNational futamai hozták. Castoral gyakorlatilag az összes előfutamában ütközésbe keveredett, és visszaesett a mezőny végére a rajt után, hogy aztán onnan valami elképesztő bravúrt végrehajtva visszajöjjön az élre a leintésig. A pole-pozíció ezúttal viszont nem az övé, hanem az ihletett formában versenyző Peitler Zsolté lett, aki igazi stílustanulmányt rajzolt futamaiban a BMW-vel. A tinédzserkorú magyar a döntőben három kanyarig tudta tartani Castoralt, onnantól nem lehetett kérdés a cseh győzelme. A 3. helyet Luigi szerezte meg a SEAT-tal, aki tehát a Super1600 mellett a SuperNationalben is dobogóra állt.

A Magyar Kupa bajnoki éllovasa, Góth Viktor reggel a szabadedzés első körének első kanyarjában rögtön egy kicsúszással kezdett, ám ezzel le is tudta a hibákat erre a versenyre. Innentől a nap összes hátralevő etapját megnyerte kategóriájában, beleértve a döntőt is. Legkitartóbb üldözőjének ezúttal is Kádár Patrik bizonyult, míg a dobogó harmadik fokára is egy 18 év alatti pilóta, Benyó Máté állhatott fel.

A Junior Kupa fiataljai közül Kakucson Harkányi Máté kezdett a legjobban, aki az időmérőt és az első előfutamot is megnyerte, ezt követően viszont a bajnokságot is vezető Végh András a maga javára tudta billenteni a párharc alakulását: a második és a harmadik előfutam megnyerésével megkaparintotta a pole-pozíciót, majd a döntőben a győzelmet is. Harkányi bejött a 2. helyre, míg a dobogó legalsó fokára Tagai Domonkos állhatott fel.

A magyar bajnokság október 4-én, illetve 5-én, a Nyirádi Motorsport Centrumban két külön fordulóval zárul.







Cél az ezüst

Bánkuti a gödör alján sem adja fel

Szeptember első hétvégéjén jó kéthónapos nyári szünetet követően randevúzott újból a ralikrossz bajnokság mezőnye, ám a sokszoros magyar bajnok Bánkuti Gábor ez idő alatt sem tudta elhagyni balszerencséjét. Kakucson újabb motorprobléma hátráltatta, a csapat többi tagja viszont brillírozott.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR

Bánkuti Gábor

Super1600 - Peugeot 206

„Fel kell tápászkodni!"

Idén bőven kijutott a balszerencséből és technikai problémákból Bánkuti Gábornak és csapatának, elég csak a korábbi tűzesetre gondolnunk, vagy arra, hogy a legutóbbi két ob-futamon egyaránt motorprobléma gátolta meg a jó szereplésben. A NordRingen egy biztosnak tűnő győzelem megszerzésében akasztotta meg a csapágyassá váló motor, míg a legutóbbi versenyen, a KakucsRingen a tartalékmotor hajtókarja vágyott friss levegőre, ami egy nullapontos versenyt eredményezett neki. Egy bajnok azonban a nehéz időkben is bajnok marad, kilencszeres bajnokká pedig eleve csak úgy válhat valaki, ha a nehéz időkben is mindig kitart, és a versenyzés szeretete, a győzelem vágya mindig továbblendítik a nehéz pillanatokon.

„Mondanám, hogy utolért a technika ördöge, de közelebb áll a valósághoz, ha azt mondom, nem tud elhagyni, és ez nagy különbség!" – kezdi Bánkuti. „Vannak hibátlan, szép versenyek, és vannak olyan esetek is sajnos, amikor nem rajtam múlik a végeredmény. Idén a bajnoki cím matematikailag ugyan még elérhető, de az esély erre már meglehetősen kevés. A dobogó második fokára viszont még felérhetünk, úgyhogy erőnk szerint készülünk a szezonzáró dupla nyiridi futamra. Nagyon nem jó érzés a lelátóról nézni a Super1600 döntőjét, de másnaptól kezdve ismét megteszünk mindent, hogy ott legyünk a következő versenyen is. 20 éve ezt csináljuk, és volt már néhány nehéz időszakunk, de amikor a gödör alján vagyunk, akkor sem hagyjuk abba. Fel kell tápászkodni és csinálni kell tovább!"

BÁNKUTI MotorSport
EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

A PROMONTORSPED A BÁNKUTI MOTORSPORT LOGISZTIKAI PARTNERE
H-1115 Budapest, Tétényi út. 32/B.VI., 21 ajtó
tel.: + 36 1 236-50-20
fax.: + 36 1 238-09-18 + 36 1 238-09-19

Style ST STYLE TREND
www.stbutor.hu
Bútorgyártás, kis és nagyker értékesítés

CANDOR Charter
Hajóbérlés Horvátországban!
vitorlás hajóink: JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43 • SO 42i • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 431
motoros hajóink: DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280
telefon/fax: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565
www.candor.hu

A biztos partner a változó világban!
FER-VILL
Autóvillamosság
Autóklima
Alkatrészek
Javítás
Minden egy helyen!
www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044

Húsz éve állunk a gyógyítás, Önök, és kedvenceik szolgálatában...
Rendelési idő: H-P 9-11 16-19 Szo 9-11 V 17-19
Email: wladarklinika@gmail.com
Telefon: 061-387-95-47
Cím: 1037 Budapest, Királyhelmec u. 16
WLADÁR KISÁLLAT RENDELŐ

DUNA AUTÓ Zrt.
dunaauto.hu/nissan
Duna Autó Zrt. Nissan Márkakereskedés és Márkaszerviz
1037 Budapest, Zay utca 24.
A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 3,8-5,6 l/100 km. CO_2-kibocsátás: 99-129 g/km.
NISSAN Innovation that excites
ÚJ GENERÁCIÓS NISSAN QASHQAI

LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROEN
ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ
06-27-390-229
06-20-430-1998 H.-Cs.: 09.00-17.00
06-70-566-0229 P.: 09.00-15.00
06-70-411-9035 Sz.-V. Zárva
2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.
• Bontott, új és utángyártott alkatrészek francia tipusokhoz
• Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
• Gumijavítás, szerelés akár 21" méretben is, téli és nyári gumik raktárról
• Hátsóhíd felújítás
15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!

VIP CONTROLL SYSTEM
-Könyvelési szolgáltatás
-Adó- és gazdasági tanácsadás
-Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet
1062 Budapest, Bajza u. 45.
Tel./fax: 06 1 301 0883 301 0884
Mobil: +36 70 9400 771
Email: vipcontrollsystem@gmail.com
Web: vipcontrollsystem.hu

PROMONTOR SPED.HU · Eibach SPRINGS · e-sprint futárszolgálat · Rototest teljesítménymérés · VIP CONTROLL SYSTEM · WLADÁR KISÁLLAT RENDELŐ · LA-FER-CAR PEUGEOT & CITROEN ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ · koteltechnika.hu · Kagylkaniasa www.koronaszallo.hu · HODULA & SVÉDA ÜGYVÉDI IRODA hodula@andrassy49.t-online.hu · Skpower
Gelbert · STbutor.hu · BUDA MOZGÁSBAN A VÁROS · Autósport Formula · CANDOR Charter · FER-VILL · INTENT · SAS · DUNA AUTÓ Zrt. · culevit · www.duen.hu · SRT · MOBTELSHOP.HU



Zsipi Róbert

SuperNational - Peugeot 306

Egy év távlatából



Különleges eseményt jelentett Zsipi Róbert számára az ob kakucsi versenye, hiszen egy évvel ezelőtt éppen ezen a pályán tette meg első apró-cseprő lépéseit a ralikrosszban. Most, egy év távlatából az időeredmények is megmutatták, mennyit fejlődött ez idő alatt, és nem volt oka szégyenkezni. Az elért helyezése is egyértelmű fejlődésről árulkodik, hiszen kiegyensúlyozott teljesítményének hála bejutott a B-döntőbe, ahol a verseny abszolút 9. helyét szerezte meg, géposztályában pedig a 6. helyen végzett, amivel az összetettben tartja helyét a legjobb ötben.

„Örülök, hogy visszajöttünk Kakucsra egy év után. Tavaly itt kezdtem autóversenyzői pályafutásomat, és azt hiszem, össze sem lehet hasonlítani az akkori és a mostani teljesítményemet. A csapat ugyanazon Peugeot 306-osával körönként 5-6 másodperccel mentem most jobb időket, mint akkor. Jó volt lemérni, hogy mennyit fejlődtem egy év alatt, és ez lendületet ad a folytatásra, ebben az ütemben kell fejlődni tovább" – értékelt a pilóta.

A rajtot ő kapta el a legjobban, és onnantól végig űzve-hajtva riválisait végül a 4. helyen szelte át a célvonalat, ám utóbb egy szabálytalannak minősített előzésért visszasorolták a 6. helyre. Az így szerzett pontoknak köszönhetően az abszolút értékelésben feljött a pontverseny 4. helyére, míg géposztálya összetettjében már a második.

„Eléggé vegyes érzések kavarognak bennem. Maga a verseny nagyon jól sikerült, és úgy érzem, majdnem sikerült a 100%-ot kipréselnem az autóból, de utólag sajnos kizártak az A-döntőből szabálytalan előzésért. A Joker-körről jöttem vissza, és tény, hogy nem adtam elsőbbséget a rendes nyomvonalról érkezőnek, de amikor lapjával érintkezett a két autó, már én voltam előrébb. Úgy gondolom, hogy ebben a szituációban nem lett volna indokolt elvennem a gázt, mások sem tették volna meg. Előtte a B-döntőt sikerült megnyernem, és ez majdnem mindenért kárpótol. Összességében jó versenyt zártam, és ezt az eredményt előre is elfogadtam volna. A nyirádi utolsó két futamon lesz még alkalmam tovább javítani az ob-s pozíciómon."

Vaskó Dominik

Magyar Kupa - Peugeot 206

Először az A-döntőben



A 12 éves Vaskó Dominik eddigi legjobb eredményét érte el a Magyar Kupa felnőtt ob-mezőnyében. A verseny elején kicsit nehezebben vette fel a ritmust, amikor viszont belelendült, onnantól nem volt megállás. Az első előfutam szerény 18. helye után a másik két előfutamban egy abszolút 6. és egy 2. helyet villantott, aminek köszönhetően egyenes ágon bejutott az A-döntőbe. Ilyen magasan ezzel az autóval még nem járt.

„Az első előfutam után nem gondoltam volna, hogy az A-döntőbe bekerülök, mert ez az év ugye arról szól még elsősorban, hogy tanulom ezt az autót. Sajnos a döntőben már nem tudtam javítani, mert az egyik körben elvesztettem a tapadást a sikánban és megpördültem. Az autó nagyon erős, még mindig csak barátkozom vele, de időről időre egyre jobb eredményeket érek el úgy, hogy jobban kitapasztalom a határait. Készülünk a nyirádi versenyre, ami nekünk nem dupla, hanem tripla verseny lesz, hiszen én az autókrossz-ob-n is indulok. Mindenképpen feljebb akarok kapaszkodni az év végi bajnoki tabellán, ezzel a céllal fogok rajthoz állni."





Varga Viktor

Magyar Kupa - Opel Astra

Győztes B-döntő



Varga Vikor a Magyar Kupa 26 főt számláló mezőnyében ismét megmutatta, nem ismer lehetetlent. Az előfutamok összesített eredményei alapján a B-döntő 3. rajtkockájába kapott besorolást, innen kellett felküzdenie magát az egyedüli továbbjutást érő 1. helyre. Egy szép előzésnek is köszönhetően ez sikerült, így felsorakozhatott az A-döntő utolsó rajtkockájába.



Új motor, régi váltó

Lassan összeáll a technika Vnoucsek László alatt

A váltó nem érkezett meg a tervezett időre a Kakucs ringi verseny előtt, de a Mitsubishi tempója az erősebb motor révén is érezhetően javult. Vnoucsek László reméli, hogy idén legalább egy futamon tesztelheti majd az új elemet.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TDK

A Kakucs Ringen rendezett futam miről marad emlékezetes számodra?

Arról, hogy az új motor végre belekerülhetett az autóba, és igazán jól muzsikál, ami különösen a rajtoknál mutatkozott meg. Ám továbbra is a régi váltót kellett használnom, emiatt pedig még nincs meg az összhang az egyes részegységek között. Amint megérkezik, minden jel arra utal, hogy ütőképes lesz az autó. Műszaki hiba nem hátráltatott a hétvége során. A legvégén ugyan megállt az autó valamilyen elektronikai hiba miatt, de ez már a leintés után történt. Semmilyen problémám nem volt, egyedül a gumikkal számoltam el magam kissé, mert a végén már nagyon csúszkáltam velük. Viszont mindezt rengeteg néző előtt tettem, talán ennyi embert még nem is láttam ralikrossz versenyen.



Miért nem került be az új váltó is az autóba?

Ennek prózai oka volt. Megrendeltük, de nem érkezett meg időben. Még péntek este is erre vártak a szerelők, de mindhiába, és így az utolsó pillanatban vissza kellett rakni a régi, utcai váltót. Az új motor mellett pedig ezzel óvatosan kellett bánnom, hogy ne borítsuk fel az összhangot a két eltérő elem között. A következő hétvégén kimegyünk Sosnovába, aztán Nyirádon lesz még egy magyar bajnoki futam, és nagyon remélem, hogy idén legalább egy versenyen letesztelhetjük egyben is a teljes új csomagot.

A futamot milyen eredménnyel zártad?

Belekeveredtem ebbe-abba, de végül pozitívan értékelem a hétvégét. A 10. hely környékén értem célba, de nem is figyeltem a végeredményt, továbbra sem ez volt a fontos számomra. A rajtoknál a reakcióidőim a legjobbak között voltak, több helyet előre tudtam ugrani, de arról majd az új váltónak kell gondoskodnia, hogy meg is tudjam tartani ezeket a pozíciókat. Az időeredményeim már a motorerő által is látványosan javultak, ha ehhez még hozzájön a váltó, az pedig további javulást vetít előre. Erre az évre egyébként is tesztként tekintünk, és csak a szezon legvégén tudjuk majd végérvényesen kijelenteni, hogy hol is tartunk.

Szentgyörgyi Tibomix Kft. · DNS · Játszókert · Sunshine · emstar · K-MOST KFT. · Takar-int Kft. · PRIMAL OPUS KFT. · ROAD 66 · alutent · 3-P Labour Shield Kft. · TÖRÖKBÁLINT KOMBITRANS KFT. · NBCo Bau-Partner Kft. · RG-Mobil Kft · FH Logistic Kft. · GOLD Petrol Kft · LIME · www.geologik.hu · Hodák Dorottya Judit · M-Bert Kft. · Zsoldi és Társa · TOP MONEY · VKT · Diákmunka www.muisz.hu · DuPuMix Kft. · DELTAVIA KFT. · Ghibli · HÓGYÉSZI AGRON Kft. · ACT · BANGUNAN KFT.

Mindent vitt

Ábrahám Károly kiváló Eb-szereplése

Szervezőként és versenyzőként is remekül helytállt az elmúlt hetekben Ábrahám Károly, aki a túrkevei autókrossz-ob futama után Nyirádon a kontinens legjobbjaival harcolva a negyedik helyet szerezte meg.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KISS IMRE

Helyrejött már a könyöksérülés, amely az elmúlt hónapokban annyi gondot okozott? Bár ha jobban megnézzük a hazai bajnoki szerepléseket, nem is lehetett az annyira komoly, hiszen mindent megnyertél, amin csak elindultál…

Sajnos komoly volt, egy pályán kívüli apró balesetben tört el, és nagyon nehezen gyógyul. De már nincsenek nagy fájdalmaim, azt mondanám, hogy nagyjából 80 százalékos állapotban van a könyököm. A versenyeken ugyan éreztem még fajdalmat, de gyógytapaszokkal és fájdalomcsillapítókkal ezt enyhítettük, így elviselhető volt a helyzet számomra.

Részt vettél a túrkevei ob-futam rendezésében. Milyenek a reakciók, és sikerült-e a pálya tervezett átalakítása?

Úgy vélem, hogy mindenki elégedetten távozott. Ausztriából és Olaszországból is csak pozitív visszajelzéseket hallottunk a résztvevőktől, többen köszönőlevelet küldtek. A pályán a nézők és a versenyzők is szép számban megjelentek, reméljük, hogy jövőre is meg tudjuk ismételni ezt a sikert.

A pálya egyik részét már átalakítottuk, a másik részén pedig jelenleg is folyamatban vannak a munkálatok, így a jövő évi versenyre készül majd el a teljes átszabott vonalvezetés. Azt is elmondhatom, hogy a pálya minősége kiváló volt a hétvége során.

De nem csak szerveztél, versenyeztél is Túrkevén. Az is hasonlóan jól sikerült?

Igen, azt hiszem, ezt kijelenthetjük. Az időmérőn az első helyen végeztem, majd következtek az elődöntők, amelyeket szintén végignyertem. Ezután került sor a döntőre, ahol megint én értem célba elsőként, köszönhetően annak, hogy kiválóan sikerült elrugaszkodnom a rajtnál.

Ezt követően pedig egyik legjobb Eb-szereplésedet produkáltad Nyirádon. Mesélnél erről?

Igen, Nyirádon Európa-bajnoki futam volt a hétvégén, ahol 37 versenyző vett részt a kontinens minden országából a Super-Buggy kategóriában. Itt az egyik előfutamban a második, a másik kettőn pedig a harmadik helyen értem célba, ezzel bejutottam az A döntőbe. Ott a 7. helyre kvalifikáltam magam, és a futam végére a 4. pozícióig sikerült felkapaszkodnom. Ez egy rendkívül erős eredmény volt tőlünk ebben a mezőnyben, nagyon meg voltunk elégedve a csapattal. Az idén már nem biztos, hogy részt veszünk további Eb-futamokon, de a két hátralévő magyar bajnokin még mindenképpen ott leszünk.







Folyik a munka a szervizsátorban (balra), míg ifjabb Ábrahám (lent) élete első Eb-futamát teljesíti

Hogyan halad eközben a fiad fejlődése?

Karcsi is indult az Eb-n és a várakozásokon felül teljesített. Nem ért el ugyan kiemelkedő eredményt, de szépen, balesetmentesen végigment a versenyen. Amit csak lehetett, azt megpróbáltuk kihozni az autójából. Neki is csak dicséret jár ezért a szereplésért.



Talán amiatt hozta élete legjobb eredményét Ábrahám Károly, mert a fiával versenyzett egy pályán



Három a magyar igazság

Kárai Tamás sikeres Eb-címvédése és nyirádi győzelme

Ha egy magyar autóversenyzőt kellene megneveznünk, akinek idén minden összejött nemzetközi fronton, és szó szerint, amihez nyúlt, az arannyá változott, az minden kétséget kizáróan Kárai Tamás, az autókrossz immár háromszoros Európa-bajnoka lenne.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KISS IMRE

A piros-fekete Skoda Fabia és magyar pilótája idén kenterbe verte az egész Eb-mezőnyt, és nyolc futamból hetet megnyerve, a maradék egyen egy második helyet begyűjtve, hihetetlen magabiztossággal védte meg előző évben szerzett Európa-bajnoki címét a Touring Autocross kategóriában. Kárai egész évben kimagaslott a mezőnyből, az első három futamot megnyerte, és már három versennyel a bajnokság vége előtt újabb Eb-címet ünnepelhetett. Nyirádra már háromszoros bajnokként utazott, de azért a hazai győzelmet még behúzta.

Idén Nyirádra már friss kontinensbajnokként érkeztél, úgy tűnik, mégsem vetted félvállról ezt a versenyt…

Természetes, hogy nem, hiszen soha egy versenyt sem veszünk félvállról, pláne nem a hazai Eb-futamunkat, ami akkor is az év kiemelt eseménye marad számunkra, ha adott esetben már nincs komoly tétje. Örülök, hogy ez a futam is úgy sikerült, ahogy idén az összes eddigi, és sikerült ízelítőt adnunk a magyar szurkolóknak az igazi autókrosszból, illetve arról, miként versenyeztük végig ezt az évet.

Néhány pilótát elaltat a sok siker. Te hogy tudtad év közben fenntartani a koncentrációdat, és minden versenyen a legmagasabb szinten teljesíteni?

A legfontosabb, hogy az autót tökéletesen felkészítettük minden versenyre, a csapatom egész évben nagyszerű munkát végzett, így nem volt probléma, hogy fenn tudjam tartani a koncentrációmat, mivel nekem tényleg csak a versenyzésre kellett összpontosítanom. Az Európa-bajnoki cím megszerzéséhez pedig nem elég egy vagy két győzelem, hosszabb távon is figyelni kell. Ha ezt tudja az ember, akkor onnantól nem nehéz mindig száz százalékosan koncentrálni az adott versenyre és feladatra.

2011-ben és tavaly is bajnok lettél, de azokban az években látszólag jobban meg kellett izzadnod a címért, mint most. Minek köszönheted azt, hogy idén ennyire összeállt minden? Mi mindent tettetek, akár csapat, akár egyéni szinten a még sikeresebb szereplés érdekében?

Ez az év az előző évek folytatása volt. Az akkor megszerzett tapasztalatok nagyon sokat segítettek idén. Mostanra nagyon jól összeszoktunk az autóval, tökéletesen érzem minden rezdülését, és a szerelőink is ismerik minden erősségét és gyenge pontját a Skodának, tudják, mire kell odafigyelni, melyik alkatrészt mikor kell kicserélni. Szerintem ez a titka az idei jó szereplésünknek, és annak, hogy technikai problémák nélkül tudtuk végigteljesíteni a szezont. A beállításaink is megvoltak már az egyes pályákra, úgyhogy kevés volt az ismeretlen, minden futam rajtjához felkészülten állhattunk oda. Emellett természetesen én is mindent megteszek, hogy ne csak az autó, de én magam is tökéletesen felkészüljek a versenyekre.

Milyennek látod az autókrossz elismertségét és népszerűségét Magyarországon? Ismerik az emberek a sportágat? Tudják, mi az az autókrossz? Vagy ezen a téren lehetne még fejlődést elérni?

Az biztos, hogy ez a nyirádi pálya nagyon elismert a külföldiek körében, és minden versenyző szívesen jár ide évről évre versenyezni. Itthon, Magyarországon én úgy gondolom, hogy talán lehetne még kicsit lendíteni a sportág szekerén, rendezhetnének kicsit több ob-futamot és a mezőny is lehetne nagyobb. A SuperBuggy-ban és a Buggy1600-ban nincs nagy baj, ott vannak azért indulók, de az én kategóriámban, ami engem érint, nagyon kevesen neveznek. Talán egy kis vérfrissítés jót tenne, újabb pályák, új versenyzők – ez talán jobban felhívná a figyelmet idehaza is az autókrosszra.

Hogy érzed, háromszoros Európa-bajnokként helyén kezel és elismer a közvélemény és a sportszakma, vagy kicsit háttérbe vagy szorítva más szakágak sztárpilótáival szemben, és kevésbé vagy szem előtt? Ha így van, zavar ez?

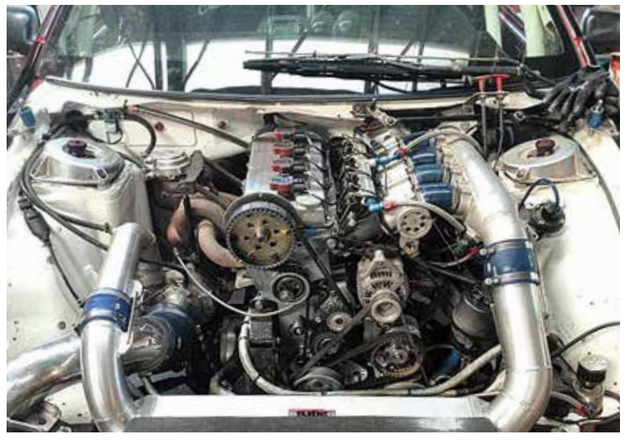
A versenyzés szerintem elsősorban nem a hírnévről, és nem is a pénzről kell, hogy szóljon, hanem arról, hogy mi, akik ebben élünk, jól érezzük magunkat, és lehetőleg a nézőknek is örömet okozzunk. Számomra az autókrossz több mint sport, egy remek kikapcsolódási forma, amiben a családomnak is jut hely.

Az autókrosszozáson kívül vannak más terveid a közeljövőre vonatkozóan?

Igen, a ralikrossz-ob futamain most már többé-kevésbé állandó résztvevőnek számítunk, lényegében csak azokon a versenyeken nem indulunk, amik ütköznek az autókrossz-Eb-s kötelezettségeinkkel. Tavaly ralikrosszban minimális különbséggel lettem második a bajnokságban Harsányi Zoltán mögött, és idén is sikerült már nyernem egy futamot. Ezt a frontot szeretnénk a közeljövőben is tovább erősíteni, és tervben van egy nemzetközi ralikrosszfutamon való rajthoz állás is. Erre az olaszországi vb-futamot szemeltük ki magunknak. De előbb mindenképp elmegyünk egy tesztre, és csak abban az esetben fogunk nevezni a versenyre, ha az említett teszten az elvárásainknak megfelelően tudunk szerepelni. Szeretnénk, ha abban a szériában is lenne olyan csapat, amely méltó módon, tisztes helytállással tudná képviselni a magyar színeket, és szeretnénk tenni egy próbát ennek érdekében.

A folytatás is attól függ, hogy a teszten és a versenyen milyen eredményt és tempót produkálunk. Ha elégedettek leszünk azzal, amit látunk, érzünk rá reális esélyt, hogy felépítsünk valami maradandót, és tényleg méltó módon tudjuk képviselni ott is a magyar autósportot, akkor nem kizárt, hogy váltani fogunk.

Csak nem az vonz, hogy a ralikrosszban már vb-t is rendeznek, nem „csak” Eb-t?



630 lóerős és 980 Nm leadására képes erőforrás lakik a Skoda motorterében, amely szükség esetén 9500-at is képes pörögni percenként



De igen, viszont azzal is tisztában vagyunk, hogy ez már jóval költségesebb formája lenne a versenyzésnek, és ehhez már nekünk is komoly támogatókra lenne szükségünk.

Zárásképp kanyarodjunk vissza egy kicsit az autókrosszhoz. Ismét a tiszteletedre csendült fel egy Eb-futam végén a magyar himnusz, melyet a magyar szurkolótáborral szemben, a pódium tetején állva hallgathattál meg. Meg lehet szokni ezt az érzést?

Nem, ez egyike azoknak az érzéseknek és felemelő pillanatoknak, amiket nem lehet megszokni, és amiket újra és újra át akar élni az ember. Ezért is könnyű fenntartani a koncentrációt minden versenyen. A győzelemnél és ennél az érzésnél semmi sem motivál jobban. De nemcsak idehaza, a magyar szurkolók előtt élmény, amikor a tiszteletünkre csendül fel a magyar himnusz, ennek a külföldi versenyeken is megvan a maga varázsa. Megunhatatlan!

Szabó Krisztián is vált?

Tavaly az autókrosszban két magyar Európa-bajnokot ünnepelhettünk. Kárai Tamás a Touring Autocross, a korábban a juniorok között kétszer is győzni képes Szabó Krisztián a Buggy 1600 teljes európai mezőnyét fektette két vállra abban az évben. Idén mindketten a címvédés szándékával vágtak neki az új idénynek. Az egyiknek sikerült, a másiknak nem. Bár a németországi nyitófordulót még Szabó is a lehető legjobb eredménnyel: győzelemmel vette, utána Lettországban megkezdődött idei kálváriája. Egy hétvége alatt két motorja is elfüstölt. Győzelem után nulla pont. Az ezt követő négy fordulóban ugyan két dobogós, illetve két erős pontszerző helyezéssel ideig-óráig életben tartotta címvédési esélyeit, ám a csehországi Prerovban jött az újabb feketeleves: újabb két elfüstölő motor, mindössze egy szerzett ponttal. Hazai közönsége előtt, Nyirádon sem volt esélye a javításra: egy újabb technikai probléma, majd egy kivédhetetlen ütközés, és újabb nullapontos hétvége. Sajnos csak egy eredményt lehet eldobni az év végén, nem hármat, akkor Krisztián még bajnok is lehetne. Így viszont a címvédés esélye elúszott. Ennyi balszerencsét egyetlen évben még a legjobb csapat és legjobb pilóta sem tud semmissé tenni, bármennyire is jól szerepelnek a többi versenyen. Ez a hajó elment, de jött helyette másik: a 22 éves tehetség Káraihoz hasonlóan elindulna a ralikrossz-vb (pontosabban az ő esetében Eb, hiszen a Super 1600-ban csak azt rendeznek) szeptember 27–28-i, olaszországi fordulóján. Kívánjuk, hogy összejöjjön, és a tervekből valóság legyen!



Magyarországi magánszám

Meghibásodások tizedelték a mezőnyt Túrkevén

Az augusztusi túrkevei hétvége immár hagyományosan két különálló versenyt jelent és egyben a Zóna-bajnokság következő fordulójaként is szolgál. Nem volt másképp idén sem.

SZÖVEG: GERLEI SÁNDOR • FOTÓ: KISS IMRE

A Buggy1600 kategória legjobbja Szabó Oszi lett a három előfutam után, így bizakodva várta a döntőt. Ennek a kategóriának két nagy vesztese volt, Brezovszki Sándor és Klenáncz Szabolcs, akik különféle technikai hibák miatt már az előfutamokat sem tudták értékelhetően befejezni, így bajnoki pont nélkül zárták a napot. Szabó mellett Bognár Balázs és a szlovák Peter Levkus várták a finálé rajtjelét. Szabó Oszi kiválóan rajtolt, ám Bognár már az első kör után a pálya szélére gurult, feladva a további küzdelmet. Szabó az utolsó körben, a domb előtti kanyarban egy technikai probléma miatt megpördült, majd a partoldalnak ütközött, így Levkust intették le győztesként.

A SuperBuggy kategóriában Ábrahám Karesz a legjobb edzésidő után az előfutamok legjobbjaként került a döntőbe. Mellőle Tóth Richárd és Klenáncz József várták a rajtjelet, majd Kecskés Roland, Tóth Sándor, Vörös Tibor és Lux János voltak rajtrácsra besorolva.

Itt is volt két vesztes, Istókovics István és Pallag-Bozsák Csaba személyében, akik pont nélkül maradtak.

A rajtot követően Klenáncz szorongatta Ábrahámot, aki viszont a kör végén kényelmesebb előnyre tudott szert tenni vele szemben. A párharc vesztese a továbbiakban azzal volt elfoglalva, hogy Tóth Richárdot maga mögött tartsa, ami körökön keresztül sikerült is, ám egy apró hibát kihasználva Tóth kaparintotta meg a második helyet, míg Klenáncz a harmadikon futott be. Mögöttük az egyre gyorsabb Vörös Tibi, Tóth Sándor, Kecskés Roland és Lux János volt a sorrend.

A TAX kategóriában olasz vendéget köszönthetett a közönség, Michele Ottoboni személyében, aki egy Európa-bajnokságot nyert Skoda Fabiával érkezett. A hazai Eb-autók közül sem Kárai (a motorja volt felújítás alatt), sem Kis Ádám (neki az éjszaka robbant fel a motorja) nem tudtak indulni ezen a hétvégén, így Ottoboni győzelmét borítékolni lehetett, hiszen a ralikrosszból átránduló „Nitro” és a mindössze 12 éves Vaskó Dominik más kategóriában indultak. Ottobonit ez különösebben nem zavarta, éles, nem spórolós autózással szórakoztatta a közönséget és saját magát, majd a döntőt is fölényesen nyerte „Nitro”, és a mindössze egy kört teljesítő Vaskó Dominik előtt.

Vasárnapra egy újabb olasz, illetve öt osztrák versenyző csatlakozásával már népesebbé vált a mezőny. A Buggy1600-ban négy osztrák pilóta indult, az edzésen az első két helyet is ők szerezték meg, Philip Stenzl és Stefan Hummel személyében. Az edzéselső Stenzl sem volt sokat a pályán, a második előfutamban tetőre tette a szupergyors gépet, és mivel a biztonsági öve is megsérült, nem folytathatta a versenyt. Brezovszki Sanyi is küzdött a technikával, a ki-kihagyó henger után a harmadik előfutamban a leszakadó bal első kerék keserítette meg a sorsát, de ezzel együtt is a negyedik helyről várta a döntőt.

Az első sorból Hummel, Levkus és Bognár Balázs, míg Brezó mellől a második sorban Szabó Oszi várták a rajtjelet. A harmadik sorban két osztrák versenyző, Andreas Winninger és Roland Lieberth kapott helyet. A rajt Hummelnek sikerült a legjobban, őt követte Levkus, és az utolsó sorból rajtoló Winninger, akit Bognár üldözött, szorosan a nyomában Brezóval. Szabót a domb utáni megpördülése az utolsó helyre vetette vissza. Winninger megelőzte a lassuló Levkust, akit Brezó is leküzdött, majd Bognár is elé került. Brezó mindent megpróbálva szorongatta a második helyen autózó Winningert, ám most a jobb első kerékagy adta fel a küzdelmet, és a biztosnak tűnő harmadik helyről is le kellett mondania. Előbb Bognár, majd Lieberth, sőt, Levkus is leelőzték. Az utolsó körben aztán elszálltak a magyar dobogós remények, amikor Lieberth megelőzte Bognárt, ezzel hármas osztrák siker született.

A SuperBuggy mezőnye két versenyzővel bővült ezen a napon, Thomas Markus Ausztriából, míg Giovanni Trincossi Olaszországból jött el erre a versenyre. Markus az edzésen elért második hely után az előfutamok legeredményesebbje lett, megelőzve Ábrahám Kareszt. A harmadik helyet az előfutamok alapján Vörös Tibi szerezte meg, így ők alkották a döntő első sorát, mögöttük a sorrend Kecskés Roland, Tóth Richárd, Giovanni Trincossi, Klenáncz József, Istókovics István, Lux János és Tóth Sándor volt.









A szombati nap legjobb idejét Brezovszki Sándor futotta Buggy1600-as autójával, sőt a második idő is az ebben a kategóriában versenyző Szabó Oszkáré lett

A várva várt harc Ábrahám és Markus között végül elmaradt, mert technikai hiba miatt Thomas Markus nem állt fel a döntő rajtrácsára. A rajtot Ábrahám kapta el a legjobban, mögötte Tóth Ricsi szorongatta Vöröst, mígnem megpördült, és Klenáncz, valamint Tóth Sanyi is megelőzték őt. A verseny után kiderült, Ricsinek a kardánja tört el, így megszűnt az első hajtása. Utolsóként a már jobb versenyzést is mutató Istókovics (ezen a versenyen ő is technikai problémákkal küzdött) és Lux János futottak be a célba.

A TAX mezőnyében egy osztrák fiú, Josef Köhbach volt a napi újonc, aki szintén kipróbálta már a ralikrosszt, de a létszám továbbra is három maradt, mert „Nitro” az edzésen tetőre tett autójában nem tudták pótolni a szélvédőt, így csak a nézőtéren lehetett vele találkozni.

Ottoboni ezúttal is megadta a közönségnek, ami jár nekik, a technikát sem kímélve tartott bemutatót.

Al-Attiyah magyar győzelme

Hungarian Baja: A hazaiak is jól szerepeltek

A tereprali nemzetközi sztárjai az előző évekhez hasonlóan idén is tiszteletüket tették Magyarországon, hogy a világkupafutamon, a Pápa és Veszprém környékén zajló Hungarian Baján mérjék össze erejüket.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY













Augusztus közepén benépesült a pápai szervizpark a szakág legnagyobb neveivel és legkiválóbb motorjaival, autóival és kamionjaival. Csatasorba állt a három gyári Toyota is, köztük a 2011-es Dakar Ralit megnyerő Nasser Al-Attiyah-val. A négy Mini egyikében ott ült a világkupa összetettjét vezető Vlagyimir Vasziljev és az argentin Orlando Terranova is. A magyarok közül az országos bajnokság éllovasa, Fekete Antal, és a Hungarian Baján tavaly legjobb hazaiként szereplő Lónyai Pál is jelen volt.

Az esemény szervezői évekig azért küzdöttek, hogy a mezőny visszatérhessen a komoly kihívásokat tartogató veszprémi lőtérre, és ez idén egy majdnem 100 kilométeres szakasz kijelölésével végre sikerült is – a fejleményeket pedig a versenyzők is örömmel fogadták.

A hétvégén már a teszt is szakadó esőben kezdődött, majd pedig a péntek délutáni, 55 kilométeres nyitószakaszon is folytatódtak a záporok, így hatalmas tócsákon kellett keresztülsználdania a mezőnynek. Az autósok közül itt Terranova volt a leggyorsabb Nasser Al-Attiyah és Krzysztof Holowczyc előtt. Az első szakasz nemcsak arra volt jó, hogy újra formába lendüljenek a versenyzők, hanem arra is, hogy az esetleges problémák még itt előjöjjenek, hogy az esti szervizben orvosolni tudják, ne a másnapi szakaszokon kerüljenek miattuk komolyabb hátrányba.

Szombaton a napsütésnek köszönhetően a pálya minősége óráról órára változott, délelőtt olykor már a porfelhők is jelezték merre járnak éppen a párosok. A napi első szakaszt Terranova, a másodikat pedig Al-Attiyah nyerte, így világossá vált, hogy a délutáni záráson bizonyára kettőjük közül kerül majd ki a végső győztes. Ekkor még az argentin állt jobban, 1 perc 10 másodperces előnyével azonban nem lehetett túl nyugodt.

„Volt egy kis gondom az első differenciálművel, ami miatt veszítettünk némi időt – magyarázta ekkor Al-Attiyah. – Túl ijesztő volt a zaj, ami az autó elejéből jött. De nem panaszkodom, élvezem a versenyt, jók a pályák, s bár nem könnyű itt nyerni, megpróbáljuk."

A legjobb magyar autó a bajnoki címvédő Fodor Imre–Mesterházi Márk kettős volt ekkor, akik a negyedik helyen álltak. „Nagyapám azt szokta mondani, a tyúkokat este számolják, úgyhogy nem szeretnék szakaszon jobb kanyar következett, ám amikor megpróbáltunk szűken befordulni, egy kőrakás megdobta az autó elejét. Tetőn landoltunk, majd kettőt fordultunk – húsz perc alatt fordítottak minket vissza. Nem volt értelme folytatni" – mondta Malysz navigátora, Rafal Marton.

Al-Attiyah nem a levegőbe beszélt, amikor azt mondta, hogy a végén mindent belead a győzelemért. A katari versenyző navigátora, Matthieu Baumel elmondása szerint az utolsó két szakaszon autójuk szinte többet volt a levegőben, mint a talajon, és néha még maga is becsukta a szemét egy-egy túl merésznek tűnő tempóváltás során. Aggodalom helyett azonban hamarosan öröm ülhetett ki az arcára, hiszen a nagy akarásnak végül meglett az eredménye: Al-Attiyah behozta a Toyotát az első helyre, ráadásul 12 perces előnyre tudta váltani egyperces hátrányát.

„Ennél gyorsabban nem tudtunk volna menni, mindent egy lapra tettünk fel" – mondta a katari. – Pokoli volt az a két perc a célban, amíg vártunk, hogy Terranova is beérjen, aztán meg a számolgatás sem ment könnyen. De a végén csak megszületett az eredmény: nyertünk!" A nagy ellenfél végül alaposan lemaradt, és nyolc másodperccel még Vasziljevék is megelőzték őket a végelszámolásnál. „Így sem vagyok csalódott. Nasser a sztár, én meg csak egy kezdő vagyok hozzá képest. Izgalmas csatát vívtam vele. Hogy miért tudott fordítani? Az utolsó szakaszon egy kicsit elaludtunk" – nyilatkozta semmit elkiabálni. Csak annyit mondhatok, nagyon jó érzés a világ élmezőnyével megmérkőzni" – ismételte el Fodor a védjegyévé vált szólást.

Néhány neves kiesőt jegyezhettünk fel már ekkor is, köztük a Minivel autózó Holowczyc és a toyotás Adam Malysz. Előbbinek azért kellett feladnia a versenyt, mert navigátora rosszul lett, és noha nem volt komolyabb baja, a megmérettetést már nem tudták folytatni, a síugrásból a ralira váltó Malysz pedig fejtetőre állította az autóját. „Húsz kilométerrel a harmadik szakasz célja előtt egy gyors, nyílt az argentin, aki a végén talán már szánt szándékkal engedte át pozícióját a tabellát vezető csapattársának.

A legjobb hazai páros a magyar bajnoki címvédő Fodor–Mesterházi kettős lett, akik egy kései defekt miatt jó néhány percet veszítettek, és végül visszacsúsztak a 6. helyre. „Úgy érzem, gyorsultunk, és jót tudtunk jönni, még a defekt miatti hátrány egy részét is sikerült ledolgozni. És szemmagasságban vannak a világ legjobb versenyzői, aminek nagyon örülök" – mondta Fodor a célban.

Közvetlenül mögötte érkezett Fekete Antal, aki jelenleg vezeti a magyar bajnoki pontversenyt, s akinek azért is volt fontos a lehető legjobb helyezés, mert a magyar értékelésbe háromszoros szorzóval számított ez a viadal. „Nagyon élveztük a versenyt, óriási kihívás volt ekkora sztárokkal versenyezni. Nagyon fontos volt, hogy az autót egy darabban behoztuk a célba. Nagyon jó érzés, hogy a dobogón a kategória-második helyünkkel Al-Attiyah mellett állhatunk. Mindig őrizni fogom ezt a képet" – mondta Fekete.





Világsztárok és magyar élmenők a ajtótájékoztatón

A Hungarian Baja végeredménye		
1. **Al Attiyah–Baumel**	Toyota Hilux	4:04:34
2. **Vasziljev–Zsilcov**	MINI All4Racing	+ 12:09
3. **Terranova–Graue**	MINI All4Racing	+ 12:17
4. **Zapletal–Marton**	H3 EVO7	+18:30
5. **Rakimbajev–Nyikolajev**	MINI All4Racing	+ 24:55
6. **Fodor–Mesterházi**	Ford Ranger	+ 27:14

A magyar bajnokság állása		
1. **Fekete–Tóth**	Toyota Hilux1	31
2. **Zapletal–Marton**	H3 EVO7	120
3. **Fodor–Mesterházi**	Ford Ranger	97
4. **Ourednicek–Vaculik**	H3 EVO1	70
5. **Hangodi–Klement**	Mosquito	54

„Még nyerhetünk idén”

Fazekas Károly: Bajnoki és világkupafutamok

Bár a bajnoki címre idén már nincs esélye, de a korábbi kétszeres magyar bajnok, Fazekas Károly szeretné pozitívan, győzelmekkel zárni a 2014-es tereprali-bajnokságot.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY



A 2011-ben és 2012-ben bajnok páros újból összeállt, és a legutóbbi két világkupafutamot már ebben a régi, nyerő felállásban teljesítette. A BMW X6-os is kezdi kinőni gyerekbetegségeit, így a pilóta bízik benne, még idén újból megízlelhetik a győzelem ízét.

Hogyan sikerült számotokra a hazai világkupafutam?

Nem az elvárásainknak megfelelően. Volt egy kis technikai zűr: az első gyorsasági 25. kilométerétől a verseny végéig turbóprobléma hátráltatott minket. Nem volt rendesen nyomás, ami meglehetősen küzdelmessé tette számunkra az egész versenyt, főleg a kigyorsításokon szenvedtünk komoly hátrányt. Végül a 12. helyen sikerült befejeznünk. Úgy gondolom, ezzel az eredménnyel sem kell szégyenkeznünk, mert nagyon neves versenyzőkből állt a mezőny, de nyilvánvalóan szerettünk volna ennél egy kicsit jobban szerepelni.

Múlt hétvégén, a lengyel világkupafutamon, a Baja Polandon ezt sikerült is megvalósítani...

Igen, ez a verseny már valamivel jobban sikerült, itt legjobb magyarként a 10.-ek lettünk. Azt tudni kell, hogy elég sok bajom volt eddig ezzel az autóval, a rugózása nem működött rendesen, ezért elég bizalmatlan vagyok vele



A folyamatos fejlesztés és a régi navigátor sokat segített, hogy jó eredmények születhessenek

szemben még mindig. Most a lengyel versenyen már egyértelműen éreztem, hogy a hátsó futóművön végrehajtott drasztikus változtatásoknak köszönhetően klasszisokkal jobb lett, de ezt az említett bizalmat újra fel kell építeni, hogy a különféle gödröket, árkokat, bukkanókat újra fékezés nélkül be tudjam vállalni. Ezért is mentünk el erre a versenyre, nem volt rajtunk semmilyen eredménykényszer, egyszerűen szerettünk volna kilométert gyűjteni és összekovácsolódni. A 10. hellyel ebben a mezőnyben nem lehetünk teljesen elégedetlenek, de elégedettek sem vagyunk, mert mindig jobbra vágyunk.

Mik a terveitek a szezon hátralevő részére vonatkozólag?

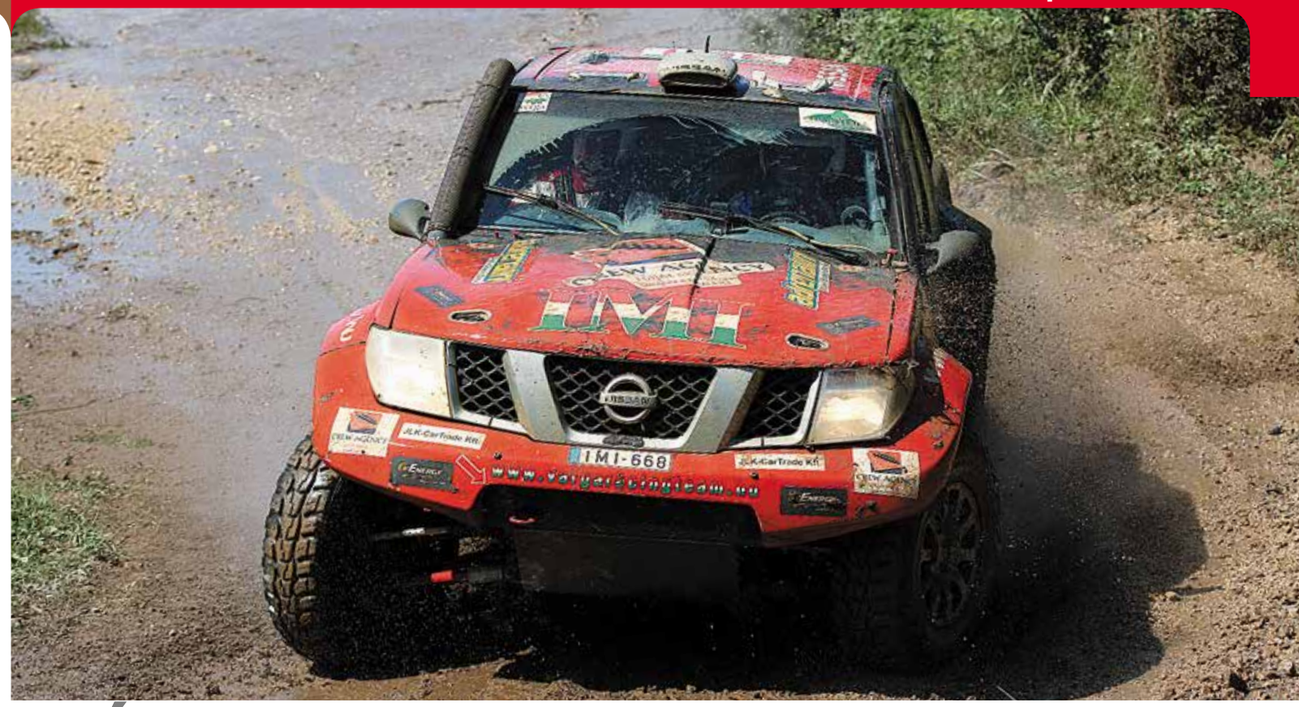
A magyar bajnokságot végigcsináljuk, ezt leszámítva különösebben nagy terveink az idei évre már nincsenek. Ami biztos, hogy egyre inkább forszírozni fogjuk a kocsit, mert látjuk, hogy bírja, nem dobál el minket, nincsenek extrém kitörései, és bátran be lehet vállalni vele padlógázon a rázósabb részeket is. A magyar versenyekre mi mindig győzni megyünk, és ez a soron következő, nagykállói futamon sem lesz másként. Ott ráadásul korábban két magyar bajnoki címet is sikerült szereznünk, úgyhogy az a helyszín különösen közel áll a szívünkhöz. Bajnokságot idén már nem tudunk nyerni, de versenyt, versenyeket még igen, úgyhogy ez lesz a célunk.

Végig többes számban beszélsz, mivel a tereprali csapatsport, és az autóban sem egyedül ülsz. Újra Horn Albert navigál neked a jobb egyben. Lényeges változás? Elvégre mindkét magyar bajnoki címedet vele együtt szerezted...

Igen, Bercivel nagyon jól egymásra vagyunk hangolódva, ragyogóan megértjük egymást az autóban, és jó hangulatban telnek a versenyek, ez fontos. Ezt a két világkupafutamot már vele teljesítettem, és egyből a régi volt az összhang. Mindkettőnknek a vérében van, hogy mindig a győzelemre hajtunk, és nem csapongunk ki a versenyhétvégéken. Ha bulizni megyünk, akkor bulizunk, ha versenyezni megyünk, akkor versenyzünk, de versenyre mi mindig versenyezni megyünk, úgyhogy ott száz százalékosan csak a feladatunkra koncentrálunk.

Lengyelországban azért belefért egy kis ünneplés is? Ha jól tudom, odakint ünnepelted 51. születésnapodat. Isten éltessen ezúton is!

Köszönöm szépen. Igen, valóban, odakint, a pénteki prológon ünnepeltem a születésnapomat. Persze, ilyenkor egy pezsgőt azért kinyitunk, és öten elkortyoljuk egymás egészségére, de nagy kicsapongásnak helye nincs, hiszen másnap komoly feladatok várnak ránk az autóban. Számunkra a győzelem mámora semmi mással nem cserélhető fel!



Újra a lőtéren

Varga Racing Team: Versenyeznek és rendeznek

Mozgalmas időszakot él a Varga Racing Team: Varga Imre és Szegedi Ferenc a Nissan King Cabbel teljesítette a terepralisok világkupa-sorozatának hazai fordulóját, a XI. Hungarian Baját, ám a különítmény tagjai előtte, alatta és utána is a következő nagy feladatra összpontosítottak.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

A XI. Hungarian Baján való indulással egy szép hagyományt folytatott Varga Imre: a pilótán kívül nincs más, aki a világkupa hazai megmérettetésén eddig minden alkalommal rajthoz állt, így – mint fogalmazott – „semmiképp” nem akarta megtörni saját tradícióját. Mivel a Nissan King Cab hosszú hónapok óta egy átalakítási folyamat alanya, a páros nem álmodozott komoly eredményekről, így elsősorban a magyar értékeléssel voltak elfoglalva a Pápa térségében tartott viadalon: a tavalyi kategóriabajnok, abszolút ezüstérmes egység a hazai értékelés 9. helyén zárta a futamot, így értékes pontokat gyűjtöttek.

„A nyitónapon tartott első szelektív szerintem túlságosan későn rajtolt, így számos versenyzőtársunkhoz hasonlóan mi is szinte sötétben voltunk kénytelenek autózni, a helyzetet ráadásul jócskán rontotta az eső és a sáros dágvány is. A folytatásban adódtak technikai gondjaink is bőven, ami a legkevésbé sem meglepő, hiszen elkezdtünk egy átépítési, átalakítási folyamatot, így a kocsi folyamatosan, hétről hétre változik. Nagyon örültünk a bajnoki pontoknak, és annak is, hogy ilyen nívós, rangos mezőny jött össze, élményszámba ment a műfaj legnagyobb sztárjaival találkozni Pápán. Jó érzéseink voltak a veszprémi lőtéren is, szerintem



mindenki boldog volt, hogy újra ott versenyezhettünk” – nyilatkozta a magyar pontvadászat 10. helyén állomásozó egység pilótája.

Varga Imre gyakorta feltűnik az ORB futamain is, a versenyző – egyfajta gyakorlásként – Subaru Imprezájával rendszerint előfutói feladatokat lát el. Noha a különleges tréning bevált, Kassán a technikai sportok rajongói nem találkozhatnak a Varga Racing Teammel: ennek oka a csapat előtt álló újabb kihívás.

„Csapatunk rendezi a tereprali-ob és a Közép-Európai Zóna Trófea következő fordulóját, a G-Energy Kupát, amelyet szeptember 19–21-én tartunk a Dél-Nyírségben, Nagykállón és környékén. Arra törekszünk, hogy a versenyzők és a nézők élvezetes futamot kapjanak tőlünk, így minden erőnket erre összpontosítjuk. Az előkészületek miatt döntöttünk úgy, hogy a Kassa Ralin nem veszünk részt” – fogalmazott Varga Imre.

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

Szlovákia megismétli önmagát

A hajrához közelednek az ob küzdelmei

Idén másodszor utazott a Slovakia Ringre az autós gyorsasági ob mezőnye, ahol hasonló körülmények fogadták őket, mint az első látogatáskor. Esőből most sem volt ugyanis hiány, ami kissé megbolygatta a kategóriák menetrendjét, de ezúttal minden futamot rendben megtartottak, és vasárnap reggelre jobbára el is tűnt az aszfaltról az előző délutáni csapadék.

SZÖVEG: BENDE IMRE, BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO

A formaautós mezőnyben mindkét futamgyőzelmet a Szigetvári Racing Team bajnokesélyes pilótája, Pődör Balázs gyűjtötte be, annak ellenére, hogy komoly váltóhibák miatt egy ideig még a hétvégi szereplése is veszélybe került. Bár mindkétszer nagy fölénnyel ért célba, a mögötte végző Fekete Krisztiánon nem tudott sokat hozni a pontversenyben, aki még mindig vezet az utolsó futamhétvége előtt. A Formula-Renault kategóriában az első futamot Papp Arnold nyerte, ám a biztonsági autó alatti előzés miatt időbüntetést kapott, amivel két pozíciót visszacsúszott, a győzelem pedig ezzel Rónai Tamás kezébe került. A második futamon Eszenyi László először ünnepelhetett a dobogó tetején a sorozatban.

A Swift Kupában a szombat kora reggeli futamon a második helyről Balogh Bence, a harmadikról pedig a súlyos lábtöréséből rekordidő alatt felgyógyult Keszthelyi Vivien rajtolhatott. Az indulást követően Csik a 11. körig megőrizte vezető helyét, és vezette a versenyt. Mögötte három másodpercre követte Balogh és Keszthelyi. Nem sokkal a vége előtt azonban az éllovas visszacsúszott, mert mint utólag kiderült, kifogyott az üzemanyag. Ezzel Balogh tovább növelte előnyét a bajnokságban, Keszthelyi számára pedig a – kényszerpihenőt követő – visszatérés remekül sikerült, a második helyen fejezte be a futamot. Mögötte Bernula István végzett, akinek sokat jelentett a dobogó, hisz az elmúlt versenyekben nem sikerült a pódiumnak még a közelébe sem kerülnie.

A vasárnapi versenyre sokat kellett várni, hisz a szombati futam után 33 órával később rendezték. Ráadásul a futam előtt fél órával még nem lehetett tudni, hogy esős verseny lesz-e, vagy fülledt meleg.

Az élről – szombati nyolcadik helyének köszönhetően – Havellant Stefánia indulhatott, míg mögüle Lencse Zoltán és Miss János. A rajtot nagyon jól kapta el Havellant, így nagy szerencséjére pozícióját megtartva sikerült neki elfordulni az első kanyarban. Sajnos ezt nem mondhatta el magáról Miss János, aki a célegyenes végéig harcolt Lencse Zoltánnal és Frederic Overrel. A három pilóta egymás mellett haladva érkezett a célegyenes végéhez, azonban Miss összeakadt Lencsével, aki maga elé forgatta. Lencse ugyan megúszta komolyabb sérülés nélkül, és tudta folytatni a versenyt, Miss már nem volt ilyen szerencsés és pokoli nagyot borult. A mögötte haladó Bernula István sem tudta elkerülni az ütközést és ő is kisodródott. Azonban míg Bernula vissza tudott térni a pályára, addig Miss autója többször megpördült a tengelye körül és nem tudta folytatni a versenyt. Szerencsére csak az autó tört össze, a pilóta karcolások nélkül megúszta a nagyon látványos és ijesztő balesetet.

Miss balesete, majd az azt követő sárga zászló megzavarta a mezőnyt, mert a verseny után többen is beszámoltak arról, hogy sokáig nem lehetett tudni, hogy meddig tart az előzési tilalom. Pár kör után azonban helyreállt a rend és mindenki felvette a versenytempót. Over azonban elszámolta az egyik kanyar féktávját és kilökte Keszthelyit. Közben Benyó utolérte Csikot és közösen lépkedtek – szinte összedolgozva – át a mezőnyön. Csik törte az utat, Benyó, pedig tapadt rá. Balogh közben megelőzte Havellantot és átvette a vezetést. Havellant gumijai elkezdtek kopni, így a Csik Benyó páros is megelőzte. Csiknak sikerült Baloghot megelőznie és átvenni a vezetést. Sokáig úgy tűnt, hogy Balogh megelégszik a második hellyel. Azonban az utolsó körben szélárnyékból megtámadta Csikot, akinek esélye sem volt visszaverni a támadást. Így Baloghot intette le elsőnek a kockás zászló. Második lett Csik, míg a harmadik helyen Benyó végzett.

Az RCM márkakupában ezen a hétvégén mutatkozott be a „holland különítmény", Niels Langeveld kétszeres bajnok, illetve Mika Morien és Ronald Morien. Végül nem ők, hanem a sorozat harmadik helyén álló Hatvani Bálint szerezte meg az időmérésen az első helyezést, Tim Gábor, a bajnokság éllovasa csak az ötödik lett.

A szombati versenyen aztán mégis sokáig Tim Gábor vezetett. A több fős élmezőnyben















körönként változtak a helyezések, de Tim tartotta a vezetést. Csak az utolsó fordulóban tudta megelőzni Hatvani Bálint, aki a célig meg is tartotta a vezetést, megnyerte az első futamot. Ezzel fellépett a bajnokság második helyére, megközelítve Tim Gábort. A harmadik helyen a néhány körig vezető Niels Langeveld érkezett.

A második versenyen hasonlóan alakult minden, azzal a különbséggel, hogy Niels Langeveld egyszer elváltotta magát, ezzel visszacsúszott. Tim Gábor a hetedik helyről újra az első helyre lépkedett előre, Őt sokáig Tassi Attila üldözte. Hatvani Bálint szintén a középmezőnyből érkezett, sőt, a futam utolsó köreiben fel is jött a második helyre. Az utolsó előtti körben Tassi megelőzte őt, és ugyan még megpróbálta Tim Gábort is maga mögé utasítani, ez már nem sikerült neki. Végül Tim Gábor nyert, Tassi Attila és Hatvani Bálint előtt, előbbi pilóta 21 pontos előnyre tett szert a bajnokságban.

A túraautók magyar és nemzetközi mezőnye népes rajtráccsal mutatkozott be a Blancpain Seriesre kilátogató közönségnek. Több mint 40 versenygép várta a szombati rajt pillanatát, a 2000 és 1600 köbcentis kategóriában. Mivel nemcsak Magyar Gyorsasági Országos Bajnokság, hanem az FIA CEZ sorozat futama is volt egyben, igen vegyes mezőny alakult ki. Magyar érdekeltség főként az 1600-asok között volt, ahol Lévai Zoltán megnyerte mindkét időmérést, majd mindkét versenyt. Szombaton Tóth Anita és Csiszér Béla állhatott mellé a dobogóra. Vasárnap Tóth Anita kiesett, Csiszér így előre lépett a második helyre, a harmadik Karajannisz Manolisz lett. Lévai ezekkel a győzelmekkel növelte előnyét a bajnokságban, sőt, megnyerte az FIA CEZ bajnokságot is, azaz a D4-1600 kategória Közép-Európa Kupa bajnoka, két versenyhétvégével az idény vége előtt.

A 2000-eseket szombaton csak Tomsics Gábor képviselte, ám vasárnapra ellenfelet kapott. Ifj. Ficza Ferenc sokáig előtte autózott, ám a hajrában Tomsics megelőzte, így Ő lett a legjobb magyar értékelt. A 3500 köbcenti feletti nagytúrások között mindkét versenyen Bódis Kálmán diadalmaskodott a Silver Stinggel.

Ezt követően már csak egy állomás vár a különféle sorozatok mezőnyére, amely október 10-12-én visszatérnek a Hungaroringre, ahol rendhagyó módon három versenyt is rendeznek, így a bajnoki tabellákban még sok minden változhat.



Váltógond után dupla győzelem

Pődör Balázs életben tartotta bajnoki reményeit

Nehéz napokat élt át a Szigetvári Racing Team a Slovakia Ringen, hiszen szó szerint éjt nappallá téve kellett dolgozniuk, hogy versenyre kész állapotba hozzák bajnokesélyes pilótájuk autóját. Külső segítséggel végül tökéletes hétvége lett az erőfeszítésük jutalma.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

> „Próbálunk mindent megtenni, hogy megnyerjük a hátralévő versenyeket is, de nemcsak a mi kezünkben van a bajnoki cím sorsa.”



Milyen problémákkal kellett megbirkóznia a csapatnak? – kérdeztük az alakulat tulajdonosát, Szigetvári Mátyást.

Nagyon nehéz hétvége van mögöttünk. Pődör Balázs autóján rengeteg műszaki hibát kellett megoldanunk. Különösen a váltóval, pontosabban a bolygóműházzal vesződtünk sokat, amit két-három alkalommal is szét kellett szednünk.

Ezúton szeretném megköszönni a Formula BMW-ben versenyző Magyar Jánosnak és csapatának az önzetlen segítséget, hiszen ők adtak nekünk alkatrészt, ami nélkül nem tudtuk volna teljesíteni a hétvégét. Emellett a saját szerelőinknek is csak hálálkodni tudok az áldozatos munkájukért, hiszen a pénteki nap után egész éjszaka dolgoztak az autón, egy órát sem tudtak aludni. Végül jóra fordultak a dolgok, hiszen a nagy nehézségeink után Balázs mindkét versenyt elég nagy fölénnyel megnyerte, így a hétvége pozitív kicsengésű lett számunkra.



Az abszolút bajnokesélyes Pődör Balázs mellett Fekete Dominik is jól szerepelt Szlovákiában

Mi történt eközben a csapat másik két pilótájával?

Fekete Dominik is jól szerepelt, erős időket autózott minden alkalommal, amikor a pályára lépett. Ezúttal viszont csak két versenyzővel álltunk rajthoz, mivel Oliver Ofnernek egyéb elfoglaltságai akadtak Ausztriában, így nem tudott Szlovákiába utazni velünk.

A következő hétvége már az októberi szezonzáró lesz. Milyenek az esélyek a bajnokságban?

Már most a két hónap múlva sorra kerülő hungaroringi futamokra készülünk, hogy azt a lehető legkevesebb műszaki problémával abszolválni tudjuk. Ezt jól példázza, hogy jelenleg is a váltót javíttatjuk Németországban.

A Slovakia Ring előtt elemezgettük a helyzetet, amikor még öt futam volt hátra, hiszen most kettőt rendeztek, a Hungaroringen pedig majd három versenyt teljesítünk. Akkor úgy számoltuk, hogy ha Balázs mind az öt futamot megnyeri, Fekete Krisztián pedig minden alkalommal a második helyen végez, akkor is három pont előnnyel Krisztián lesz a bajnok. Az első két győzelem már megvan, próbálunk mindent megtenni, hogy megnyerjük a hátralévő versenyeket is, de nem csak a mi kezünkben van a bajnoki cím sorsa. Ha úgy alakul, akkor „csak” a második helyen végzünk majd, de ez is szép eredmény lesz.

A győzelem még várat magára

Két hiba tette tönkre Papp Arnold szlovákiai futamait

Hiába volt a Renault Kupa leggyorsabb versenyzője Papp Arnold az autós gyorsasági-ob legutóbbi fordulóján a Slovakia Ringen, egy vezetői és egy technikai hiba miatt mindkét futamot csalódottan zárta.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



Profi pilótához profi háttér

Mint minden technikai sportban, persze itt sem kizárólag a versenyzőn múlik a siker. Arnoldot a Nivo Motorsport négyfős csapata kíséri el a futamhétvégékre. Partnerségük idén kezdődött, de a kölcsönös bizalom nagyon hamar létrejött közöttük. „Profi pilóta, aki műszaki beállítottságú, azaz nagyon pontos és jól használható visszajelzéseket szokott adni nekünk, versenymérnököknek – jellemezte Arnoldot a szerelőcsapat vezetője, Iványi Norbert. – Négyen vagyunk, mind gépészmérnökök. A mi feladatunk az autó adott pályára való beállítása és a teljes körű szervizmunka a hétvégék során."

A csoport nem csak őt, hanem a Vígh Racing más versenyzőit is támogatja, így elég sűrű a programjuk a szezon során. „Mindenhova közösen utazunk, ezért az év elején, a versenynaptár kialakításakor ügyelünk arra, hogy ne legyen ütközés – folytatta Iványi. Részt veszünk kisebb ralisprintversenyeken is, emellett pedig a Vigh Racing csapat két pilótájával dolgozunk még, név szerint Turák Lászlóval és Kovács Sándorral."

Szerelőiről Arnold is csak pozitívumokat tud mondani. „Jó a kommunikáció közöttünk, az autót mindig sikerül beállítaniuk az ízlésem szerint – mondta. „Persze olyan technikai hibák, mint a mostani, a szerelőcsapattól függetlenül is benne vannak az autósportban."



Másodszor versenyeztetek idén Szlovákiában. Jobban sikerült most a felkészülés, mint legutóbb?

Ezen a hétvégén a GT Series betétfutamaként voltunk jelen, és már csütörtökön tartottak számunkra egy edzést, amelyen remekül sikerült beállítanunk az autót száraz körülményekre. A pénteki első időmérőn ennek érződött is a hatása, hiszen nagyon jó eredménnyel az abszolút 11. helyet tudtam megszerezni a 18 formaautó közül, a Renault Kupa értékelésében pedig az első helyen végeztem, majdnem egy másodperc előnnyel.

Ezután bizonyára a futamnak is nagy reményekkel vágtál neki. Így történt?

Valóban. Ám az első versenyen nem tudtam túl jól elkapni az indulást, így az egyik kategóriatársam lerajtolt, az első körben pedig a hideg gumik miatt még egy pozíciót veszítettem. Ezt követően megkezdtem a felzárkózást, és már a következő körben vissza tudtam állni az első helyre. Ekkor egy meghibásodott autó miatt a Safety Car két körre a pályára lépett, ezáltal pedig összerázódott a teljes mezőny. Innentől a verseny leintéséig kiélezett csatát vívtunk a közvetlen riválisaimmal, és végül meg tudtam nyerni ezt a harcot, ezzel pedig a kategóriám futamát is. Ám sajnos a biztonsági autós szakasz során hibát követtem el, hiszen sárga zászló mellett megelőztem az egyik ellenfelem. Az időbüntetés nem maradhatott el, amivel visszasoroltak a harmadik helyre.

Mi történt az ismétlésben?

A második időmérőt szombat délutánra írták ki, ám ismét hatalmas vihar érkezett a pályára, és a rossz látási viszonyok miatt vasárnap reggelre csúsztatták az időpontot. Addigra még nem száradt fel teljesen az aszfalt, így esőgumikon teljesítettük a kvalifikációt. Ez jól jött, hiszen esőben korábban is gyorsak voltunk, most ennek köszönhetően az abszolút 9. helyet szereztem meg, ami a kategóriámban ismét pole-t ért. Közém és a riválisaim közé ráadásul több erősebb autó is beszorult, így a rajtpozíció lehetőséget adott egy újabb erős versenyre. A futamra felszáradt az aszfalt, de nekünk ez már nem sokat számított, hiszen a felvezető körben műszaki hiba ütötte fel a fejét az autóban, ami a futam azonnali feladására kényszerített, és így már a rajthoz sem tudtam odaállni.



Ez nem jött jól a szezonzáró hungaroringi forduló előtt. Mi érhető még el a bajnokságban?

Egy ilyen szoros bajnokságban ez az eredmény nagy hátrányt jelent, de az októberi hungaroringi fordulón próbálunk majd szépíteni, ahol három versenyt is futunk majd, tehát még 30 pont szerezhető. Jelenleg a harmadik helyen állok a kategóriában, és a célunk az, hogy ezt a pozíciót meg is őrizzük.

Ahol indulnak, sikeresek

Apex Racing: Egy fiatal csapat sikersztorija

Tavaly alakultak, de az első, építkező jellegű évében már több futamgyőzelmet szerzett a csapat a kistúra 1,6-os kategóriájában, sőt bezsebeltek néhány első helyet az FIA-CEZ-sorozatban is. Második idényükben már komolyabb célokat tűztek ki maguk elé, és úgy tűnik, ahol indulnak, ott sikerre is viszik terveiket.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: APEX RACING

Az idén indult új, hazai szervezésű RCM márkakupában két állandó pilótával versenyeznek: Tim Gábor kétszeres magyar bajnok kiemelt esélyese a sorozatnak, míg Forrai Gábor újoncként idén tanulja a versenyzést. Lévai Zoltán személyében beugró pilótával is kiegészül a csapat, amikor a pilóta a kistúrás versenyek mellett rajthoz tud állni.

Tim Gábor az utolsó forduló előtt 21 pontos előnnyel vezeti a bajnokságot. Idén már három versenyt nyert, majd minden futamon dobogón állt. Amennyiben megnyeri a sorozatot, a fődíj értelmében a Dubai 24 órás versenyen indulhat. Egy fordulóval, azaz három versennyel a vége előtt őt kérdeztük.



2011-ben már voltál bajnok ezekkel a kocsikkal. Most erősebbek az RCM Swift Racerek, hogy érzed, ez kedvezett a stílusodnak?

Igen, már a szezon előtt is gondolkoztam ezen, hogy vajon ezekkel a változtatásokkal nekem kell-e a vezetéstechnikámon módosítani, de nagyon jól össze tudtam barátkozni az erősebb autóval és az új gumikkal. Már az első teszten éreztem a különbségeket a régi kocsikhoz képest, és azt, hogy nagyon jól tudom majd terelni az autóm.

Vezeted a bajnokságot, az utolsó futam előtt 21 ponttal. Győzelemért mész a Hungaroringre vagy ideje taktikázni?

Senna mondta, és én hiszek is ebben, a második az első vesztes. Igen, győzni megyek, sőt idén az új autókkal a Hungaroring is jobban fekszik, mint valaha. Négy futamból kétszer nyertem ott idén, ez az eddigi karrierem során még soha nem sikerült. Persze, ha olyan szituáció adódik, nem fogok keményen támadni, nem akarok olyan szituációkba belemenni, aminek nem látom a végét. Ha ezt lehet taktikának nevezni, akkor talán fogok taktikázni. De győzni megyek, és mindent elkövetek annak érdekében, hogy egy számunkra 100%-os hétvégét zárjak. Szerencsére olyan csapat áll mögöttem, hogy erre minden esélyem megvan, amit sosem tudok elégszer megköszönni.



Idén egyre több raliversenyen is feltűnsz. Hogy érzed? Ez segíti a fejlődésed?

Mindenféleképpen. Azért is döntöttünk emellett a tesztelési forma mellett, mert a raliban sok olyan dolog kerülhet elém, aminek a tapasztalataiból a pályán rengeteg mindent tudok hasznosítani. Biztos vagyok abban, ahogy tudok gyorsulni ebben a szakágban, és az, ha nem is látványosan, de a pályaversenyzésben is érződni fog, vagy már látszódik is. Sokat tudok még tanulni a pályán, még többet a raliban, de úgy gondolom, hogy ez a felkészülési forma sokat segít a még dinamikusabb és ütemesebb fejlődésben. Persze ezzel együtt sem tartom magam raliversenyzőnek, nálam mindig is a pályaautózásé lesz a főszerep.



Lévai Zoltán közel áll egy kiemelkedő nemzetközi sikerhez. Az FIA-CEZ értékelést toronymagasan vezeti, ő lehet a csapat első Közép-Európa bajnoka. Míg tavaly a technikával küzdött, idén már versenyképes, kiforrott autót kapott a csapattól. A Suzuki Ignis S1600 pilótája folyamatosan hozza a győzelmeket. A magyar bajnokságból egy verseny, az FIA-CEZ-ből két hétvége van hátra.

A magyar és nemzetközi értékelésben is az élen állsz, számítottál erre az idény elején?

A cél egyértelműen ez volt, de nem gondoltam, hogy ilyen fölénnyel fogunk megérkezni a hajrába. Ez persze csak az FIA-CEZ-re igaz, mert a Magyar Bajnokságban hiába van a 15 pont előny, az utolsó futamon, ahol dupla pontokat osztanak még, minden borulhat. Ebben a géposztályban és általában ezekkel a technikákkal akármikor lehet gubanc, úgyhogy még most sem lehetek nyugodt, az utolsó hétvégén 100%-ra lesz szükség pilótának és autónak egyaránt.

Idei évben már hét győzelmet szereztél, melyik volt az idei legjobb verseny?

Talán a legutóbbi, szlovákiai futam a Blancpain Series keretein belül. Hatalmas nemzetközi mezőny gyűlt össze, 40-nél több autóval a kategóriában. Bár igazából akármelyik CEZ-futamot említhetném. Rettenetesen élveztem a WTCC betétfutamaként megrendezett RCM-es vendégszereplést is, melyet még a szakadó eső is megbolondított. Jó volt kicsit visszaülni a Swiftbe.

Úgy tűnik, meglesz a Közép-Európa Kupa bajnoki címe. Jövőre folytatás?

Ezúton is szeretném megköszönni a csapatnak és a családomnak azt a támogatást, amellyel biztosították számomra, hogy éljek a lehetőséggel. Jövőre? A versenynaptárak általában utolsó pillanatban kerülnek ki, és a mezőnyről is csak a rajtrácson derül ki, hogy valójában mekkora. Csak ezek tudatában lehet meghozni a megfelelő döntést.



Forrai Gábor első évével elégedett lehet, hisz vezeti a rookie értékelést az RCM Kupában, igaz nincs könnyű dolga. A középmezőny is tapasztalt pilótákból áll, így ha időmérésen oda is férkőzik, a versenyen még hátrányban van, ugyanis az utóbbi évek egyik legerősebb mezőnye gyűlt össze idén a sorozatban.

Év elején kezdted a versenyzést, és egyből az egyik legkeményebb mezőny fogadott. Sikeresnek érzed az idei évet?

Személyes fejlődésemet nézve elégedett lehetek. Azt látni kell, hogy rajtam kívül alig van a sorozatban kezdő pilóta. Akik idén kezdték a versenyzést, azokkal felvettem a versenyt. De még sokat kell, és sokat is fogok tanulni, amihez rengeteg versenykilométer szükséges. Tim Gábortól sokat ellesek, folyamatosan telemetriázunk, nézem a belső kamerás felvételeit. Így gyorsabban tanulok.





Sajnos, idén elég sok műszaki problémám volt, de amikor minden egyben maradt, elégedett voltam az eredményekkel.

A kezdők kategóriáját vezeted, és kilencedik vagy a bajnokságban. Milyen eredménnyel lennél elégedett az év végén?
Mindenképp meg szeretném nyerni ezt az értékelést. Erre meg is van minden esély, hisz 18 pont az előnyöm, és a Hungaroringet kedvelem, ahol befejezzük a bajnokságot. Az összetettben talán a 8. helyig még előre tudok jönni, de ehhez a középmezőnyben kell végeznem, ami nem lesz könnyű. Azonban bármilyen eredményt is érek el év végén, nem leszek rosszkedvű, mert tudom, hogy én csak idén kezdtem a versenyzést, számomra ez tanulóév.

Sokan lenézik ezeket a viszonylag gyenge autókat. Mit gondolsz, megfelelő kezdésnek ez a kategória?
Elég megnézni, hogy akik ezekből a viszonylag gyenge, lendület autókból kinevelődtek, mit értek el. Kiss Norbi, Michelisz Norbi, ifj. Ficza Ferenc és még sorolhatnám. Itt lehet igazán megtanulni vezetni, hisz nincs lóerő, ami a hibákat megmentené. Centiméter pontosan kell menni, különben gyűlnek a tizedek, másodpercek. Nem tudok ennél jobb kezdő sorozatot elképzelni, hisz nemcsak hogy erős a mezőny, de az autóversenyzés szintjéhez képest a költségek rendkívül alacsonyak.



Merk József az utolsó pillanatban csatlakozott az Apex Racinghez. Az autója már készen állt a bajnokságra, és a régi ismeretségre való tekintettel nem is volt kérdés, hogy kinek a színeiben nevez.

Idén teljesítesz először teljes évadot, sőt, Szlovákiában extrém körülmények között nyertél is. Ez volt a legjobb versenyed?
Egyértelmű, hisz győztem, és végre a szerencsével sem álltam hadilábon. Jól éreztem az esős pályát, és a jelentős erőbeli hátrányom nem volt szembetűnő a futamon. Igen, ahogy mondtad, ez az első teljes idényem, régebben csak egy-két hétvégén indultam. Idén már saját autóm van, így adódott, hogy minden futamon indulok a Suzuki Swifttel.

Hogyan lehetne folyamatosan szállítani a jó eredményeket?
Motorerőben jelenleg elég nagy a lemaradásom, ez főleg a gyors pályákon jelent komoly hátrányt. De belőlem is hiányzik a kilométer. Alapvetően az autóm egyre jobb és jobb lesz, de még sok munka van vele, és nemcsak gyorsítani kell, műszakilag is megbízhatóbbá kell tenni, de ez persze anyagi kérdés. Ettől függetlenül, az év végi hungaroringi hétvégén szeretnék mindhárom futamon dobogóra állni.

Volt már idén futamgyőzelmed, de sok volt a műszaki probléma. Jövőre folytatás, vagy másban gondolkodsz?
Mindenképp szeretném folytatni, hisz nagyon sok maradt az autóban, és bennem is. De hogy mi lesz jövőre, ez mindig csak a 2015-ös szezon előtt szokott kiderülni, és ez szerintem, most sem lesz másként.





Szerencsés motorhiba

Vizin Tamás erős hétvégét zárt Szlovákiában

A Lotus CEE Kupa pontversenyében Vizin Tamás tovább növelte előnyét, miután egy első és egy harmadik hellyel távozott a sorozat legutóbbi fordulójáról.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ



Hogyan teltek a napok a spái kiruccanást követően?
A belgiumi verseny után részt vettem egy teszten a Hungaroringen, amely során felrobbant a motor az autóban. Szerencsésnek mondhatom magam, hogy nem az előző futamhétvégén, Spában, és nem is most a Slovakia Ringen történt ez a meghibásodás, hanem egy teszten. Így egy vadonatúj motorral érkezhettem meg Szlovákiába. Rám is fért már ez, hiszen ettől most érezhetően jobban ment az autó. Hamar rátaláltunk a megfelelő beállításokra, és eleinte elég jó időket futottam, bár később komoly fékproblémákkal szembesültem. Még az időmérő edzést is beesett fékekkel teljesítettem, így két másodperccel elmaradt az időeredményem a várttól.

Tudtatok vele kezdeni valamit a versenyig?
A srácok két éjszakát is végigdolgoztak, mire megtalálták a hibát, de sikerült megjavítaniuk az autót a versenyekre. A szombati futamnak így már tökéletes fékekkel vágtam neki, és kifejezetten jól teljesítettem, végig egyenletes köridőket autózva. Volt esemény bőven, hiszen a rajt után az első kanyarban megelőztem néhány nagyobb autót, és sokáig egy Porschéval csatáztam, noha az nagyjából kétszer erősebb volt, mint az én Lotusom. Történt két kisebb incidens is a verseny során, a miattuk pályára lépő Safety Car pedig nem jött túl jól számomra, de ezt leszámítva minden remekül alakult, és sikerült megnyernem a futamot a kategóriámban.

Az eső mennyire szólt bele a ti programotokba?
A vasárnapi verseny időmérőjén már sikerült megfutnom azt a köridőt, amit kitűztem magam elé, ám amikor vártuk a futam rajtját, pár perccel a kezdés előtt elkezdett esni az eső. Ez annyira az utolsó pillanatban jött, hogy már nem volt időnk sem kereket cserélni, sem pedig a futóművet átállítani vizes pályára. Végig nedvesek maradtak a körülmények a verseny során, így a vízen kellett korcsolyáznom ezekkel a száraz pályás beállításokkal, amit viszont nagyon élveztem, érdekes volt úgy autózni, hogy folyamatosan, mindenhol csúszott az út. Ilyen viszonyok között sikerült elég komoly előnyre szert tennem, ám ekkor egy kis technikai gondom akadt. Az egyik lassításnál benyomtam a kuplungot, az viszont beragadt, ezáltal pedig szétkapcsolódott a hajtás, és félre kellett állnom. Szerencsére az összesítésben még így is értékeltek a harmadik helyen, tehát eredményesen zárhattam a hétvégét, hiszen növeltem az előnyöm a pontversenyben.

Hamarosan pedig ismét visszatértek Belgiumba…
Igen, a következő verseny szeptember végén lesz Zolderben, ahol a Kamion Eb-vel közös hétvégén szerepelünk. Soha nem versenyeztem még ott, és valószínűleg csak egyetlen edzésünk lesz majd a felkészülésre. Úgy tűnik, Belgiumban már bevett szokássá válik, hogy egy szabadedzés alatt tanuljuk meg a pályát, hiszen Spában is hasonlóan jártunk.

Együttműködő partnerek: Kaloplasztik Kft., Magtár Kft., Jamex Kft., Cash-Med Kft., PS Sol-PC Ker Kft., Sárköz Green Plan Kft., Optimum Solar Kft., GreenBoo Kft., Foody Kft.



Vizin Tamás Lotusát legközelebb Zolderben láthatja a közönség versenyezni



Szlovákiai nyárutó

Dunaszerdahelyen tartották a gokartbajnokság fordulóját

Augusztus utolsó hétvégéjén rendezték meg a Magyar Országos Gokart Bajnokság idei hatodik fordulóját. A nyárzáró futamhétvégén azonban nem volt kegyes az időjárás a versenyzőkkel. Vasárnap ugyanis szakadó eső fogadta a magyar mezőnyt, keresztülhúzva azon csapatok számításit, akik a pénteki és szombati tesztnapokon száraz beállításokat próbálgattak.

SZÖVEG: HANZSÉROS TÜNDE • FOTÓ: OLLÉ IVÁN

Hozzávetőlegesen 60 versenyző adta le nevezését a versenyhétvégére hét kategóriában, melyek közül a legifjabb korosztály képviseltette magát a legnagyobb számban. A Micro Max Cup Austria versenyzőivel 20 fősre bővült mezőny futamai azonban a külföldi túlerő ellenére magyar sikereket hoztak. Az elődöntőn Tuzson Bence kiváló rajtot követően hamar az élre állt, és egészen a célig menetelve megszerezte idei első győzelmét Válint Bence és Sugár Dániel előtt. A döntőben a Hargitai Racing színeiben versenyző Válint Bence remekelt, aki ezzel tovább növelte előnyét a bajnokságban.

A MiniMax géposztályban az osztrák Lukas Dunner mutatott be mesterhármast, a dobogó második illetve harmadik fokán pedig Körmöczi Gergő és Major Bence felváltva osztozott.

Az alacsony létszám ellenére a Junior Max mezőnyben is komoly csata alakult ki a dobogós helyekért.

Az elődöntő rajtját követően Vincze Ádám állt az élre, majd a bajnokság éllovasa, Sövér László visszaszerezve vezető pozícióját újabb győzelmével tovább növelte előnyét az összetettben. A második futamot az ERT Racing Team pilótája, Kovács Zsombor nyerte Vincze Ádám és Sövér László előtt.

A Senior Max kategória elődöntője az osztrák Niki Kresse rajt-cél győzelmét hozta, mellé pedig Nyakacska Ádám és Kovács Péter állhatott fel a dobogóra. A döntőt Ferencz Márk nyerte Kressét és Vandendriessche Joostot megelőzve

A Max Masters géposztályban Gyutai Péter triplázott. Az időmérő és az elődöntő után a döntőt is megnyerte, letaszítva ezzel Fodor Gézát a dobogó legfelső fokáról, aki azonban így sem maradt győzelem nélkül, hiszen a DD2 Masters futamain mindkét alkalommal őt intette le elsőként a kockás zászló, így továbbra is jelentős előnnyel vezeti a Masters kategóriák bajnoki pontversenyét.











A DD2 géposztályban Kancsár Ferenc kettős győzelmével tovább növelte előnyét a bajnokságban, újabb jelentős lépést téve ezzel a valenciai világdöntő felé.

A KZ2-es futamok Nico Neumann és Viszló Csaba győzelmét hozták. a pontversenyt azonban továbbra is a harmadik, illetve kilencedik helyen végző Nagy István Ármin vezeti.

A magyar bajnokság utolsó előtti, hetedik futamát szeptember 19-21 között az ausztriai Bruckban rendezik meg, a Közép-Kelet Európai és az osztrák bajnoksággal egy időben.

A bajnokság állása

MicroMax		DD2	
1. Válint Bence	534	1. Kancsár Ferenc	535
2. Sugár Dániel	506	2. Kovács Gábor R.	494
3. Dominko Arnold	472	3. Birizdó Imre	490
MiniMax		**DD2 Masters**	
1. Körmöczi Balázs	521	1. Fodor Géza	533
2. Körmöczi Gergő	507	2. Németh Csaba	422
3. Major Bence	504	3. Virágh Attila	408
Junior Max		**Max Masters**	
1. Sövér László	525	1. Fodor Géza	533
2. Vincze Ádám	499	2. Nagy Tibor	403
3. Jerko Patric	489	3. Attramini Mirko	403
Senior Max		**KZ2**	
1. Fodor Árpád	511	1. Nagy István Ármin	266
2. Ferencz Márk	509	2. Volentér Balázs	178
3. Vandendriessche J.	467	3. Viszló Csaba	145
		Csapatok	
		1. Hargitai Racing SK	1592
		2. C.R.G. GSE	1557
		3. TOP Motorsport	1483

A hétvégén több új futamgyőztes is ünnepelhetett





Gokartból formaautóba

Bár az idei év nem alakul a várakozások szerint Jerkó Patriknak a gokart volánjánál, a fiatal versenyző már a jövőbe tekint, és nemrégiben egy igazi versenyautót is tesztelt.

Egy versenyetek volt az elmúlt hónapban. Hogyan sikerült? – kérdeztük Patrik apukáját, Jerkó Istvánt.

Dunaszerdahelyen is problémákkal küzdöttünk, ezúttal az akkumulátor babrált ki velünk, és emiatt szombat estig nem tudtunk érdemleges munkát végezni. Vasárnap emiatt úgy futottunk neki az időmérőnek, hogy fogalmunk sem volt róla, mire számíthatunk, ráadásul egész nap változékony időjárás fogadott minket. A kvalifikáción végül a negyedik helyet szereztük meg, és az ezt követő mindkét versenyt is ugyanebben a pozícióban zártuk. Száraz pályán most már jobban működött a gép, inkább a vízen voltak problémáink.

Ám ha jól sejtjük, az elmúlt napok nem erről maradtak emlékezetesek...

Valóban. Nemrég ugyanis egy formautós teszten jártunk Magyar János és Magyar Zoltán segítségével. Patrik egy 1,2 literes, 140 lóerős Formula BMW-t próbálhatott ki első alkalommal az Euroringen. Egész jól ráérzett az autóra, így az a célunk, hogy ha nem is jövőre, de két év múlva egy ilyennel versenyezzünk. Jelenleg úgy néz ki, hogy jövőre még gokartozni fogunk, mellette pedig folytatjuk a formaautó tesztelését, és 2016-ra váltanánk. Feltéve persze, hogy találunk olyan támogatót, aki mellénk tud állni.

„Úgy érzem, hogy nem ment rosszul, nagyon tetszik a dolog. Volt ugyan egy kipördülésem, de sikerült újraindulnom. Szerintem elég nagy ugrás lesz ez. Sokan mondják, hogy a gokart áll legközelebb a formaautózáshoz, de egyelőre nem sok hasonlóságot látok a két gép között – mesélte a teszt főszereplője

A szezon végéhez közeledve hogy fest számotokra a további menetrend?

A következőkben még háromszor utazunk majd el Bruckba, először a Morva Kupa, majd a közép-európai bajnokság keretében, október közepén pedig a Magyar Kupa fordulóját is ott rendezik. Ha minden jól megy és sikerül elintéznünk, akkor pedig októberben még egy tesztet lebonyolítunk majd a formaautóval a Hungaroringen.





Az MHH Team versenyzője nem a bajnoki címeire volt a legbüszkébb a dunaszerdahelyi hétvégén, hanem arra, hogy a DD2 elődöntőjében nemcsak a Masters értékelést nyerte meg, hanem az abszolútban is az élen végzett, a döntőben pedig 21 körön keresztül több bajnok előtt vezetett

Megcsinálta

Fodor Géza idő előtt mindent megnyert

Két versenyhétvégével az idei szezon vége előtt mindent megnyert Fodor Géza az Országos Gokartbajnokságban. A Max Masters és a DD2 Masters kategóriákban egyaránt magyar bajnok és nyílt magyar bajnok lett. Mivel egy hónappal ezelőtt a Közép-Kelet-Európai Zónabajnokságban is mindkét kategória bajnokságát megnyerte, így összesen hat bajnoki címet szerzett az idén.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: OLLÉ ISTVÁN

„Hú, nem is tudom, hol kezdjem, annyi minden történt velem egyetlen hétvége alatt – nyilatkozta a pilóta. – A Max Mastersben és a DD2 Mastersben is úgy érkeztem a versenyre, hogy akár megszerezhetem a bajnoki címet. Ehhez Max Mastersben elegendő volt két dobogós helyezés. Sajnos, így is versenyeztem, és az időmérőn, az elődöntőben és a döntőben is második lettem. Nem nagyon tudtam koncentrálni, és nagyon sok hibát vétettem."

„Nagyon izgalmasan alakult viszont a DD2. A Masters mezőny itt együtt versenyez a DD2-vel, ahol csupa kiváló fiatal pilóta indul, akik szinte a gokartba születtek. Vasárnap reggel akkumulátorhiba miatt nem tudtam kimenni a warm upra, így az időmérőn kerestem a helyem és nem sikerült úgy, ahogy elterveztem. A DD2 Mastersban a harmadik, DD2-ben pedig hetedik időt futottam. Az elődöntőre elállt az eső, és az ideális ív fel is száradt – így slick gumit tettünk fel –, viszont mellette még vizes volt a pálya. A rajttól jól jöttem el, a második kanyar után már ötödiknek fordultam, majd az előttem lévők sorra hibáztak, nem vették figyelembe előzéseknél a vizes féktávokat, így egyszer csak azt vettem észre, hogy Kancsár Ferenc mögött a második helyen állok. Nagyon meglepődtem, hogy Ferenc nem tudott tőlem elmenni, tudtam tartani a tempóját. A vége előtt három körrel elkezdett szemerkélni az eső, az utolsó



körre pedig leszakadt az ég. Kancsár hibázott előttem, túlcsúszott, és csak mögém tudott visszasorolni, így megnyertem az elődöntőt."

„A döntőben az élről rajtoltam és 21 körig meg is őriztem a vezető pozíciómat, pedig közben elkezdett melegedni a motorom, 105 °C-os volt (az ideális 60 °C), az első fékem is elfogyott, itthon kiderült, hogy a vázam is eltört az ülésrögzítésnél. Az utolsó körben ezúttal én hibáztam egy picit, így Kancsár meg tudott előzni, és végül második helyen futottam be. DD2 Masters értékelésében az elődöntőt és a döntőt is megnyertem. Az egész bokszutca kint állt és szurkolt, ami nagyon jól esett. Hatalmas dolog volt a számomra, hogy harmadik gokartos szezonomban ilyen nagyszerű versenyzők között mehettem az élen. Kancsár eddig az idén egyszer kapott ki, amikor műszaki hibája volt, ő egy nagyon komoly mérce a DD2-ben. A verseny nagy pozitívuma volt, hogy a számomra motiválatlan Max futamok után fel tudtam állni, és egy teljesen más, koncentrált vezetést tudtam véghezvinni a DD2-ben."

„Max Mastersben és DD2 Mastersben is megnyertem a bajnokságot. Nemcsak a magyar bajnokságot, hanem a nyílt bajnokságot is, ahol a külföldi versenyzőket is értékelik, vagyis összesen négy bajnoki címet szereztem meg a hétvégén. Mivel azonban a magyar és a nyílt bajnokság között nincsen nagy különbség, én ezt inkább két bajnoki címnek érzem. Mindenesetre az idei évre kitűzött célt teljesítettük, amiért hálás köszönetem a szerelőimnek, Zozónak és Robinak, Ben George-nak, Cicinek, az egész Hargitai Racingnek, Menyának és természetesen nem utolsó sorban a családomnak. Nélkülük nem sikerült volna."

„A szezon utolsó két hétvégéjén csak a DD2 Mastersre szeretnék koncentrálni, hogy minél jobban felkészüljek a valenciai világdöntőre" – zárta értékelését Fodor Géza.

Az MHH Rally & Kart Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft. **További információ:** www.menya.hu, www.facebook.com/menya.hu

Az utolsó körben nyert

Kancsár Ferenc az újabb bajnoki cím küszöbén

Dunaszerdahelyen a DD2-es kategória előző évi bajnoka, Kancsár Ferenc az esős döntőben legyőzhetetlennek bizonyult, és újabb komoly lépést tett a címvédés felé.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN



Gratulálunk az újabb győzelemhez. Könnyű „szülés" volt, vagy jobban meg kellett izzadni érte?

Nehéz szülés volt, mert az időjárás elég trükkössé tette a körülményeket. Hol esett, hol nem, úgyhogy nehéz volt kiszámítani, mi lesz a következő 5 percben. Az elődöntőt még félig vizes, félig száraz pályán futottuk, azt nagyon élveztem, mert szeretem az ilyen átmeneti körülményeket, és általában jól is szoktam menni ilyenkor. De most, ebben az elődöntőben csak 3. lettem, de két Masters versenyző is előttem végzett, Fodor Géza nyert és Hargitai Győző lett a második. De őket ugye külön értékelik, tehát a saját kategóriámat nyertem.

És a döntőben?

Ott már teljesen nedves volt a pálya, esőben mentünk végig. Ennek kevésbé örültem, mert a sok vizet nem igazán kedvelem, de szerencsére így is sikerült nyernem. A kategóriámban végig elöl mentem, de Fodor Géza megint sokáig előttem haladt, csak az utolsó kör első kanyarjában sikerült megelőznöm. Így végül nem csak a kategóriámat nyertem meg, de a fizikai valóságban is engem intettek le elsőként a kockás zászlóval.

Az újabb győzelem azt is jelenti egyben, hogy a bajnokságban is megerősítetted vezető helyedet. Messze még a cél, vagy most már félig zsákban az újabb bajnoki cím?

Idén a kategóriámban eddig minden versenyt megnyertem, úgyhogy nagyon jól állok az összetettben. Matematikailag ugyan még nincs meg a bajnoki cím, de a következő fordulóban, Pachfurthban mindent bebiztosíthatok. Lényegében csak be kell érnem a célba.

Ettől függetlenül azért komolyan veszed az év hátralevő bajnoki futamait is, vagy inkább másra összpontosítod az energiádat?

Innentől kezdve elsősorban a Rotax Világkupára készülök, amit november végén rendeznek Valenciában. Tavaly New Orleans-ban 8. lettem, de 2010-ben voltam már harmadik is Olaszországban. Jó lenne idén is jól szerepelni. Emellett a Közép-Európai Zónabajnokságban is érdekelt vagyok, és ott is nagyon közel állok a bajnoki címhez. Az ellenfelemnek csak akkor van már esélye, ha mindkét futamot megnyeri, de nekem ez esetben is elegendő lenne egy dobogó a második futamon, akkor biztosan én leszek a bajnok.



Miért érdemes esőben is edzeni?

Gyutai Péter: Egy győzelem, és ami mögötte van

Az országos gokartbajnokság legutóbbi versenye a Rotax Max Masters kategóriában komoly meglepetést hozott. A nagy esélyesnek számító, idén szinte mindent megnyerő Fodor Gézát a Kecskeméti MSE versenyzője, Gyutai Péter legyőzte az esőtől áztatott pályán.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN



Csoda? Netán szerencse állna a váratlan győzelem mögött? Semmiképp sem. Sokkal inkább kőkemény munka, profi segítők és igen, a végén egy kis szerencse, hogy az időjárás felszínre hozza a sok befektetett munka eredményét.

Gyutai Péter 2008 óta gokartozik versenyszerűen. Pályafutását a Super World Formulában (SWF) kezdte a Pénzes ASE színeiben, ahol az év végi 3. hely volt a legjobb eredménye. 2011-ben váltott, azóta a Rotax Max Masters-ben versenyez. Az első két évben az Energy csapat színeiben ment, 2013-ban viszont a Kecskeméti MSE csapatfőnöke és egyben versenyzője, Birizdó Imre egy olyan ajánlattal csábította őt csapatához, amire nem tudott nemet mondani.

„Imit nagyon sokra tartom, fiatal kora ellenére már a világkupán is igen jó eredményeket produkált, így az, hogy vele egy csapatban mehetek és tőle tanulhatok, nekem önmagában garancia volt arra, hogy itt versenyzőként továbbfejlődhetek. Mellette a másik személy, akinek a jelenléte nagyon fontos volt számomra, az Karlik István, akit Imi szerelőként jelölt ki mellém. Ő hatalmas elismerésnek örvend a szakmában, az egyik legjobb szerelő idehaza, így tudtam, amíg ő és Imi itt vannak, addig a lehető legjobb kezekben leszek” – árulta el Gyutai.

Első közös évük nem alakult ideálisan, hiszen számtalan olyan balszerencsés versenyszituációba keveredtek bele a pályán, amiket nem lehetett kivédeni. Szinte mindig történt valami, az idei év viszont eddig néhány technikai problémától eltekintve már sokkal jobban alakul számukra. A legutóbbi, dunaszerdahelyi ob egyenesen tökéletes végeredményt hozott. Gyutai triplázott, vagyis az időmérőt, az elődöntőt és a döntőt is megnyerte.

„Elsősorban Karlik István szerelőmnek köszönhető ez a siker. Ő volt az, aki egyszer egy pénteki napon a szakadó esőben rám parancsolt, hogy márpedig tegyünk föl esős gumit, és igenis edzeni fogunk, mert meg kell tanulnom esőben is menni. Azóta több hasonló hétvégét végigedzettem esőben, és tudtam, hogy ennek előbb-utóbb megtérül majd a haszna. Mindig az esőt vártam, amit a dunaszerdahelyi versenyen végre megkaptam. Imi előttem ment a DD2-es kategóriában, és ahogy lejött a pályáról, konzultált velem, hogy hol mire figyeljek. Ez is hozott még a konyhára, István pedig ismételten olyan beállítást rántott elő csípőből, amivel nagyban megkönnyítette a dolgomat. Az időmérőn négy tizeddel vertem Fodor Gézát, ami nagyon nagy szó, mert ő idén hihetetlen formában versenyez” – mesélte a pilóta.

Ami a konkrétumokat illeti: „Az első futam rajtját bealudtam, így Géza elment mellettem, de az első kanyarban elfelejtette lezárni az ívet, így szerencsére egyből vissza tudtam venni a pozíciómat, és nyertem. A rajtom a második futamban sem sikerült jól, ezúttal a gépem torpant be, de az első kanyarban sikerült visszavennem két pozíciót, így már csak (Fodor) Géza volt előttem. A 4. kanyarban ő hibázott egyet, így már újra enyém is volt az 1. hely. A végén 11 másodperccel szeltem át előbb a célvonalat, mint Géza, és 40-nel, mint a 3. helyezett versenyző.”

Péter jelenleg az ötödik helyen áll a bajnokságban. Két futamot lehet dobni, és ha a dobás utáni állást nézzük, akkor a 2. helyig bezárólag nagyon szorosak az eredmények. Hogy pontosan mi lesz a versenyfutás vége, az csak utolsó két versenyhétvége után alakul ki. A pilóta mindenesetre szeretné jól érezni magát, jó csatákat akar vívni, és reméli, hogy mindezt esőben teheti…



Gyutai Péternek nagyon kijött a lépés Dunaszerdahelyen, élete egyik legjobb versenyét futotta





Sikeres hazai futam

Az ERT Racing Team Dunaszerdahelyen

Eredményes hétvégét zárt Dunaszerdahelyen, az MGSZ-MNASZ Magyar Országos Gokart Bajnokság idei hatodik állomáshelyén az ERT Racing Team alakulata.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: OLLÉ IVÁN

A folyton változó időjárás mindenkinek megnehezítette a dolgát, ám a csapat pilótái így is becsülettel helytálltak. A galántai magyar Magyarics Erik – akinek csapata a magyarországi magyar versenyzők körében is egyre népszerűbb – érdeklődésünkre a következőképpen értékelte a futam történéseit.

„A dunaszerdahelyi pályán nőttem fel, tehát tökéletesen ismerem minden pontját. Ez megkönnyítette a dolgunkat, hiszen így könnyebb volt magyarázni az íveket a pilótáknak, illetve beállítani a gokartokat az adott időjárási körülményeknek megfelelően" – mondta el a csapatfőnök.

„Kovács Zsombor hétvégéje nagyon jól alakult a Rotax Max Juniorban. Az első futam izgalmas csatát hozott, többször is oda-vissza előzgették egymást a többiekkel, végül a 2. helyen ért célba. A második futamban rögtön az első kanyarban átvette a vezetést, amit a leintésig meg is tartott" – meséli.

A Rotax Max Seniorban két versenyző képviselte a csapatot. Beke Olivér az időmérőn a 8. helyre kvalifikálta magát, ám később a futamokon sikerült javítania, így egy 4. és egy 5. hellyel zárta a hétvégét. Nyakacska Ádámnak kevésbé volt szerencséje, ő az időmérőn elért 2. helyezéséből a futamokon már nem igazán tudott profitálni. „Az első futamon vétettem egy nagy hibát: a hátsó visszafordítónál megtámadtam az első helyezettet, megcsúsztam picit a vizes pályán, és kirepültem a bukózónába" – emlékezett vissza a pilóta, aki így az 5. helyen végzett, a második futamon pedig műszaki hiba miatt búcsúzott.

Dunaszerdahelyen egy új taggal bővült az ERT Racing Team legénysége, Németh Csaba a DD2-es kategóriában az első futamot a 4. helyről volt kénytelen feladni technikai probléma miatt, ám a második futamon nagyot mentett, és az utolsó helyről egészen a 4. helyig jött előre a leintésig.

A csapattulajdonos elégedetten summázhatta a verseny végén: „Egy-két jó versenynyel még van esélyünk megnyerni a magyar bajnokságot a Rotax Max Senior és a Rotax Max Junior kategóriában."







Az ERT Racing Team dunaszerdahelyi pilótái: Kovács Zsombor, Beke Olivér, Németh Csaba és Nyakacska Ádám



Amikor a TDI legyorsulja az RS-t





25 éves az Audi TDI és népszerűbb, mint bármikor

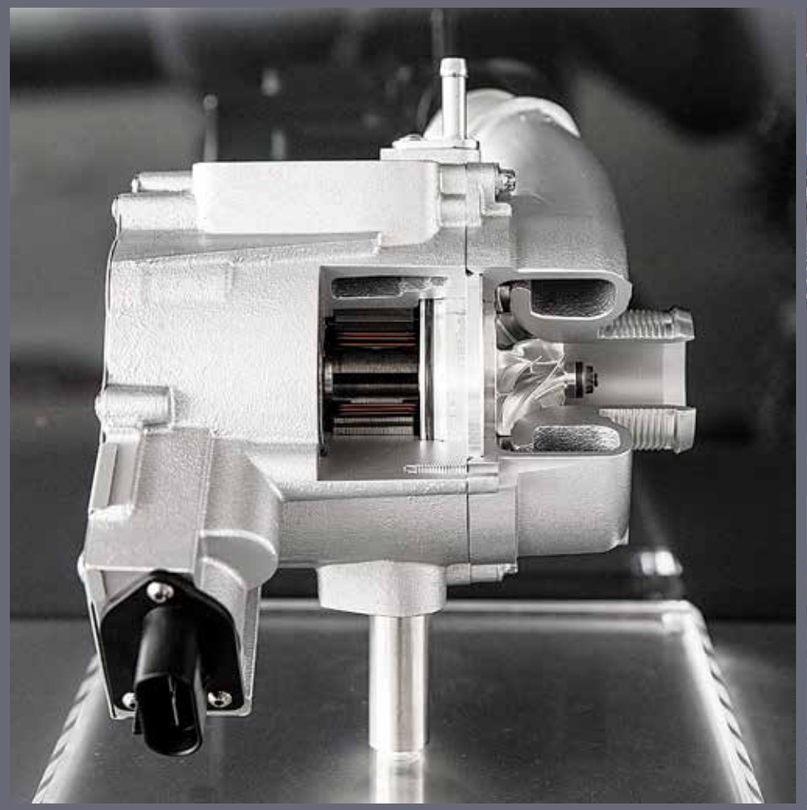
Egy 22 500 lóerős motor, Európa legszebb-leghosszabb közúti alagút-hídja, felső kategóriás limuzinok menetpróbája és két különleges prototípus padlógázas versenypályatesztje: ez szerepelt az Audi TDI 25. születésnapi ünnepségének programjában. No meg néhány komoly előadás arról, hogyan is autózhatnak majd az elkövetkezendő években a német vállalat dízel erőforrásainak rajongói.

SZÖVEG, FOTÓ: BETHLEN TAMÁS

Huszonöt évvel ezelőtt Frankfurtban egy új motor debütált az Audi akkori csúcsmodelljében, a legendás 100-asban. A két és fél literes direkt befecskendezős és tisztán elektronikus szabályozású turbódízel, a TDI 120 lóerőt és 265 Nm-t tudott, ez pedig a kecsegtetően alacsony fogyasztás mellett éppen elég volt ahhoz, hogy elhitesse a vásárlókkal, a jövő technikája lett az övék. Nem tévedtek, akik anno a gázolaj mellett szavaztak, hiszen a fejlődés azóta is óriási: negyedszázad múltán a négykarikások egyik mai büszkeségéből, a többek között az A7-esben szolgáló háromliteres erőforrásból már 272 lóerőt és 580 Nm nyomatékot tudunk kisajtolni, miközben mind az ehhez szükséges üzemanyag mennyisége, mind a károsanyag-kibocsátás egyre alacsonyabb értékeket mutat. A márka eladásainak ma már több mint háromnegyedét TDI-vel kérik a vásárlók, összesen 156-féle motor jelenti a kínálatot, kezdve a háromhengeres 90 lovastól a 12 hengeres 500 LE-s verzióig.

A technológia audis bevezetésének évfordulóján egy egészen különleges eseményt szerveztek az ingolstadtiak – hétköznapinak egyáltalán nem nevezhető helyszíneken. A médiát előbb Koppenhága leghíresebb ipari műemlékéhez, a Diesel House-hoz hívták (http://www.dieselhouse.dk), amelynek gyomra egy méretes erőforrást rejt. A hajómotor 1933-tól három évtizeden át szolgálta a dán főváros áramellátását, de 2004-ig tartalék gyanánt még alkalmanként többször beindították, manapság pedig minden hónapban kétszer ezt ismét megteszik – a műértő közönség legnagyobb gyönyörűségére. A MAN helyi leányvállalata által gyártott háromemeletes háznyi monstrum ugyanis a legfinomabb olajszagot árasztva és 22 500 lóerőt termelve ugyanolyan precízen jár, mint nyolcvan éve. Közben persze hangos, és mind az 1400 tonna tömegét érezteti a látogatókkal, de hát éppen ez az, ami miatt idelátogatnak Rudolf Diesel XXI. századi rajongói…

Az Audi újságíró vendégei ezután is maradhattak nyolc hengernél és a gázolajnál, de az áramtermelő percenkénti 115-ös fordulatszámát többszörösére kellett emelni, ugyanis egy A8-as volánja és egy 4.2-es TDI motor mögött elhelyezkedve kezdődött az első menetpróba. A márka zászlóshajójával átsuhanni Dániából Svédországba a híres Öresund hídon (hivatalosan Öresund-összeköttetés, hiszen egyharmada alagút a tenger alatt), az ember építészeti tudásának egyik csúcsteljesítményén, olyan érzéssel tölti el az utasokat, mintha a sors kegyeltjei lennének. A limuzinról a hetven kilométeres út után rosszat mondani minimum ünneprontás volna, az más lapra tartozik, hogy különleges tudás is kellene ehhez a produkcióhoz, mert a csúcsmodell mindenben tökéletes.



25 év alatt a TDI motorok összlökettérfogatukra vetítve több mint százszázalékos teljesítmény- és forgatónyomaték-növekedéssel büszkélkedhetnek, miközben károsanyag-kibocsátásuk 98 százalékkal csökkent







A Malmő melletti Sturup versenypályán aztán jöhetett a beavatás elméleti, majd gyakorlati része három felvonásban. Az ingolstadti mérnökök hada előadásokon ismertette a vállalat elképzeléseit a közelebbi és a távolabbi jövőről, amelyet a különleges technikai fejlesztések segítségével egyfelől meg kell majd védenünk a környezetszennyezéstől (a világ károsanyag-kibocsátásának mintegy 10 százalékát az autósoknak köszönhetjük!), másrészről azért nyugodtan élvezhetünk is. Sőt, akad, amire már nem is kell várnunk. Az Audi ultra (így, kis betűvel) motorokra például a vállalat jelenlegi kínálatában is ráakadhatunk, a TDI paletta 15 ilyen erőforrás szerepel, és közös jellemzőjük, hogy az összes konkurenssel összevetve is a „legzöldebbek" közé tartoznak. A nagyobb teljesítmén–kisebb fogyasztás–alacsonyabb kibocsátás háromszög eredményei persze nem jöttek ingyen, többek között annak is köszönhetjük, hogy a technológia legfontosabb részének számító befecskendezők ma már 0,1 mm átmérőjű csövein keresztül lassan 2500 bar nyomással lövik be az üzemanyagot a hengerekbe (a győri gyár dolgozói tudnának erről mesélni). Sőt, az is kiderült, hogy a kifinomult vezérlés révén egy munkaütem alatt – a minél tökéletesebb égés érdekében – mindezt akár tízszer is képesek megtenni. A csúcsot jelenleg ezen a fronton a 2800 barral dolgozó idei Le Mans-i győztes e-tron jelenti, amely nagyjából 100 kW/liter teljesítményre volt képes idén Franciaországban, ugyebár 24 órán keresztül, eszeveszett tempót diktálva. Naná, hogy ennek az űrautónak a demóváltozata is ott sorakozott a sok látnivaló között.

És ha már az elektronikánál tartunk: itt az ideje felkészülnünk arra, hogy a korábbi 12 voltos rendszerek helyett 48 voltos, energia-visszanyerő megoldásokkal tuningolt hálózatokat építsenek a gyártók, hiszen az autókba épített temérdek eszköz áramigénye egyre nő. A négykarikások legújabb (és ezúttal talán legnagyobb) dobása, az elektromos kompresszor például 7 kW teljesítményű. Arra tervezték, hogy gyorsabban reagáljon, mint a kipufogógáz légáramlása, és gyakorlatilag egy szemvillanás alatt megfelelő mennyiségű levegőt fújjon a turbóba. „Ez lehet a jövő, sőt, már a jelen egyik legkomolyabb újítása" – állapítottuk meg a kollégákkal, és a következtetés nem volt merész, hiszen néhány percen belül ott ültünk egy A6 e-concept ülésében. A köznyelvben máris „villanyturbónak" elnevezett megoldással képesek voltunk arra, hogy gyorsulásban pár pillanatig magunk mögé utasítsuk az Audi benzines büszkeségét, az 560 lovas és 700 Nm-es nyomatékkal büszkélkedő RS6-ost. Hosszabb távon, azaz néhány száz méteren persze kijött, hogy a mi autónk „csak" 326 LE-t és 650 Nm-t tud, de nem szabad elfelejteni, hogy a fogyasztása mindössze az ellenfélének a felére rúgott. Ezzel azonban még nem volt vége a demonstrációnak, beülhettünk egy RS5-ös TDI e-conceptbe is, amely a vállalat első dízel RS modellje, és a kisebb tömegű, kétturbós motorral (385 LE és 750 Nm) már-már megszorongathattuk a felvezető autóként próbálkozó benzines szörnyet.

Az Audi jövődemonstrációjából a nap végén aztán visszatértünk a jelenbe: az A7 Sportback 3.0 TDI clean diesel minden finomságát kihasználva autózhattunk „haza", Koppenhágába. Megjegyzendő: a dán fővárosnál jobb kiindulási és befejezési pontot keresve sem lehetett volna találni a workshophoz, hiszen a legendásan környezettudatos skandinávok „zöld" módszerei talán itt figyelhetők ki a legjobban: az utakon közlekedő négykerekűek között nagyon magas az elektromos és hibrid járművek aránya. Náluk csak egy csoportból akad több, a kerékpárosokból…







AQUAPROFIT
Több mint tanácsadás







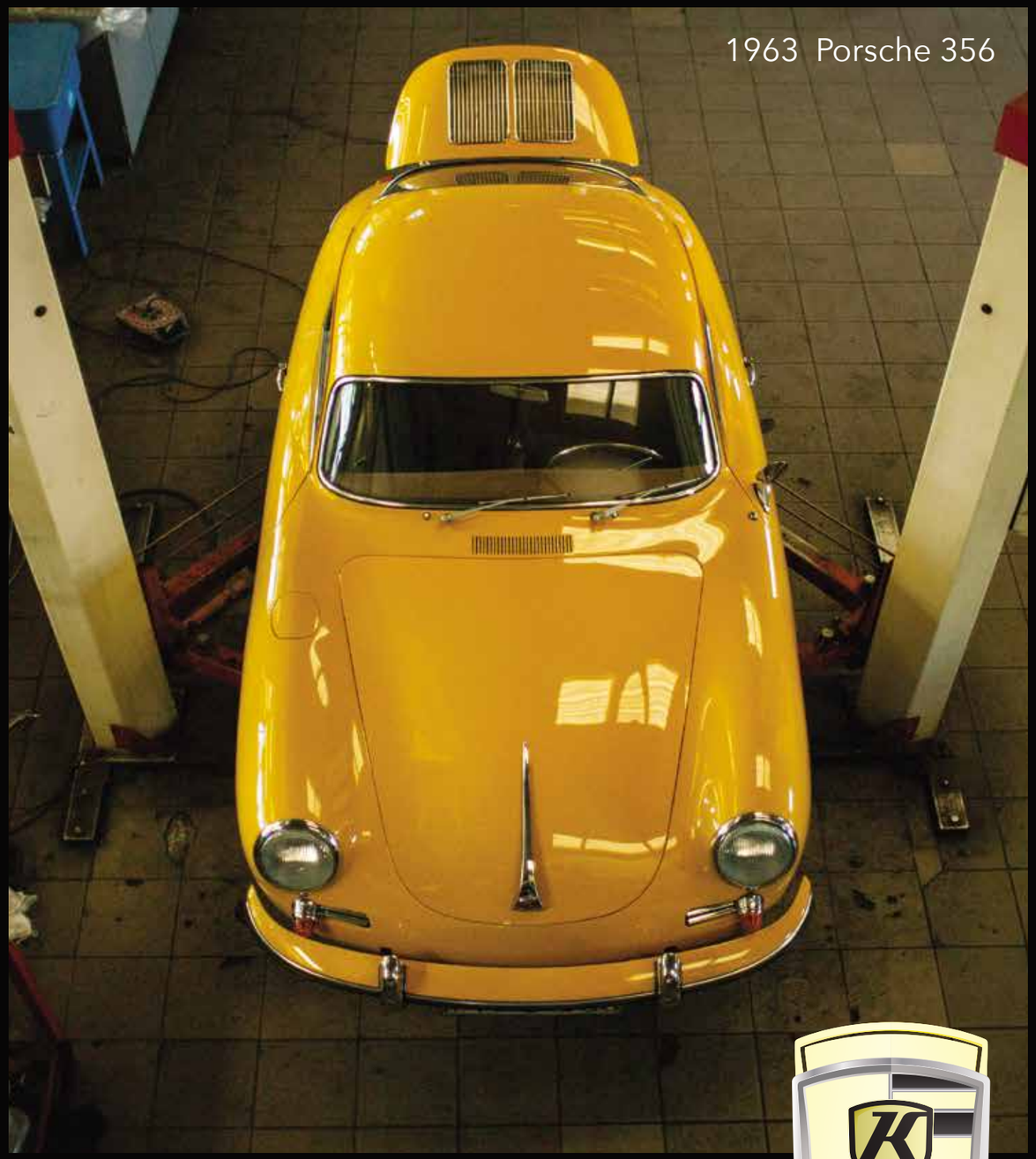






www.aquaprofit.com

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



Teszt első kézből

KW Toyota GT86

Magazinunk Magyarországról egyedüliként kapott meghívást a Hockenheimringen rendezett Tuning Cars Press Day-re, amelyen a német autóépítő cégek színe-java mutatta be idei alkotásait. A négykerekű csodákat ki is próbálhattuk, így kerültünk többek között egy KW Toyota GT86 volánja mögé.

SZÖVEG: KERÉNYI ÁDÁM • FOTÓ: KRÉMER KRISZTIÁN



A KW két teljesen eltérő autóval jelent meg az eseményen. A limitált kiadású Audi R8 GT-t későbbre hagytuk, mintegy habnak a tortára, helyette elsőre azzal a Toyota GT86-tal ismerkedtünk, amely a legendás AE86-os Toyota utódja.

A motor gyárilag 200 lóerőt teljesít, amelyhez a tuningcégnél nem is nyúltak hozzá, azonban így is élményautóvá változtatták a KW mérnökei a kis sportgépet.

A beltérben a középkonzol a 80-as éveket idézte, az időt kvarcóra mutatta, a kocsi minden luxust nélkülözött, az ülések sportosak voltak. Ezen nem kell csodálkozni, az autót nem is a kényelem miatt gyártják, hanem hétvégi hobbiautónak. A KW is ebbe az irányba mozdult el, amikor alárakták az OZ felniket, a félslick gumikat és az ST XTA futóművet. (Sokan talán nem tudják, hogy ez a vállalat gyártja az ST futóműveket is, amellyel a középkategóriás állítható futóművek piacára kívánnak betörni, és amelynek a reklámarca maga Ken Block.) A futómű magassága és csillapítása is állítható, valamint tartozik hozzá egy két irányban állítható toronycsapágy, amivel könnyedén lehet játszani utcai és pályabeállítások között.



A kis Toyota a fenti módosításokkal nagyon jól kezelhető, és igazán élvezetes vezetést nyújt. Az alacsonyra helyezett súlypont és a sportos futómű nagyon pontos irányítást eredményez, a jól megválasztott gumiabroncsok pedig a tökéletes tapadást biztosítják. Ezekkel az apró módosításokkal is már teljes mértékben alkalmas az autó pályanapokra és a vezetési tudásunk csiszolására. Gyárilag önzáró differenciálművel rendelkezik, és a segédelektronika is teljesen kikapcsolható, így akár a drift alapjait is elsajátíthatjuk a GT86-tal. A problémát egyedül az jelentheti, hogy a Toyotánál nem fordítottak kellő hangsúlyt a motorteljesítményre és a 200 lóerőt hamar kinövi az ember, ráadásul az autó összes többi alkotórésze többet nyújt, mint amit ezzel a motorral ki lehet használni...

A technikai átalakítások mellett a KW nem feledkezett meg az optikáról sem, és felszerelte a kis kupét egy felfelé nyíló ajtóval is (LSD – Lambo Style Door), ami mögött szintén sok mérnöki munka áll, hiszen az minimális oldalmozgás mellett nyílik rögtön felfelé, s ez nem egy megszokott megoldás.

Összességében kijelenthető, hogy a Toyota GT86-os sportkupéja az, aminek látszik, és méltó utódja a régi Toyota AE86-nak, bár a teljes sikerélményhez elengedhetetlen lenne a motor teljesítményének fokozása.

Hatás az érzelmekre

Opel Astra Cosmo 1,6 Turbo OPC Line

A modellciklusa vége felé közeledő Opel Astrát sportos külsővel és erős motorral tettük próbára – és bizony elvarázsoltak bennünket a rüsselsheimiek trükkjei.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK



A tesztautónk két területen hat a szívre. A magyaros szálat a kocsi 170 lóerős szíve képviseli, amely a General Motors ultramodern szentgotthárdi gyárában készül. Az erőmű a ma divatos kis hengerűrtartalmú turbómotor, amely a hajdani kétliteres szívókat váltotta le. A jó hangú négyhengeres előtt le a kalappal, hiszen minden szempontból kiválóan teljesít, az utak királyának érezheti magát vele az ember. Persze hasonlóan elismerésre méltó a sportossá varázsolt karosszéria is, a látványt megkoronázva a 19 colos kerekekkel. Sőt, szinte minden részlet ínycsiklandónak tűnik. A konstrukció mindössze egy területen hibádzik: a fogyasztásnál.

Érdekes, hogy nem a hatsebességes, hagyományos automata váltónak köszönhető a nyolc liter körüli átlag. Az okot máshol kell keresni. Az Astra a kompakt osztály egyik legrégibb versenyzője, amelynél a folyamatos frissítések ellenére (motor, külső) egy dolog nem változott: a kocsi tömege. Ez a modell 1403 kilót nyom a mérlegen, a konkurencia az új acélipari vívmányok és a friss padlólemezek miatt 100-150 kilós súlyelőnyben van. Ha ezt és az automata váltót bekalkuláljuk, akkor már jól fogyaszt az Astra.



Az Opel gyári tuningcége (OPC) a külsőt és a belsőt tette sportossá, így kerültek a fülkébe a combtámaszokkal felszerelt első sportülések, amelyek igen kényelmesek. Természetesen minden mai elektronikai vívmány elérhető az Astrában, Sport állásban a futómű karaktere például keményebbre változik, ezen felül a gázpedál reakciója is élénkebbé válik. Az élvezeti faktor nem csak ekkor magas, hála a Flex Ride futóműnek, minden beállításban öröm a vezetés.

Az automata váltó szerencsére nem a „gondolkodós” fajta, bizonytalanság a fokozatkiválasztásoknál csak alacsony sebességnél fordul elő. Aki elcsábul a sportos külsőnek és a turbómotor párosának, az jó ár/érték arányú, magas felszereltségű, látványos autót kap a pénzéért.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4419/1814/1510 mm
Motor:	1598 cm³, 170 LE/6000, 260 Nm/1650
Gyorsulás (0–100 km/h):	9,2 mp
Ár:	8 1500 000 Ft (alapár: 5 990 000 Ft)
Tesztautó:	Opel Southeast Europe Kft.



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

Kövesdán

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

Kövesdán Kft

Alvó oroszlán

Peugeot 3008 Allure 2.0 HDI 150 LE

Nyugalmat árasztó megjelenés, sportos vezetési élménnyel és hihetetlen fokú praktikummal fűszerezve. Erős, határozott egyéniség, praktikus és kényelmes családi autó, amely apuka kedvenc játékszereként is szolgálhat, ha épp egymaga marad a volán mögött. Ez az új Peugeot 3008-as.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: FÖLDI ATTILA



A francia gyártó a 3008-as megalkotásakor a hagyományokkal való szakítást tűzte ki zászlajára, és igaz, ami igaz, egy olyan járművet ismertünk meg benne, amely mindenkinek tud kellemes meglepetéseket okozni. A kompakt crossover nem teljesen sportautó, nem teljesen családi autó, nem teljesen SUV, nem teljesen berliner, nem teljesen egyterű – egy picit ez, egy picit az. A Peugeot 3008-as egy erős egyéniség, amely nem a tömeget, nem az eddig bevált koncepciókat és legfőképp nem az elvárásokat követi. Épp ellenkezőleg: meghökkent.

Az utastér igényes és meglepően tágas kialakítású, olyan mintha belülről kétszer akkora lenne az autó, mint kívülről. Mindenhol kényelmesen lehet benne utazni. De ami engem a legjobban megfogott benne, az a külső paraméterek alapján meglepően jó vezetési élmény és a praktikusság hihetetlen fokú elegye.

A 150 lóerős kétliteres dízelmotor a maga 340 Nm-vel szinte kéri a sportos vezetési stílust. A nagy erőhöz remek úttartás és könnyű vezethetőség társul, relatíve nagy méretei ellenére ideális városi autó, szűk helyen is kiválóan lehet vele manőverezni. A gyár által kommunikált 100 km-re vetített 6,7 literes fogyasztás abszolút reális, és az 512 és 1604 liter között variálható csomagtér elképesztően sokrétűvé teszi a felhasználási lehetőségeket, nem beszélve a szintén a csomagtérben elhelyezett elektromos lámpáról, ami a helyére visszatéve folyamatosan töltődik.

A Peugeot 3008-at elsősorban olyan családapáknak ajánlanám, akikben megvan a modellre is jellemző kettősség. „Alvó oroszlán" üzemmódban tökéletes családi autó, de ha a gyerekek már az óvodában, az asszony már a munkahelyén van, akkor a sebesség oltárán is lehet kicsit áldozni.

Nem reprezentatív felmérésem szerint erőt sugárzó megjelenése, és főképp a panoráma üvegtető a fiatal hölgyek körében is igen népszerűvé és vonzóvá teszi a 3008-ast, míg a horgászok állítólag a ledönthető hátsó ülőpad miatt rajonganak érte. No meg nyilván azért, mert ez egy jó fogás...

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4365/1837/1639 mm
Motor:	1997 cm³, 150 LE, 340 Nm
Gyorsulás (0–100 km/h):	9,8 mp
Ár:	7 150 000 Ft (alapár: 4 915 000 Ft)
Tesztautó:	Peugeot Magyarország











- HB PACK Kft.
- Öko Racing Média Kft.
- BB PACK Kft.
- Ratizol Kft.
- Triál-Tech Kft.

Köszönjük a támogatást!



Kacér szédítő

Renault Clio GT 120 EDC

Egy igazi pajkos csábító, már az első pillantásra megigézi áldozatát. Gyönyörű, kecsesen légies és dinamikus formák, amelyek mögött igazán sportos vezetési élményt sejt az ember.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TDK

A szerelem megvakít. Márpedig az új Renault Clio GT egyértelműen a legszenvedélyesebb emberi érzésre játszik, már-már arcpirító kendőzetlenséggel. A megjelenés a vágy tárgyává teszi ezt a modellt. Olyan, mint a legszebb lány az évfolyamban, aki után minden srác eped, ő pedig ezt pontosan felismerve füllent, kacérkodik, játszik a szédült szerelmesekkel. Mert mondjuk ki, meg kell szédülni ahhoz, hogy elhiggyük és átéljük az új Clio GT sportos vezetési élményét. Tapasztaltabb férfiként hamar átlátunk a szitán, és mi vigyorgunk visszasza pajkosan az autóra, hogy „Nem, nem, kicsi lány, ennek mi már nem dőlünk be!" De a játék persze így is működik, ha belemegyünk...

Tesztautónk legnagyobb vonzereje tehát a külső. Felcsillan a szemünk, amikor meglátjuk, és alig várjuk, hogy vezessük. A sportos ülés és belső tér csak tovább fokozza bennünk a várakozást, a slusszkulcs hiánya és a gombbal való indítás pedig egyenesen versenyautós élményt kölcsönöz a járgánynak.

Az első méterektől egy érzéki kalandokkal teli játékos utazásra invitál minket a modell. Először is: alig van hangja a kicsikének, de a gombok között kutatva megtaláljuk az R-Sound Effect alkalmazást, amelynek segítségével kiválaszthatjuk, hogy a Nissan GTR, a Clio V6, a Clio Cup, az Alpine A110 vagy épp az R8 Gordini zúgását akarjuk hallani menet közben saját autónkban. Tudjuk, hogy a fele sem igaz, tudjuk, hogy játékos füllentés az egész, és mégis belemegyünk, hagyjuk megcsalni az érzékeinket, mert mi tagadás: izgalmas a játék, és az élmény a lényeg, nem a kijózanító valóság.





Szívesen kipróbálná az ember ezt az autót az 1,2-es helyett egy erősebb motorral

Az R.S. Drive alkalmazás segítségével választhatunk normál és sport üzemmód között, de utóbbi sem okoz ájulást. A gyorsulás nem az igazi, nem tapadunk az ülésbe, az automata váltó ráadásul sokat elvesz a sportautós élményből. Persze lehet váltani a kormány mögötti fülekkel is, ami bennem kicsit Richard Burns ralis benyomást kelt, sokkal könnyebb kezelhetőséggel és irányíthatósággal, sokkal kisebb tempóval és nagyobb biztonsággal.

Szédült első szerelmesnek kell lenni ahhoz, hogy valaki igazán élvezni tudja az új Clio GT vezetését. Ezért elsősorban olyan tehetősebb apukák figyelmébe ajánlom, akiknek a fia a szimulátorok világában nőtt fel, és az utcát is hajlamos versenypályának nézni. A kocsi volánja mögött olyan érzése lesz a kölyöknek, mintha egy igazi versenyautót vezetne, a valóságban viszont a legnagyobb biztonságban tudhatjuk, egy normál fogyasztású, városi közlekedésre tökéletesen alkalmas (a dugókban az automata váltó rendkívül kényelmes, ahogy a tolatókamera és az érintőképernyős GPS is nagy segítség lehet kezdő sofőröknek) autó volánjánál.

A hatás a lényeg, nem a valóság, az új Clio GT pedig kétségtelenül a leggyönyörűbb illúziók egyike.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4062/1732/1448 mm
Motor:	1197 cm³, 120 LE, 190 Nm
Gyorsulás (0–100 km/h):	9,4 mp
Ár:	5 145 000 Ft (alapár: 4 750 000 Ft)
Tesztautó:	Renault Dél-Pest

Kakócz Bettina

BMW 320d

Lány

Név: Kakócz Bettina
Kor: 19 év
Lakhely: Hajdúnánás
Foglalkozás: diák

Autó

Név: BMW 320d
Gyártási év: 2014
Teljesítmény: 184 LE
Motor: 1995 cm³





Fotó: Janics Attila







OLVASÓINKTÓL

A két Mercedes ütközéséről
Rosberg tudhatta, hogy Hamilton van a belső íven, és tudhatta, hogy rá fog zárni. A rázárás szabályos, de szerintem Rosberg sem volt annyira szabálytalan, hogy az egészet rá lehetne fogni. Egy kicsit messzire ment, azt viszont túlzás lenne állítani, hogy az egész az ő hibája. Ott a kocsiban ülve az első vezetőszárnyat nem látja a pilóta.

Sándor Csépányi

Ricciardo a közönség kedvence lett
Az idei év üde színfoltja számomra Ricciardo. Igazi csupaszív figura, és ha akarnám, se tudnám kritizálni. Ebben a mostani agyonszabályozott és vitákkal teli időszakban jó érzés az őszinte örömöt is látni valakin.

Szőke István

Villeneuve szerint korai Verstappen debütálása
Igaza van. A jelenlegi F1-es pilóták mind megdolgoztak azért, hogy autóba ülhessenek, sokan először csak tesztpilóták voltak. Erre jön egy befolyásos szülő gyereke, és azonnal ülést kap. Ez így nagyon nem helyes.

Pusztai Merci

A Ferrari változtat szemléletmódján
Örülök, hogy a mellébeszélés és a fogadkozás helyett végre felismerték, hogy változtatni kell, másrészt el is kezdték azt. Remélem, hogy a változtatások meghozzák a kívánt eredményt, és újra megerősödnek. Jó lenne a Mercedes és a Red Bull mellett megint az élmezőnyben látni őket, a McLarennel együtt.

Pócsföldi Tamás

Merre tovább, Romain Grosjean?
Két legnagyobb esélye a Lotus és a McLaren is motorszállító-váltás előtt áll. A Honda teljes rejtély, a Lotus viszont anyagilag nem túl stabil. Más csapatok, mint a Red Bull, a Mercedes és a Ferrari foglaltak. Ám a McLaren financiálisan jobb helyzetben van, és szerintem a Honda sem sajnálja a pénzt, így talán jobban járna ott.

Kinstadtner Tibor

Magnussen megmozdulásai
Kellett már egy ilyen mentalitással rendelkező pilóta a Formula-1-nek, viszont még idő kell neki, hogy ezeket a manővereket olyan szinten kivitelezze, amivel nem lépi át a sportszerűség határait. Ám a monzai megmozdulása szerintem nem érdemelt volna ekkora büntetést.

Krisztian Bicsak

Övék a jövő?
Bottas és Ricciardo világbajnoki anyagból vannak gyúrva. Ezt véleményem szerint Monzában kétséget kizáróan bebizonyították azzal, ahogy átgyalogoltak a mezőny magján. Azt gondolom, hogy ők ketten kiemelkednek a fiatal pilóták közül nemcsak a tempójuk, hanem a sokoldalúságuk miatt is.

István Kovács

TÍZ ÉVE ÍRTUK



A McLaren finn versenyzője, Kimi Raikkönen a Magyar Nagydíj előtti háromhetes szünetben házasságra váltotta jegyességét, amikor gyűrűt húzott választottja ujjára. A ceremóniára a média figyelő szemeitől távol, Finnországban került sor, ahol Kimi a 22 éves Miss Skandináviát, Jenni Dahlmant vette feleségül. Az eseményről mindössze egy fotó került ki, ám az is kiszivárgott, hogy a lakodalmat követően az ifjú pár egyhetes nászútra utazott, hogy aztán Raikkönen Zürichhez közeli otthonában elkezdje közös életét.

Ayrton Senna 1994-es halálos balesete után újra felkerülhet a vezetéknév egy versenyautóra, hiszen nemrégiben egy újabb Senna tűnt fel a versenypályákon. A legendás pilóta unokaöccse, Bruno Brands Hatch-ben debütált (és 21 induló közül a 16. helyen végzett) a Formula BMW sorozatban: a Carlin Motorsport színeiben állhat majd rajthoz, akikhez egy sikeres teszt után vezetett az útja.

Szomorú véget ért Michael Schumacher 1999-es világbajnok Ferrarija: egy Kaliforniában megrendezett, történelmi autók számára kiírt versenyen a tulajdonosa szó szerint kettétörte. Az F399-es büszke gazdája és vezetője csodával határos módon egy karcolás nélkül megúszta a kalandot. Kroymans úr természetesen nagyon sajnálja a Laguna Seca-i incidenst, ám nekünk nem kell ugyanezt éreznünk vele szemben: a férfinak ötven másik maranellói különlegesség is sorakozik a garázsában.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Sebastien Bourdais azt állítja, hogy a Magyar Nagydíj előtt a Toro Rosso SMS-ben tudatta vele menesztésének tényét. Franz Tost csapatfőnök ezt cáfolta, azt viszont nem, hogy a felek peren kívül állapodtak meg egymással a szerződésbontás után. „A Toro Rossónál tudták, hogy a menesztést úgysem tudnák megvédeni a bíróság előtt" - mondta a L'Equipe-nek a francia menedzsere, Nicolas Todt.

Brit sajtóértesülés szerint Kimi Raikkönen az idei évad végén komoly végkielégítéssel távozik a Ferraritól, ahol helyét Fernando Alonso veheti át. Ha minden igaz, a finn éves fizetésének feléért, mintegy 20-25 millió dollárért hajlandó eltekinteni a szerződésében foglalt utolsó idénytől. Pletykálják azt is, hogy menedzserei a Brawn-Mercedes felé kacsintgatnak, míg az északi versenyző szíve szerint már jövőre a rali-vb-n folytatnál pályafutását. Más források ugyanakkor úgy tudják, Kimi esetleg visszatérne korábbi istállójához, a McLarenhez.

Világbajnok lehet 2009-ben a Red Bull Racing versenyzője, Mark Webber – véli az ausztrál sofőr legendás honfitársa, Sir Jack Brabham. Az F1-ben háromszor is a trónra jutó 83 esztendős veterán kijelentette: „Meggyőződésem, hogy Mark Webber képes ezt végigcsinálni, és meg tudja nyerni az idei bajnokságot, ha a kocsija teljesítménye kitart. Ahogyan csak tudtuk, támogattuk Markot, és most nagyszerű látni, hogy ilyen kitűnően teljesít."

SZÁMTAN

9 **FUTAMRA** volt szüksége a WRC-be visszatérő Hyundainak, hogy megszerezze első győzelmét a sorozatban

28. **SZEZONJÁT** tölti az F1-ben a Mercedes ügyvezetője, Paddy Lowe, aki már gyermekkorában is autókkal versenyzett

17 **ÉVESEN** jövőre minden idők legfiatalabb pilótájaként fog bemutatkozni Max Verstappen a Formula-1-ben

86 **VERSENY** után először esett ki műszaki meghibásodás miatt Fernando Alonso Monzában

201 **NAGYDÍJÁBÓL** csak egyet tudott megnyerni Jean Alesi, aki híresen rosszul választott magának csapatokat

969 **EZREDMÁSODPERCCEL** győzte le csapattársát élete első F1-es időmérőjén André Lotterer

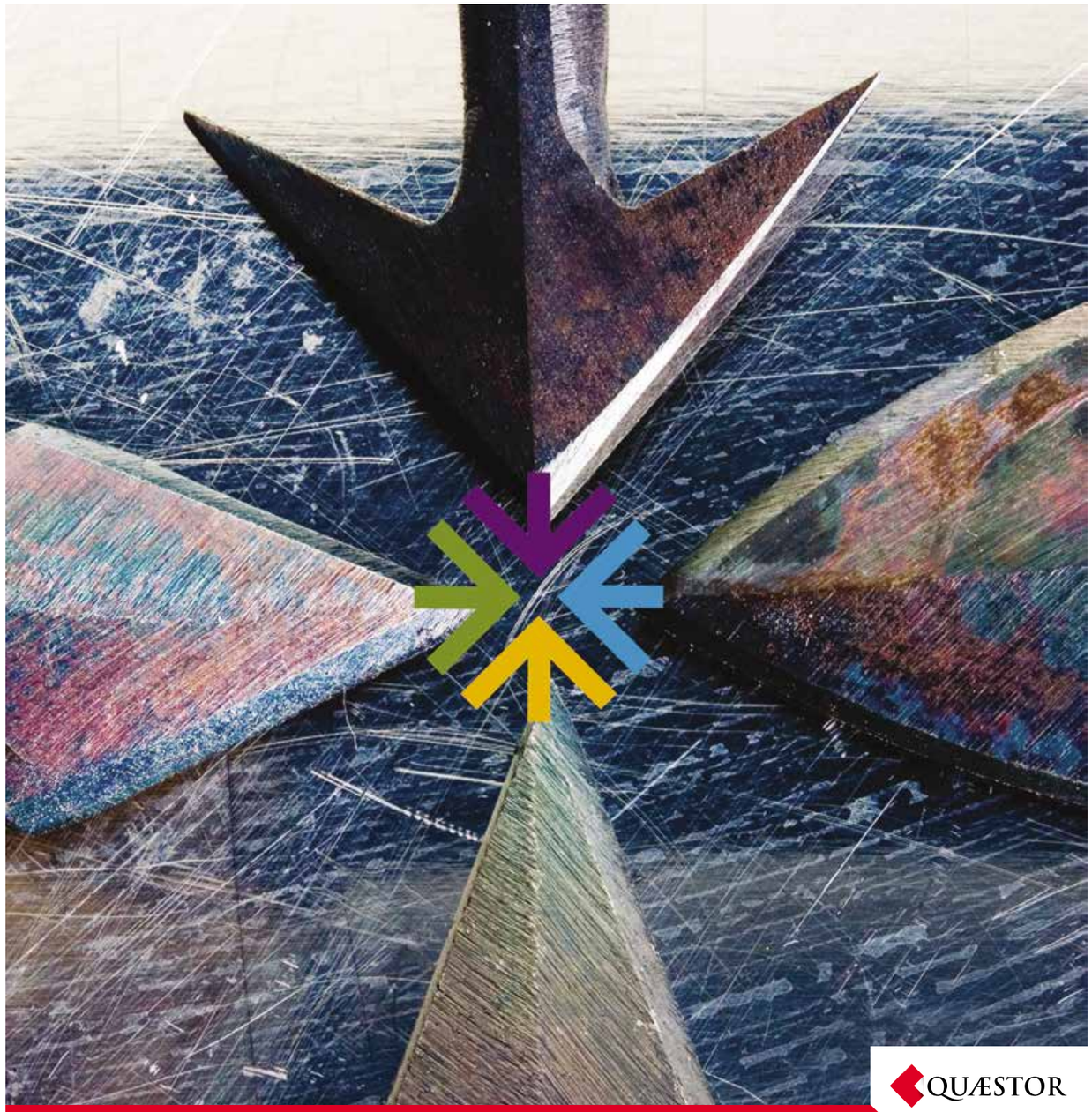
741 **LÓERŐ** leadására képes a Ferrari egyik legerősebb sportautója, az F12 Berlinetta

7845 **MÉTER** hosszú az Öresund-összeköttetés, amelyen egy sajtóesemény alkalmából átsuhantak az Audi legújabb modelljei

HÁZUNK TÁJA

Nem mindennapi helyszínen ünnepelte az Audi a TDI motorok 25. születésnapját: az esemény Koppenhága ipari műemlékében, a Diesel House-ban egy működő, valaha elektromos áramot termelő óriás motor árnyékában zajlott. A háromemeletnyi szerkezet minden porcikája óriási volt, többek között a kollégánk mellett álló szelep méretéből is le lehetett szűrni, micsoda műszaki bravúr volt az erőforrást a múlt század elején megépíteni.



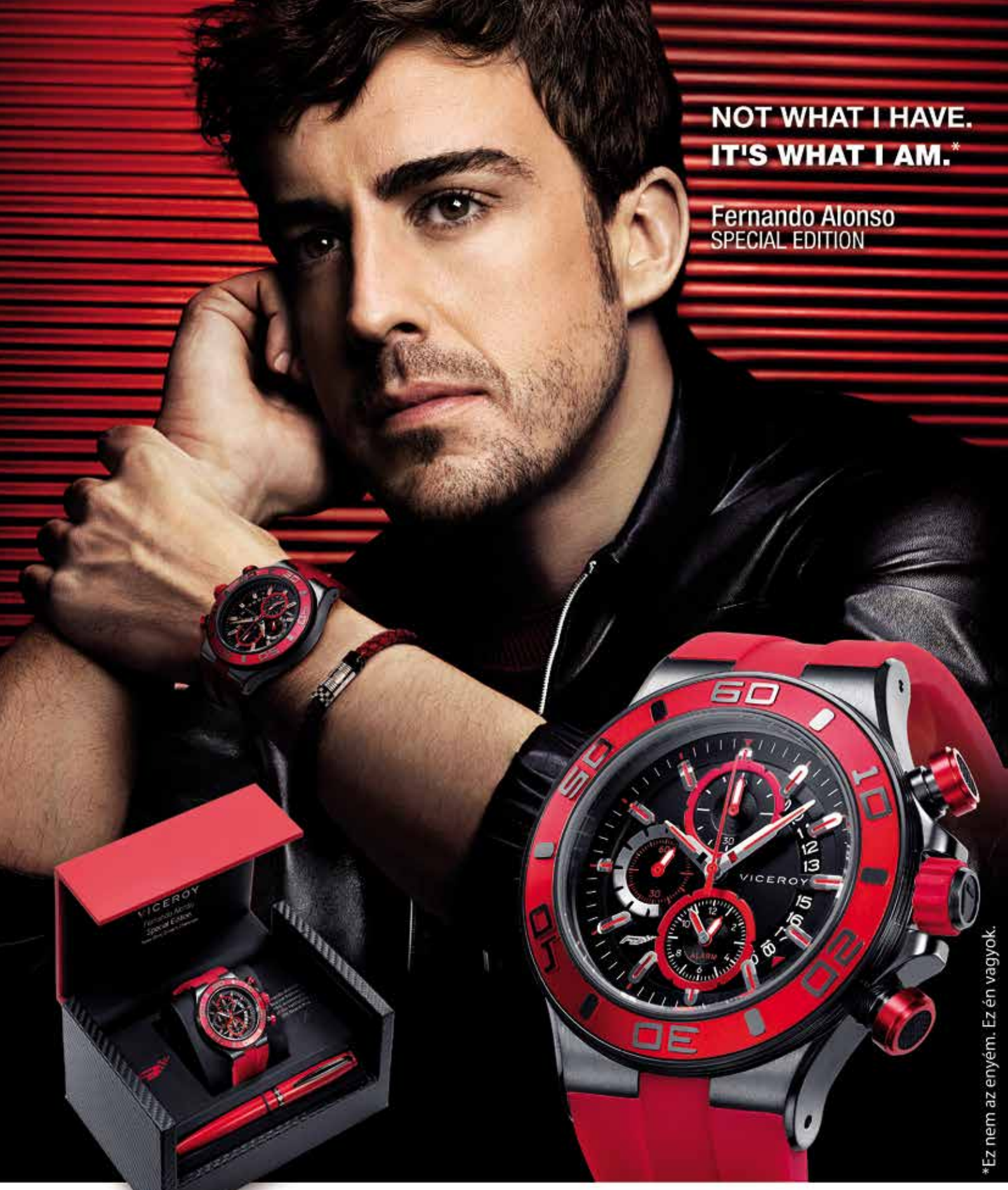


QUAESTOR Csoport
A megoldások helye

QUAESTOR Pontok

Budapest, V. Báthori u. 4. Tel.: (1) 302-5010; **Budapest, XIII.** Duna Plaza II. em. Váci út 178. Tel.: (1) 239-3725; **Budapest, II.** Mammut I. főbejárat Tel.: (1) 299-9999/2802; **Budapest, IX.** Ráday utca 7. Tel.: (1) 299-9999/2902; **Dunaújváros,** Devecseri G. u. 4. Tel.: (25) 512-560; **Debrecen,** Csapó u. 7. Tel.: (52) 430-740; **Eger,** Szent János u. 11. Tel.: (36) 428-410; **Gyöngyös,** Köztársaság tér 1. Tel.: (37) 301-072; **Győr,** ETO Park I. emelet, Nagysándor József u. 31. Tel.: (96) 815-930; **Győr,** Schweidel u. 15. Tel.: (96) 312-111; **Kaposvár,** Ady E. utca 9. Tel.: (82) 321-300; **Kecskemét,** Dobó krt. 13. Tel.: (76) 416-504; **Miskolc,** Corvin u. 1-3. Tel.: (46) 413-851; **Nyíregyháza,** Rákóczi út 1. Tel.: (42) 509-040; **Pécs,** Rákóczi út 19. Tel.: (72) 224-049; **Sopron,** Füredi sétány 9. Tel.: (99) 326-921; **Szeged,** Tisza Lajos krt. 40. Tel.: (62) 424-565; **Székesfehérvár,** Megyeház u 3., bejárat a Liszt Ferenc utcáról Tel.: (22) 310-123; **Szombathely,** Köszegi u. 6/a (Uránia udvar) Tel.: (94) 509-222; **Veszprém,** Budapest út 16. Tel.: (88) 420-298; **Zalaegerszeg,** Eötvös u. 1. Tel.: (92) 346-386

pénzügyek befektetések utazás telekom **www.quaestor.hu** infovonal: 06 40 222 111



VICEROY

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
KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435

INFOLINE: 06 1 468 2295