

Autósport és **10** 2000-2010 **Formula**

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XI/11. szám, 2010. november



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



LORENZO:
Felért a csúcsra

MERCEDES SLS AMG E-CELL: KONNEKTOROS SZUPERSPORTKOCSI



F1:
Szoros
hajrá



12H HUNGARY:
A Brokernet
Silversting
megint második



ECCLESTONE

80

Zseniális cirkuszigazgató

WWW.FORMULA.HU



795 Ft

TAX4
Tel.: 4-444-444

ÚJ TEHETSÉG:
Suki Dávid kopogtat



BAJNOKAVATÁS ELŐTT ÉS UTÁN

Elkelt és kiadó vb-címek, jövő évi tervek

Miközben a világ motorsport-elitjének nagyobbik része már régen eldöntötte az idei bajnoki címek sorsát, november elején olyan szériák is szép számmal akadnak, amelyek csak az évadzárón tudják kihirdetni majd a győztest.

Minden pillanat a teljesítmény része



Duál disc kronográf



Mark Webber és
Sebastian Vettel,
a Red Bull Racing pilótái



A CASIO
a Red Bull Racing
Csapat Partnere

EQW-M1100DB

- Rádiójel-vezérelt (EU, USA, Japán, Kína) • Fényenergiával működik
- 1/1000 mp-es stopper • Tömör rozsdáálló acél tok és csat
- Világító • Ébresztés • WR 10 bar vízálló

WAVE CEPTOR
RADIO CONTROLLED

TOUGH SOLAR
SOLAR POWERING

www.casio-watch.hu

EDIFICE

Sebesség & Intelligencia
Fejlett Technológia, Dinamikus Dizájn

A legfürgébb világ bajnok talán idén is a rali vb sztárja, Sebastian Loeb volt, aki már több hete békében ülhetne a trónján. Ehelyett azonban továbbra is teljes erőből küzd, és esze ágában sincs nyerni engedni saját csapattársát annak otthoni versenyén. A MotoGP új királya, Jorge Lorenzo is lassíthatott volna az utolsó három erőpróbán, de nem: a hispán kétszer is a pódium tetejére állt, és naná, hogy Valenciában, a saját szurkolói előtt erőből átgázolt a teljes mezőnyön. A száguldó cirkuszban sincsen már sok hátra – lapzártakor csupán pár óra választ el minket a 2010-es világ bajnok személyének megismerésétől –, de az F1 szakértőinek fogalmuk sincsen, mi is történik majd az évad végén Abu Dhabiban. Mindez talán nem is véletlen, hiszen az utóbbi néhány esztendőben legalább két aspiráns érkezett a szezonzáró futamra, és nem mindig az vihette haza a világ talán legértékesebb motorsport trófeáját, aki a legesélyesebbként indult. A kereskedelmi jogok tulajdonosainak, például a most 80 esztendőes Bernie Ecclestone-nak (illetve mindenki másnak, akik a reklámbevételekből és a tévés közvetítésekből befolyó pénzekből részesedik) a sajtó találgatásai és néha meglepően vad kombinációi persze ilyen körülmények között dollár-milliókat érnek, míg mások (többek között az érintett pilóták, szerelők és csapataik) szinte roskadoznak a felelősség alatt, merthogy egy vb-elsőség az egyén és az istálló boldogulását is több esztendőre meghatározhatja.

Mi nézők, hivatalos vagy amatőr szakértők sem vagyunk könnyű helyzetben, de ennek a legtöbben örülünk, mert jobb ilyen gondok között őrlődni, mint azt az időszakot megint átélni, amikor már a Hungaroringen bajnokot avathatunk, ráadásul sok éven keresztül ugyanazt.

A csapatok nagy része novemberben mégis már a jövő évi költségvetést számolgatja, és azon morfondírozik, hogyan is tud a többiek fölé kerekedni, mivel lesz képes meglepni a világot. Ebben a mi kis stábunk, az Autósport és Formula Magazin, illetve a Formula.hu szerkesztősége is hasonlít az elitre, sőt, az is előfordulhat, hogy bizonyos szempontból előrébb tartunk a tervezgetésben, mint akikről írunk. A kiadónk ugyanis egy komoly dobásra készül, már a következő, decemberi újságban. Ennél többet azonban sajnos csak akkor szabad elárulni a dologról, ha már a nyomdában lesz az esztendő utolsó magazinja.

Amikor már az összes széria bajnoki serlege is gazdára talál...



Fotó: Tordai Krisztina



"A csapatok nagy része novemberben mégis már a jövő évi költségvetést számolgatja, és azon morfondírozik, hogyan is tud a többiek fölé kerekedni, mivel lesz képes meglepni a világot."

SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodl GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overállok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár

A 350 négyzetméteres, üvegfalú, hangszigetelt lounge kiválóan alkalmas céges rendezvények, legénybúcsúk, születésnapok, baráti összejövetelek megrendezésére. Ha hétvégén nem érnel rá, állandó Happy Monday akciókkal várunk a hét első napján!



G1 KART CENTER
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58.
Materiál Center mélygarázs -3 szint
+36 1 239 0743
info@g1kartcenter.hu

Nyitvatartás:
hétfőtől: 15:00 - 23:00
kedd-csütörtök: 13:00 - 23:00
péntek: 15:00 - 24:00
szombat-vasárnap: 10:00 - 24:00

TARTALOMJEGYZÉK

2010. NOVEMBER



48



78



62

HÍREK	8	DRÁMAI BEFEJEZÉS	76
Érdekességek az F1 világból		MX QUAD: Pannonhalmi fordulatot hozott	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	15	TOVÁBB HENGEREL	78
Dávid Sándor rovata		Katalán Rali: Hiába bajnok, Loeb megint nyert	
BERNIE ECCLESTONE 80	16	MÉLTÓ BEFEJEZÉS	82
A cirkuszgázgató még nem vágyik nyugdíjra		Mecsek Rali: Kakusziék első győzelme	
TOMBOLO ÉNERGIA	22	NEM TÖRTÉNELEM	96
Vettel újra meghódította Suzukát		Historic Rali: Pécssett lépett fel az Eb-mezőnyre	
A SEMMIBŐL JÖTT VISSZA	28	ITT A VÉGE	98
Alonso nyert Koreában		Szendrőn ért véget a 2010-es RTE bajnokság	
EGY TRÓFEA ELKELT	34	RALIVAL MELEGÍTETT	102
Csak a Red Bull lett világbajnok a Brazíliában		Korda Erik dobogós lett a Lausitz Ralin	
WEBBER UTAZÁSA	42	VADÁSZAT A VOLKSWAGENRE	104
Egy riport kivonata a Red Bulletin magazinból		Peterhansel újabb Dakar-győzelemre készül	
RACE CONTROL	44	RANGIDÓS EZÜSTÉRMES	106
Döntések a háttérből		Tóth Sándor 67 évesen új autót épít	
AZ ELSŐ SZTÁRPILÓTA	48	BAJNOKAVATÁS	108
Jochen Rindt csodálatos élete és szomorú tragédiája		Fuglauban ért véget a ralikrossz szezon	
NÉGY FUTAM HÁROM GYŐZTESE 62		A FÉL NAPOS CSATA	112
Sepang, Phillip Island, Estoril és Valencia		Egy Audi mögött a Silversting a második	
SPANYOL URALOM	66	ELLENFELEKBŐL JÓBARÁTOK	118
Lorenzo, Elias és Marquez a világ tetején		Strider Zoltán és Boros Tamás: Mindent meg tudnak beszélni	
ÚJRA A CSÚCSON	70	VILLAMOS VÁGYTÁRGY	126
Borkának 2010-ben minden összejött		SLS AMG E-cell: Konnektoros szupersportkocsi	
KIVÁLÓ KEZDÉS	73	RALISPORT	128
A KTM OKR évertékelője		Renault Mégane RS teszt	
MEGLEPETÉSEMBER	75		
Gyurján István: Jött, látott és győzött			

MECSEK RALI



82

BIZTONSÁG

DTM, Adria International Raceway, Rovigo

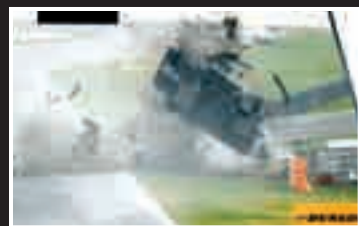
A német túraautó-bajnokság olaszországi versenyén a francia Alexandre Premat ütközött, kipördült a pályáról, majd ötször pördült meg a levegőben. A baleset után a szalagkorlátra esett, de szerencsére megúszta a bukást. A kétmárkás szériában az Audi idén nem tudja tartani a lépést a Mercedesszel, a végső győzelemért három stuttgarti pilóta küzd majd az évadzárón, Sanghajban. Norbert Haug szerint „büszkék lehetünk arra, hogy a DTM-ben a biztonság az első”.

Fotó: HochZwei

2010. október 31. 15:05

Canon EOS-1D Mark IV

(rekesz: F/5,7, zársebesség: 1/1000, fókusz: 300 mm, ISO: 800)



PLUSZ ÖT ÉV

Mike Gascoyne, a Lotus istálló technikai igazgatója meghosszabbította szerződését és további öt évig a csapat kötelékében marad – jelentette be a debütáló idényét töltő együttes. „Mike öt éves szerződése komoly fejlemény a Lotus Racing számára” – nyilatkozta a tulajdonos-csapatfőnök,

Tony Fernandes. „Ez is azt mutatja, hogy mennyire komolyak a szándékaink. Mike fontos tagja a csapatnak. 2009 szeptemberében négy fővel kezdtük el a csapatépítést és mára eljutottunk addig, hogy olyan F1-es istálló lettünk, amely előtt fényes jövő áll. Ebben neki komoly szerepe

van.” A 47 esztendőös brit a Jordan-nél, a Benettonnál és a Toyotánál is a technikai igazgatói státuszig vitte, nevéhez több futamgyőztes autó tervezése fűződik, de sajátos vezetési stílusa miatt a paddock egyik rosszfiújának tartják, innen kapta becenevét is: a Pitbull.

PORSCHE-TERVEK

Nem kizárt, hogy a Porsche a közeljövőben újra feltűnik a Forma-1-ben – árulta el a Párizsi Autószalonon a márka új elnöke, Matthias Müller. Mint ismeretes, az Audi a Le Mans-i 24 órás verseny utóbbi évtizedének legsikeresebb gyártója és jelenleg is dolgoznak egy új LMP1-es

konstrukción, az R18-ason, amelyet a 2011-es évadra szánnak. A Porsche 1998 óta nem indított gyári csapatokat egyetlen bajnokságban sem, inkább az ügyfél-programra összpontosítanak, így nem kizárt, hogy a VW-palettról a stuttgarti márka száll harcba a Forma-1-ben: „Nem szeretnénk, ha mindkét márka, az Audi és a Porsche is az

LMP1-ben versenyezne, egymás ellen. Az nem lenne túlságosan mókás. Meg kell beszélnünk, hogy nem lenne-e jobb megoldás, ha a két márka közül az egyik az LMP1-ben futna, a másik pedig az F1-ben. Kerekasztal-beszélgetést folytatunk majd az érvekről és ellenérvekről” – nyilatkozta a Porsche élére július elején kinevezett vezető.



JÖNNEK AZ OROSZOK

Oroszország öt évre szóló Formula-1-es szerződést kötött, mely 2014-től teszi lehetővé a futamok megrendezését - jelentette be a kormányzat. A Formula-1 kereskedelmi jogait birtokló Bernie Ecclestone a miniszterelnökkel, Vlagyimir Putyinnal találkozott Szocsi-ban. A város a Fekete-tenger délnyugati részén fekszik, kö-

zel a grúz határhoz és 2014-ben téli olimpiát rendez. Oroszország első Formula-1-es pilótája, a Renault-nál versenyző Vitalij Petrov jelenleg a világbajnokság közepmezőnyében tanyázik. A csapat még nem erősítette meg, hogy a jövő évben is náluk versenyez-e az orosz állam támogatását is magának tudó tehetség.



MÉG EGY RALIS

Robert Kubica, a Renault menője azon kevés versenyzők közé tartozik, akiknek a Forma-1-hez és a ralihoz is kiváló érzéke van. Erről árulkodik az, hogy a len-



gyel egy Renault Clio S1600-as volánja mögött a 3. helyen zárta a Rali Eb futamként megrendezett Rally d'Antibes viadalt: a kelet-európai klasszis három szakaszgyőzelmet is aratott, ráadásul egyiket épp a ralizás világában legendának számító Col de Turinin. „Az F1 a munkám, míg a ralizás csak hobbi, szenvedély, de nagyon élveztem és örülök a jó eredménynek” – fogalmazott a mostanáig egy nagydíj-győzelmet jegyző sofőr.

2011-től várhatóan HD-minőségben közvetíthetik a televíziós társaságok a Forma-1-es futamokat – árulta el a sportág impresszáriója, Bernie Ecclestone, aki tavaly azt ígérte, hogy előreláthatólag 2012-ben lehet esély a változásra. „Úgy gondolom, hogy nagyon, nagyon jó az is, amit jelenleg csinálunk, de szerintem váltani fogunk HD-re. Ez már a következő idényben megtörténhet” – idézi az Autosport című brit szaklap a szakági főmögült. Ecclestone eddig azért nem sürgette a HD-minőségű közvetítést, mert úgy vélte, hogy a technológia nem elég elterjedt: „Angliában megkérdeztem a BBC-t, hogy hány ember tudná fogni ezt. Az volt a válaszuk, hogy a Forma-1-es közvetítéseket nézők 20 százaléka” – mondta pár hónappal ezelőtt az F1-guru.

Szingapúrban megszületett a tervet, Koreában pedig a csapatok aláírásaikkal is szentesítették a költségcsökkentési megállapodás (Resource Restriction Agreement) meghosszabbított, 2017-ig érvényes változatát. Az egyezmény eredetileg a következő idény végén járt volna le, s mivel a csapatok megítélése szerint a gazdasági helyzet sokat javult, kompromisszumos megoldással finomítottak a rendelkezéseken: jövőre legfeljebb 280 főt alkalmazhattak volna, de a korrekció értelmében 315 fős lesz a limit, az idei 40-ről 20 millióra korlátozták volna a külső szolgáltatásokra elköltendő pénzüsszeget, de végül 30 millió euróban állapodtak meg. A friss változat is korlátozza a versenyszemélyzet létszámát, a szélcsatorna és a CFD-rendszer használatát, a tesztelést, továbbá érvényben marad a kötelező kéthetes nyári gyárbezárás is. Mint az istállókat tömörítő FOTA részéről Martin Whitmarsh elnök fogalmazott: „Néhány területen szigorítottunk, másutt lazítottunk a feltételeken, így sikerült elérni, hogy az egyezmény továbbra is érvényben maradjon.”

ELADÓ KISBIKÁK

Noha a Toro Rosso már idén is több ízben cáfolta a tulajdonosváltást, olasz források szerint a Red Bull mielőbb szeretne megszabadulni a junioristállótól, amelyet már a tavaly pletykált ár feléért is odaadnának. Tavaly az energiatalos vállalat fővezére, Dietrich Mateschitz 60 millió dollárt kért a 2005-ben felvásárolt Minardi jogutódjáért, most viszont állítólag már 30 millióért is odaadná a csapatot. Az ár csökkenésének legfontosabb oka az, hogy az idei évtől fogva a csapat már nem vásárolhat autót a nagytestvér Red Bulltól, így a saját autó fejlesztésének költségei riasztóak lehetnek az esetleges vevőjelöltek számára. Ha minden igaz, a különítmény iránt több befektető is érdeklődik.

ELÉGEDETT



Jó eredmények nélkül is remek üzlet a Forma-1 – véli az újonc Virgin Racing istálló főszponzora, a brit milliárdos Sir Richard Branson, aki tavaly még a Brawn GP-t támogatta. „Nem költünk sokat, mint ahogyan tavaly sem költöttünk sok pénzt. A Virgin brand nagyon erős és más szponzorok számára is vonzó, az emberek szeretnék felkerülni

a Virgin autóira, így ez jól működik. Nyilvánvalóan tavaly, amikor győztes csapat partnere voltunk, nagyobb figyelmet kaptunk, de olyan szerencse csak rendkívül ritkán adódik az életben” – mondta a szerteágazó tevékenységű cégcsoportjáról, valamint különleges rekordjairól ismert brit milliárdos. Saját bevallása szerint Branson élvezte a hátsó

régióban dülő csatát is: „Megbízhatóság és minden más téren is azt nyújtja a csapat, amire számítottunk, pedig a költségvetés legalább 15 vagy 20 millió fonttal kevesebb, mint a Lotusé. Ennek fényében remek eredmény, hogy harcban állunk velük, ráadásul a megbízhatóságunk is egyre jobb” – fogalmazott a szigetországi pénzember.

HÁROMNAPOS MARAD

Bár a szukai eső miatt felkavarodott menetrend apropóján a csapatok újra tárgyaltak róla, végül elvetették a kétnapos Forma-1-es versenyhétvégék ötletét. „A csapatmenedzserek beszélgettek erről, de senki

nem gondolja, hogy erre lenne szükség” – mondta a Sauber ügyvezető igazgatója, Monisha Kaltenborn. Christian Horner, a Red Bull csapatfőnöke szerint más módon kell felfűszerezni a versenyhétvégéket. „Lehet,

hogy péntekre kellene tartani a műszaki ellenőrzést, de az sem lenne rossz, ha a pénteki napokon a fiatal pilóták is lehetőséghez jutnának. Ezek olyan dolgok, amelyeket a kereskedelmi jogok tulajdonosával és az FIA-val együtt meg kell vizsgálnunk” – mondta a brit szakember.

NINCS 13.

Noha számos jelentkező próbálta megszerezni a 13. Forma-1-es istálló státuszát, az FIA végül úgy döntött, hogy nem pótolják az USF1 istálló, amely idén debütált volna a királykategóriában. „Egyik pályázó sem felelt meg a követelményeknek, ezért az FIA úgy döntött, hogy nem adja ki a 13. csapat indulási jogát” – állt a szövetségi állásfoglalásban.

Michael Schumacher, a Mercedes GP hétszeres világbajnoka úgy érzi, hogy Szingapúr óta sikerült előrelépnie, de ezt nem saját teljesítményének javulásával, sokkal inkább az eddigi küszködés okainak feltérképezésével hozza összefüggésbe. „Nem vagyok biztos benne, hogy beszélhetünk előrelépésről” – mondta a német – „Vannak bizonyos pályák, – Valencia például ezek közé tartozik –, ahol őszintén szólva csak szenvedtem. Nem volt meg a harmónia az autó, a gumik és közötttem. Nem mentek úgy a dolgok, ahogyan szerettem volna, de már látom az okát annak, hogy miért.” Bentrifentes források szerint még mindig nem lehet biztosan kizárni Schumacher év végi visszavonulását, a három évre aláíró klasszis újra és újra cáfolja a pletykákat. Főként most, hogy kezd lendületbe jönni: „Jó érzéseim vannak a jövővel kapcsolatban” – fogalmazott a kerpeni születésű kiválóság.

Fernando Alonso, a Ferrari spanyol klasszisa elképzelhetőnek tartja, hogy pályafutása befejezése után pilótaiskolát nyit. „Több elképzelésem is van a jövőt illetően” – nyilatkozta a kétszeres világbajnok a Sport Week című magazinnak. „Lehet, hogy pilótaiskolát alapítok, elképzelhető, hogy profi kerékpáros csapatot hozok létre és egy éttermi láncban is gondolkodom. Egyelőre azonban csak a világbajnoki futamok járnak az eszemben.”

Kamui Kobayashiról, a Sauber versenyzőjéről köztudott, hogy amennyiben nem a Forma-1-ben szerepelne, valószínűleg édesapja szusi-éttermében dolgozna, s immáron az is kiderült, hogy a család sohasem támogatta az előző királyt az F1 felé vezető úton. „Őket abszolút nem érdekelte a versenyzés, még manapság sincs autójuk. Jómagam az évek során két kocsit is vettem magamnak, de az apám mindkettőt eladta” – mondta a fiatal sofőr, aki saját bevallása szerint tinédzserkorában kacérkodott a gondolattal, hogy komikusként álljon.



UTÁNPÓTLÁS

Sergio Perez, a GP2 idei ezüst-érmese lesz Kamui Kobayashi csapattársa a Sauber istállónál 2011-ben – jelentette be a svájci alakulat. A GP2 idei ezüstérmesével együtt hazája legjelentősebb telekommunikációs vállalata, a Telmex is csatlakozik a gárdához. „Minden fiatal autóversenyző álma a Forma-1 és most ez az álom valóra válik számomra. Bár tudom, hogy óriási kihívás és felelősség vár rám, boldogan elfogadom ezt és büszkén képviselem hazámat

az autósport legelittebb géposztályában. Szeretnék köszönetet mondani Peter Saubernek a bizalomért és mindent megteszek annak érdekében, hogy kihozzam annak érdekében, hogy kihozzam a legtöbbet ebből a csodálatos lehetőségből” – mondta a bejelentés kapcsán Perez, aki az idei GP2-es ezüstérem előtt a különféle juniorszériákban is bizonyított: öt gokartos bajnoki címe után szerepelt a Formula BMW-ben, a brit F3-ban és letette a névjegyet a GP2 ázsiai bajnokságában is.

Pastor Maldonado, a széria bajnoka ugyan még nem kapott ülést, de a pletykák szerint nem sok választja el tőle: ő lehet a Williams istálló egyik versenyzője 2010-ben – állítja a nemzetközi szaksajtó. Hugo Chavez elnök személyes védencének esélyeit javítja, hogy a grove-i kékeket az évad végén négy jelentős szponzor, az RBS, a Philips, az AirAsia és a McGregor is elhagyja, így jelentős hézag keletkezik a büdzsében, amit a venezuelai sofőr 15-20 millió

dolláros, többek között a PDVSA olajtársaságtól származó szponzori csomagja éppen orvosolna. Noha eredetileg úgy hírtelt, hogy Nico Hülkenberg lehet a távozó, a legfrissebb pletykák már Rubens Barrichello menesztését sem zárják ki. Egyelőre annyi bizonyos, hogy Maldonado behívót kapott a Williams-tól az évadzáró Abu Dhabi Nagydíj után tartandó ifi-tesztre, a csapat jövő évi felállításával kapcsolatos döntés is csak ezután várható.

HOGYAN TOVÁBB KIMI?

Tovább tart a Kimi Räikkönen jövőjét firtató história, miután Steve Robertson menedzser megerősítette, hogy a finn egyelőre hallani sem akar a Forma-1-ről. „Nem foglalkozunk többé a Forma-1-es lehetőségekkel. Kimi jelen pillanatban csakis a ralira összpontosít. Soha ne mondd, hogy soha, de az biztos, hogy már nem tartjuk rajta a szemünket a Forma-1-en” – nyilatkozta a 2007-es világbajnok úttját egyengető szakember. Räikkönent jelenlegi rali-vb-s munkaadója, a Citroen juniorcsapata is

marasztalja, de állítólag gondot okozhat, hogy a versenyző idej szerezését finanszírozó Red Bull jövőre várhatóan már nem kívánja támogatni a finnt. A ralis szakajtó szerint potenciális célpont lehet a versenyző számára a jövőre debütáló Mini, illetve Ken Block csapata, a Monster-Ford is. „Egyelőre semmi nem dől el a rali-vb-vel kapcsolatban. Jelezni fogjuk, ha lesz mondanivalónk. Jelen pillanatban még semmit nem írtunk alá, ráadásul számos csapattal tárgyalunk” – fogalmazott Robertson.

NEM SZÁGULDOZIK

Adrian Sutil, a Force India kiválósága a biztonságos közúti autózás híve: a német nem érti, hogy a versenyzőtársak miért száguldoznak a versenypályán kívül. „Nekünk megadatott, hogy gyorsan vezessünk, így nekem nem esik

nehezemre betartani a sebességhatárokat, amikor az utcán vezetek. Akinek nincs lehetősége a versenyzésre, az a közúton könnyen elragadtatja magát” – fogalmazott a 27 esztendőes sofőr. Mint ismeretes, a jövőben az FIA sem megy

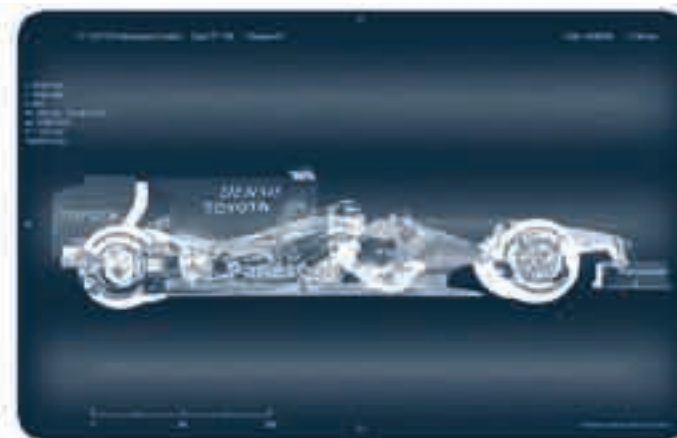


el szó nélkül az olyan esetek mellett, mint például Lewis Hamilton melbourne-i gumiégetéses balhéja: a tervek szerint közúti incidensek miatt akár a superlicenst is visszavonhatják.

A TOYOTÁRA TÁMASZKODNA

José Ramon Carabante, az újonc Hispania tulajdonosa német sajtóértesülések szerint megállapodott a Toyotával, így

az alakulat jövő évi autója a japánoknál az idei évre készült, de versenypályát végül sosem látott TF110-es modelljére épül majd. Mint arról az Auto Motor und Sport című szaklap beszámolt: állítólag a Toyota kölni gyára és megmaradt szakembergárdája is a spanyolok fennhatósága alá kerül, így a különítmény jelentősen megerősödhet. Igaz, a régóta pletykált szövetség hivatalos megerősítés mostanáig nem történt meg...



A 2009-es Toyota F1-es autó röntgenképe. Vajon mit látnak benne a spanyolok?

Red Bull-technológiával erősít a 2011-es Forma-1-es szezonra a Lotus istálló, amely kedden bejelentette: a következő idénytől az energiatelos csapattól szerzik be versenygépeik váltóját és hidraulikus rendszerét. Mint azt a várhatóan Renault V8-asokra váltó hinghami istálló nyilvánosságra hozta, a Red Bullal kötött megállapodás több évre szól. Mivel az idén használt, az Xtrac-tól beszerzett váltó és hidraulikus rendszer a T127 típusjelű versenygép talán leggyengébb pontja volt és az istálló több ízben is nyíltan bírálta a beszállítót, Mike Gascoyne műszaki vezető szerint a Red Bull technológiája jelentős előrelépés a brit-maláj csapat számára: „Mivel a váltó/hidraulika csomag szerepe a tervezés és a csomagolás során is kritikus, így a tervezéssel és az aeróval foglalkozó stábunk nagyon izgalmas platformot kap. A dupla diffúzorok jövő évi eltűnésével szűkebbre lehet szabni az autó hátsó részét és a műszaki struktúrát a váltó körül. Az új megállapodásnak köszönhetően ebből mi is profitálhatunk, így izgalmas idők várnak ránk” – fogalmazott a brit szakember.

Különleges új információkat árult el magáról a Formula1.com érdekességvadász interjúsorozatában Michael Schumacher. A hétszeres világbajnok korábban félt a magasságtól, de saját bevallása szerint manapság már szívesen hódol az ejtőernyőzésnek, ami igazi adrenalin-löketet ad számára. Ha nyugalomra vágyik, leginkább egy szivar és egy pohár vörösbor lazítja el, s kelletlenül meghökkenő az is, hogy 41 esztendőes klasszis néha-néha elsírja magát a moziban: legutóbb például a Gettómillióms című filmen. „Könnyezett egy picit”. Arra a kérdésre, hogy kívül randizna a legszívesebben, a kétgyermekes családapája kapásból a felesége nevével választott: „Corinnával, aki a megvalósult álom számomra”.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő most az
Autósport és Formula Magazinra,



24 X 60 ML
AJÁNLOTT FOGYASZTÓI ÁR:
4800 FT/DOBOZ

és az Öné lesz
egy doboz
MAXX SHOT
energiaital!

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

Áraink: 1 éves (11 szám) 6990 Ft
AFM előfizetés ajándékkal
½ éves (6 szám) AFM előfizetés 3790 Ft
(ajándék nélkül)
További lehetőség: 5490 Ft
ajándék nélküli éves előfizetés

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

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

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

**Autósport és
Formula**

Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazint:

☐ egy évre - 5490 Ft ☐ fél évre - 3790 Ft
☐ egy évre, ajándékkal - 6990 Ft

Név:	
Lakcím:	
Tel.:	
E-mail:	

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY
DÁVID SÁNDOR

HA

Ha valaki netán mégsem tudná, akkor el-
mondom, hogy a címbéli apró szócska igen
fontos jelentéssel bír, bizonyos szerepelteté-
se alkalmával. Nevezetesen Balczó András
örökös bajnokunktól tudjuk (azért tőle, mert
legjobb tudásom szerint az alább követke-
ző megállapítást először ő tette, amint azt
a róla/vele írt könyvemben 1972-ben (!)
írásba is adtam), nevezetesen, hogy:
„A HA-val kezdődő mondatokat a sportban
ki sem érdemes mondani!”
Nem nehéz megérteni, és nem nehéz vele
egyetérteni sem, mert könnyű belátni, hogy
(egyik népi fordulat szerint): „Ha a nagyanyám-
nak kerekre lenne, akkor szekereznének!”-féle
változatok a lényegre tapintanak.
Idézhetném még (szintén a népi bölcse-
let köréből) Hóseás prófétát, aki emígyen
vélekedik verse végén: „...Ha lenne nekem
aranyom ezernyi, ... néktek próféta lenni.
De mivel...” – a folytatást az olvasóra bízom,
mert a nyomdafestékre nem bízhatom.
Nem bírná el.

Mindezt azért bocsátom előre, mert most
a kedvenc sportágamban, a Forma-1-ben
a nagy HA-korszak következik. A nagy meg-
magyarázások időszaka, így világbajnokság
vége előtt, majd a zárás után, amikor is min-
denki igyekszik majd megmagyarázni a saját
hülyeségeit, ami miatt egyik, vagy másik ver-
senyzője nem nyert, sőt, a csapata sem.
Ha ugyanis például a Red Bull a klasszikus
hagyományok szerint, már az év elején meg
merte volna mondani a versenyzőinek, hogy
melyiküket akarja világbajnokként látni, ak-
kor ma már ünnepelhetne volna a győztest.
Így azonban oda jutott, hogy az eddig vezető
Webbernek is küzdenie kell az első helyért,
és nagyon könnyen megeshet, hogy a me-
zőny legerősebb csapata, két klasszis ver-
senyzőjével sem nyer semmit.
Ha az istálló ugyanis legalább most nem
utasítja Vettelt, hogy támogassa Webbert,
még Hamilton is lehalászhatja az orruk
elől a világbajnoki címet, nem csak Alonso.
Ezt persze nem csak én látom így, hanem
rögtön a verseny után így látta Ralf Schu-
macher is, a tévékommentátor, akinek első
mondata az volt: „Kíváncsi vagyok, hogy
a Red Bull most végre utasítja-e Vettelt...sa-
többi.” Kedvenc szaklapom (németajkúl,
mert ez sem közömbös ebben a témában)

pedig egyenesen vörös betűs címben kér-
dezi az első oldalán: „Muszáj lesz Vettelnek
Webbert segíteni?”
Ha ugyanis nem segíti, akkor alighanem baj
lesz.
Ha viszont Vettelt utasítják Webber támoga-
tására, akkor elveszik tőle azt a lehetőséget,
hogy akár mind a két hátralévő versenyt
is megnyerje (amint a technikai hiba nélkül
megnyerte volna a koreait is!), és legalább
ezüstérmes legyen!
Ha pedig utasítják, akkor mire utasítsák?!
Hogy öklelje föl Alonsót az első kanyar-
ban? (Volt már ilyen!) Vagy csak kísérgesse
Webbert és álljon keresztbe mindig annak,
aki veszélyes rá?...
Ha utasítják, akkor mi lesz azzal a szent és
farizeus maszlaggal a „sportszerűségről”,
amelyet egészen mostanáig hangoztattak?!
Nehéz dolgok ezek.
Ha már év elején egy kicsit több eszük lett
volna, és jobban kombinálnak, szép csendben
elrendezhették volna a dolgokat, és most
nyugodtan üldögélhetnének. Vagy ők vagy
a McLarenék.
Ha ugyanis Whitmarsh ugyancsak időben el
tudja magában dönteni, hogy melyik lovára
tesz, akkor valamelyik alighanem már készül-
hetne az ünneplésre.



**„Azoknak a nagycsapatoknak,
amelyeknek két közel egyforma
klasszaisú versenyzője van,
rosszabbul áll a szénája, mintha
csak egy lett volna.”**

Ha például Buttonnak megmondták volna
szemtől szembe, mint férfi a férfinak, hogy:
„Fiam, te most nyertél, legyen ez az év
a Lewisé, tiéd pedig a következő!” – és Jenson
szó nélkül alárendelte volna magát ennek az
ésszerű, és a csapat szempontjából is rend-
kívül fontos kérdésnek, akkor Alonso nem
ülhetne most nyeregben. Bár a „sokat látott”
Montezemolo épp a minap mondta: „Még
nem nyertünk semmit!” – és részéről is pél-
da értékű ez a szolid, szerény magatartás.
Ha ugyanis a tavaly még meglehetősen kuka
(lásd Hóféherke) Domenicali az idén nem
meri meglépni az adott, kulcsfontosságú



pillanatban azt a lépést, amellyel hátravette
Massát Alonso mögé, akkor a Ferrari ma már
nem lenne sehol! Kifizettek ugyan azért a rá-
diogramért vagy százezer dollárt (vagy töb-
bet), de ha a spanyol ezáltal célba ér, akkor
a százszorosát keresik az üzleten. És akkor
még a dicsőségről nem is beszéltem.
Egyelőre ugyanis az a helyzet, hogy azoknak
a nagycsapatoknak, amelyeknek két közel
egyforma klasszaisú versenyzője van, ros-
szabbul áll a szénája, mintha csak egy lett
volna. Két-két győzelmet vettek el ugyanis
a fiúk egymástól (csak a kettős győzelmeket
számolva) a McLarennél és a Red Bullnál is,

és bármelyikük kapta volna az elvesztett kettőt,
most páholyban ülhetne.
Ha!
Egyébként így, és ezért szép az élet, végre
egy kiszámíthatatlan befutó, akár egy jó
lóversenyen. Olyannyira, hogy még én sem
tudok mit mondani ha-nélkül, ezért nem is
mondok. Más lenne a helyzetem, ha a na-
pokban nem hunyt volna el váratlanul Paul,
a szuperpolip. Aki tutira megjósolta a néme-
tek győzelmeit a foci vébén.
De az idei Forma-1 világbajnokság hajrája
már neki is sok volt.
Nyugodjék békében.

ECCLESTONE 80

Az F1 főnöke nem akar nyugdíjba menni

A száguldó cirkuszban mindenki elismeri: Ecclestone zsenialitása kellett ahhoz, hogy a Forma–1 elnyerje az öt megillető helyet a sport világában.

Tamás Rita (Bors)

HochŹwei, ATP

A cirkuszigazgató utál a gyerekkoráról és a családjáról beszélni, pedig életrajzának írói szerint tökéletes főszereplője lenne egy Charles Dickens-regénynek. Annyit tudni róla, hogy október 28-án egyszerű családba

született, apja egy halászhajó kapitánya volt az Északi-tengeren. A kis Bernie ötévesen elkerült a családjától, ám nyolcesztendőskorában, amikor apjék a tengerparti kis faluból London külvárosába költöztek,

már újra szüleivel élt. Hányattatásai azonban nem értek véget. Nagy szegénységben nevelkedett, de feltalálta magát, az iskolában rádiókkal, ceruzákkal és szendvicsekkel seftelt. Ám gyakran a sulis mellé járt, ilyenkor krumpli- és almaszedéssel egészítette ki „kereskedői” jövedelmét. Ezek után nem meglepő, hogy hamar úgy érezte, nem az iskolapadban, hanem az életben szerez gyakorlatot. Ecclestone 16 esztendőskor volt, amikor tanulmányait már csak mellékesben végezte, és apja ismerősénél, egy gázkereskedő cégnél helyezkedett el asszisztensként. A motorok és autók iránti szenvedélye ekkor már tökéletesen kialakult. Először csak a munkája mellett – vagy olykor az ebéd-szünetekben! – adott és vett motoralkatré-

szeket és használt motorkerékpárokat, majd főállásban kezdett el foglalkozni a szívéhez legközelebb álló tevékenységgel (Compton & Ecclestone néven futott a barátjával, Fred Cromptonnal közösen nyitott kereskedést). Természetesen a versenyzést is kipróbálta, talán nem volt neki elég az, hogy a háborúban egy bombázás során majdnem meghalt: a pályákon újra és újra kockára tette életét. Először motorozott, majd autóval versenyzett, ám az ötvenes évek elején, Brands Hatch pályáján balesetet szenvedett, ezért felhagyott a száguldozással. „Négyszer-öt-ször is kórházban ébredtem fel, ekkor arra gondoltam, hülyeség lenne, ha az egész életemet ágyban fekvé, bénán kéne töltenem, amikor élhetek boldogan is, élvezhetem az



„Visszavonulni? Miért? Szükségem van a pénzere, nem engedhetem meg magamnak, hogy visszavonuljak” – mondta a fanyar humoráról is ismer brit üzletember a Reuters hírügynökségnek születésnapja alkalmából. Ecclestone saját bevallása szerint csak nevet azokon, akik a koruk miatt aggodalmaskodnak. „A kor semmit nem jelent. Megneveztetnek azok az emberek, akik egyfolytában a korukból beszélnek. Egyik nap ennyi idősek vagyunk, másnap pedig már egy nappal idősebbek. Nonszensz az egész. Jőmagam olyan vagyok, mint Obama, inkább előre tekintek” – fogalmazott az F1-mogul.

örömeiket” – fogalmazott egy későbbi interjúban Ecclestone. „Mert az én futamaim úgy néztek ki, hogy vagy elromlott a kocsim, vagy összetörtem magam, vagy győztem.” Sajnos az utóbbiból volt a legkevesebb, legalábbis így emlékszik vissza Ecclestone kortársa, Stirling Moss, aki viszont sokkal többre vitte – legalábbis pilótaként. „Hiába volt minden vágyam az gyerekkoromban, hogy sikeres pilóta legyek, rá kellett jönnöm, hogy sokkal jobb üzletember vagyok, mint autóversenyző – mesélte Ecclestone, aki először menedzserként szállt be a Forma–1-be. Jochen Rindt ügyeinek intézését

vállalta el először, 1968-ban és 1969-ben szépen lépegetett fel az osztrák pilóta a ranglétrán (12., majd 4. lett), ám 1970-ben az Olasz Nagydíj során halálos balesetet szenvedett. (Lásd cikkünket – a szerk.) Rindt posztumusz világbajnoki címet kapott, amit neje, a finn Nina vett át. A baleset Ecclestone-t legalább annyira megviselte, mint a nő, ám nem az osztrák versenyző volt az egyetlen barátja, akit elveszített, Elio de Angelis és Ayrton Senna is a pályán haltak meg, Carlos Pace repülőgép-balesetben vesztette életét. A tragédia ellenére Ecclestone nem tágtott a száguldó cirkusz mellől.



Ecclestone saját ügyvédjét is behozta a sportágba. Max Mosley, akinek apja a brit náció vezére volt, az FIA elnöki székhéig vitte, majd bizzar szexbotrányba keveredett

Előbb a Lotus résztulajdonosa lett, majd 1972-ben megvette a Brabham istállót 120 ezer fontért (43 millió forint), amit 1987-ben adott el 1,8 milliárd forintnyi összegért egy svájci üzletembernek. Ám a két időpont között nem csak az történt, hogy a csapat értéke negyvenszeresére nőtt, hanem az is, hogy az istálló 1981-ben és 1983-ban Nelson Piquet jóvoltából két világbajnoki címet nyert. Ecclestone az évek során elképesztően sokszor hozott váratlan döntéseket, sokan nem értették, hogy mit miért csinál, ám az eredmények őt igazolták. Ezekben az években, mint csapattulajdonos kezdett a sportág vezetői közé férközni, de ahelyett, hogy a FIA-t, a Nemzetközi Automobil Szövetséget kebelezte volna be, inkább létrehozta a konstruktőrök szervezetét, a FOCA-t, amellyel aztán világhódító útjára indult. Ugyan az első vb-sorozatot 1950-ben rendezték, de ahhoz, hogy a sportág elnyerje jelenlegi népszerűségét, szükség volt a televízióra, amelynek jelentőségét elsőként Ecclestone ismerte fel. Ahogy megvált a Brabham-tól, teljes idejét a FOCA-nak szentelte, és elkezdhette azt a harcot, amit az addig meglévő szervezetek ellen kellett vívnia a tévés közvetítési jogokért. A legtöbb csapat, akiket képviselt, rá



hagyta a tárgyalást, mert senki nem látta át, hogy mekkora jelentősége van az új médiának. "Akkor többnyire autódörültek kezében voltak a csapatok, fogalmuk sem volt az üzletről" – mesélte Lord Hesketh, aki maga is istállótulajdonos volt. „Bernie ment előre, mondta, hogy mit kell csinálni, mi meg kullogtunk mögötte, és csak hajtogattuk, jól van, Bernie, legyen, ahogy te akarod.” És úgy is lett. Ecclestone elérte, hogy a tévés jogdíjak 47 %-a a csapatokhoz került, 30 %-a a sportágat irányító automobil szövetséghez

székhéig vitte, majd bizzar szexbotrányba keveredett. A cégénél, a FOPA-nál maradt, amely cserébe állta a versenyek pénzdíjait. Az üzletember lényegében ettől a húzástól lett dűsgazdag, ő ma a világ 212. legtehetősebb embere, közel 1000 milliárd forintos vagyonával. Van háza Londonban, Svájcban, Korzikán és a francia riviérán, garázsában Rolls-Royce, Audi, Ferrari és Mercedes parkol. Egyik szigetországi villája, amelyet több mint 20 milliárd forintnyi összegért adott el, a világ legrágább háza lett ezzel a vételárral.



Bernard Charles Ecclestone jelenleg elnöke és főigazgatója a Formula One Management és a Formula One Administration vállalatoknak, amelyek főleg a Formula-1-es versenyek felügyeletét végzik



Gordon Murrayt, az üzletember volt mérnöke is mesélhetne arról, hogy Bernie Ecclestone mellett egy perc nyugta sincs senkinek

zet elnöke, mondta egyszer róla, hogy az a sikereinek a titka, hogy míg az ügyes üzletemberek 80 százalékot hoznak ki az üzletből, addig a zsenik 90-et, Ecclestone pedig közel 100-at. Az F1 ura nem beszél saját képességeiről, inkább a szerencsáját és kitartását tartja fontosnak. „32 cégem van, amely a Forma-1-hez kapcsolódik” – nyilatkozta egyszer. „A titkom az, hogy mindig megvalósítható célokat tűztem ki magam elé. Gyakran szerencsém volt, de fontosnak tartom azt is, hogy sokan csak kapni akarnak, én adni is tudok.” Ecclestone nem hisz Istenben, nincs példaképe. Amikor azt mondják róla, Istent játszik, nevetve reagál: „Ezzel a termettel?” – utal arra, hogy mindössze 162 centi magas. Ám az, hogy nem akar visszavonulni, arra utal: nem hisz az elmúlásban.

„Sokan nem hiszik el, de engem tényleg nem érdekel a pénz, csak a munka” – mondta egyszer Ecclestone. „A pénz a munkám mellékterméke. Persze mások is sokat dolgoznak, még sincs ennyi pénzük, talán mert nem kapták meg a megfelelő lehetőségeket.”

Ecclestone, noha nem beszél róla, rengeteget jótékonykodik, olykor meglepő formában. Amikor például kiderült, hogy titkárnője rákos, a legjobb klinikán gyógytatta, és fizette minden költségét. Pazarlásról azonban soha nem lehet szó: egy újságíró története szerint, aki az F1 utának magánrepülőgépével utazott Franciaországba, Ecclestone házilag készített szendvicseket evett és azzal kínálta meg a vendégeit is, majd a maradékot eltette a táskájába. „Miért dobnám ki?” – reagált a furcsa tekintetekre. „És különben is, csak nem gondoljátok, hogy azt a borzalmas francia kosztot fogom enni?” Egy alkalommal úgy fogalmazott, hogy nem érdekli a luxus, csak egy szelet húsrá, egy salátára és a magánrepülőjére van szüksége. Egyesek azonban kifejezetten fukarnak festik le: a Brabham vezetőjeként például azért veszítette el Nelson Piquet-t, mert nem fizetett neki eleget, de Damon Hill is gyakran kritizálja, hogy brutális profitéhsége miatt nem jut vissza elég pénz a sportágba. Magyarán: Ecclestone mindent lefölös. Max Mosley, aki saját ügyvédje volt, és lett később a sportágat irányító szerve-



Balra Mr. E. második felesége, a horvát származású modell, akitől nemrég elvált, fent jelenlegi barátnője, egy 34 esztendőes brazil lány

„A halál? Elkerülhetetlen” – mondja nevetve. „De nem foglalkozom ezzel. Több mint tíz éve műtötték a szívemet, de akkor sem gondoltam semmi rosszra. Eszem ágában sincs visszavonulni, akkor tenném

A KEZDETEK

- 1949-ben Bernie a Formula-3-ban egy Cooper Mk V-tel versenyzett. 1956-ig vezetett, de pilótaként vágyai 1953-ban Brands Hatch-ben összetörték, amikor barátjával és autókereskedő-társával, Bill Whitehouse-vel ütközött és kiesett.
- 1957-ben tűnt fel újra az F1 környékén, mint Stuart Lewis-Evans menedzsere. Megszerezte a Connaught istállót, a csapat pilótái Lewis-Evans, Roy Salvadori, Archie Scott-Brown és Ivor Bueb voltak.
- Ecclestone még egy próbálkozást tett a versenypályán, de az 1958-as Monacói Nagydíj időmérő edzésén nem sikerült túljutnia.
- Lewis-Evans pályafutásának egyengetését akkor is folytatta, amikor a pilóta a Vanwall csapathoz távozott. Versenyzője azonban komoly égési sérüléseket szenvedett, amikor motorja felrobbant a Marokkói Nagydíjon, majd hat nappal később belehalt sérüléseibe.

meg az első lépést a halál felé. Szeretek hasznos lenni, aktív és teljes életem van, még 90 éves koromban is dolgozni akarok. Semmit nem csinálnék másként, és nem cserélnék egy 21 éves emberrel."

Amikor azt kérdezték tőle, van-e valamilyen kedves, szimpatikus tulajdonsága, azt felelte, nincs, a rossz tulajdonságait firtató kérdésre már komolyabban felelt: „Próbálok nem rossz ember lenni."

Ami a magánéletet illeti: megdőbbsent a világ, amikor 2008-ban napvilágot látott a hír, hogy elköltözött feleségétől, Slavica Radictól, akivel majdnem 25 évig élt együtt és akivel két közös lányukat nevelték fel. Furcsa pár volt, való igaz, hiszen nem elég, hogy a horvát exmodell 28 évvel fiatalabb Ecclestone-nál, de majdnem 30 centivel magasabb is. Az F1 urának egyébként nem ez volt az első válása, még a húszas éveiben nősült meg



Az F1 mogorva uráról sokan azt hiszik, nincsen humora. Pedig a paddockban gyakran olyan dolgokat is elvisel (pl. az arcába nyomott torta vagy egy ajándék járókeret), amelyeken mások rég megsértődnének

először, abból a házasságából is lánya született, az első Ecclestone-utód, aki – akárcsak anyja – kerüli a nyilvánosságot és tisztes családayaként él Nagy-Britanniában.

Ecclestone természetesen most sem magányos, sőt, volt nejeénél még fiatalabb társat választott, jelenlegi kedvese, a brazil Fabiana Flosi ugyanis mindössze 34 éves, igaz, csak 10 centivel magasabb az F1 uránál. „Nagyon jól kijövünk egymással a kezdetektől fogva” – mondta Ecclestone. „Csak azt sajnálom, hogy nem találkoztunk öt évvel korábban."

Ebből a nyilatkozatból is kitűnik, hogy a vezér házassága már egy ideje nem volt tökéletes, igaz, nem lehet tudni, miért. Az tény, hogy Ecclestone bizonyos dolgokra igencsak háklis, például híresen rendmániás. A nőkről alkotott véleménye nem túl hízelgő a gyengébbik nemre nézve. Danica Patrick amerikai autóversenyző sikereire is úgy reagált, hogy a nőknek a konyhában a helyük, nem hiszi, hogy valaha egy nő a Forma-1-ben szerephez fog jutni... Ennél már csak a diktátorokhoz való viszonya furcsább. Egy Guardiannek adott interjúban úgy fogalmazott, a demokrácia alkalmatlan az államok vezetésére, Szaddam Husszeinre azt mondta: stabilizálta Irakot, Adolf Hitlerrel pedig úgy vélekedett, hogy tudja úgy irányítani a dolgokat, hogy azok működjenek. Utána persze bocsánatot kért a szép autóversenyző hölgytől, ahogy a náciizmus áldozataitól is, de a tény ettől még tény marad: gondolatai olykor igencsak szélsőségek – és nem csak az üzleti életben.



ÚJ UTAKRA KÉSZÍTVE.

SEIKO

A TÖKÉLETESSÉG KÖTELEZ

SPORTURA. Mint az első kvarcóra bemutatója, a SEIKO 1969 óta tudja, hogy a motorsport folyamatosan teszteli az órakészítés határait. Ezért készítettük az új Sportura órákat nemesacél tokból, biztos fogású koronával, zafír üveggel és 10 bar vízállósággal. Mert a motorsport versenyeken a teljesítmény és az egyszerűség kéz a kézben jár. seiko.hu

TOMBOLÓ ENERGIA

Vettel újra meghódította Suzukát

Sebastian Vettel pole pozícióból rajtolva vezette kettős győzelemre a Red Bullt a Japán Nagydíjon, Suzukában, ahol a 2004-es Ma-On tájfun után ezúttal az esős időjárás miatt kellett vasárnapra halasztani az időmérő edzést.

Mészáros Sándor

Hoch2wei, ATP, Hraeling, FOP, Reuters

Folytatódik-e Fernando Alonso sikersorozata, magára talál-e a Red Bull, mire megy az év végi fejlesztési hajszával a McLaren? Ezek voltak a legfőbb kérdések a japán futam előtt, s persze az, hogy megöntözi-e a meteorológusok által jósolt eső a pálya környékét. Péntektől kezdve a válaszok lépésről lépésre érkeztek. Vettel és vb-listavezető márkatársa, Mark Webber az esőmentes nyitónapon elsőprő fölényrel sajtótították ki az első két helyet, alátámasztva a jóslatokat, amelyek szerint a tempós, technikás kanyarokkal tűzdelt

Japán Suzuka International Racing Course

A pálya hossza:	5,807 km
Versenytáv:	53 kör – 307,573 km
Időjárás:	napos
Levegő hőmérséklete:	26-27 fok
Aszfalt hőmérséklete:	32-36 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:33,474



A Red Bull az esztendő végén magára talált: Japánban kettős győzelmet szereztek, de Alonso közvetlenül mögöttük végzett

ringet mintha csak a Red Bulloknak tervezék volna. Alonsót a jól kezdő Renault-menő, Robert Kubica választotta el az energiaitalosoktól, míg a McLarennél folytatódott Lewis Hamilton pechszériája: a Monzában és Szingapúrban is kieső 2008-as világbajnok a délelőtti gyakorlason

a Degner-kanyarnál kisodródott és falnak csapódva lezúzta az MP4-25 bal oldalát. Szombatra megérkezett égi áldás: az utolsó szabadedzést megtartották ugyan, de a folyóra emlékeztető aszfaltcsíkon csak Jaime Alguersuari és Timo Glock vállalkozott egy-egy mért körre. Az időmérőt már nem engedte elrajtolni Charlie Whiting versenyigazgató: a szerelők a boxutcában sebtében összeeszkábált kishajókat versenyeztettek, s mivel a helyzet reménytelennek tűnt, több pályainspekció és 80 pernyi várakozás után másnap délelőttre halasztották a kvalifikációt.



Vasárnapra normalizálódott az időjárás, s a 10 órára kiírt időmérőn minden ott folytatódott, ahol pénteken abbamaradt. Vettel mindhárom etapban verhetetlennek bizonyult és a Q3-ban futott 1:30,785-ös idejével megszerezte a rajtelsőséget, míg Webber 0,068 másodperces hátránnyal a 2. helyre kényszerült. Hamilton révén egy McLaren zárta a 3. pozícióban az időmérőt, de ez csak a 8. rajthelyet jelentette a brit számára: pechszorozata a monzai és szingapúri kiesés, valamint a nyitónapi bukás után váltócsereével és egy öt rajtpozíciós büntetéssel folytatódott. Kubica autózta a 4. időt, de Hamilton kálváriájából profitálva a második sor elsőkelőbb pozíciójából rajtolhatott, míg mellé Alonso sorakozhatott fel. Az ötödik vb-aspiráns, a McLaren címvédője, Jenson Button

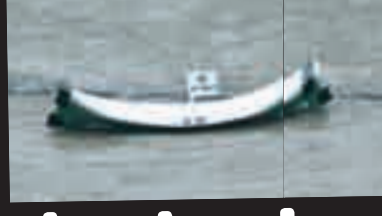
MINDENFÉLE

Akárcsak tavaly, idén is remek hétvégét fogott ki Suzukában Sebastian Vettel, aki begyűjtötte idei nyolcadik, karrierje tizenharmadik rajtelsőségét, illetve szezonbeli harmadik, pályafutása nyolcadik futamgyőzelmét is. Diadalával a német javított bajnoki esélyein: míg Webber 3 ponttal növelte előnyét és a futam után 220 egységgel állt a tabella élén, addig a fiatal kiválóság Alonsóhoz hasonlóan 206-ra növelte pontjai számát, s a spanyol csak több futamgyőzelemnek köszönhetően szorította a 3. helyre.

Rájárt a rúd Lewis Hamiltonra Suzukában is: a pénteki bukás és a későbbi váltómizéria után az időmérő edzést követően a Williams azzal vádolta a versenybírószágon, hogy a Q3-ban akadályozta Nico Hülkenberget, de a sportfelügyelők – kötelékükben Alex Wurz-cal – végül elutasították a grove-i egylet panaszát. Érdekeség, hogy a pénteki bukás során Hamilton az új fejlesztésű hátsó szárnyat is összetörte és a tartalék alkatrész csak szombaton érkezett meg Japánba a wokingi főhadiszállásról.

Ugyan életben tartotta világbajnoki esélyeit a McLaren két brit világbajnoka, Lewis Hamilton és a címvédő Jenson Button, azonban mindkét sofőr sansza jelentős mértékben halványult Suzukában. Martin Whitmarsh csapatfőnök a kialakult helyzet ellenére újfent megerősítette, hogy nem adják fel a harcot: „Gondoskodnunk kell róla, hogy a hátralevő futamokon száz százalékos legyen a megbízhatóságunk. Sok pontot lehet még szerezni és élnek a bajnoki esélyeink. Keményen dolgozunk és fejlesztjük az autót. Nincs okunk azt hinni, hogy nem harcolhatunk a bajnoki címekért egészen az Abu Dhabiban tartandó évadzáróig” – fogalmazott a szakvezető.

Nem tudott pontos választ adni a futam után a Renault arra a kérdésre, hogy miért repült el a futamot ígéretesen kezdő Robert Kubica egyik hátsó kereke, ami a 4. körben a verseny végét jelentette számára: „Jól rajtoltam és nyertem egy pozíciót, de aztán a második biztonsági autós körben épp a gumikat melegítettem, amikor majdnem kitért a kocsí hátulja. Eleinte azt gondoltam, hogy a féltengellyel van gond, de egyre nehezebb lett követni a biztonsági autót, így lehúzódtam a pálya szélére és aztán elvesztettem egy kerékemet” – mondta az incidensről a korábbi egyszeres futamgyőztes.



Nico Rosberg a futam után keményen odaszólt csapatának, a Mercedes GP-nek: „Egy Red Bullra, de nem az üdítőre, hanem az autóra!” – mondta a német versenyző a csillagos márka garázsában az amerikai Speed TV-nek, amikor arról kérdezték, hogy mire lett volna szüksége a suzukai hétvégén a sikeres szerepléshez. A pilóta csalódottsága érthető volt, hiszen a futamot végigharcolva maga mögött tartotta Michael Schumachert, végül mégis kiesett: „Valami eltört az autó hátsó részén és a gumifalnak csapódva fejeztem be a futamot. Kiábrándító véget ért ez a hétvége” – fogalmazott a német szupertandem ifjabb tagja.

Noha sajnálták az esőben hiába várakozó rajongókat, a versenyzők szerint az FIA jó döntést hozott azzal, hogy szombatról vasárnapra halasztotta a Japán Nagydíj időmérő edzését. „Már a délelőtti edzés is nehéz volt, mert mindenütt állt a víz, szinte folyók alakultak ki a pályán” – mondta az utolsó szabadedzés egyik mért körét jegyző Virgin-sofőr, Timo Glock. Vettel hozzátette: „Az emberek zöme nehezen érti meg, hogy mennyire nehéz ilyen körülmények között vezetni. Sokan azt gondolják, hogy „oké, tedd fel az esőgumit és minden rendben lesz”, de ez nem ennyire egyszerű. Ezek az autók nagyon könnyűek, mindössze 600-700 kilogrammosak, ami a fele egy normál utcai autónak. Csak utasok lettünk volna a volán mögött ahelyett, hogy uraltuk volna az autót és próbáltuk volna megtalálni a határainkat.”

Érdekes kijelentést tett Felipe Massával kapcsolatban a Ferrari-elnök Luca di Montezemolo, miután a brazil sofőr Suzukában nem jutott túl a kvalifikáció második felvonásán, a futamon pedig már a rajt után kiesett. „Biztos vagyok benne, hogy Felipe lesz az évad utolsó három futamának meglepetése. Most rossz napja volt, de kétségbeesetten igyekszik reagálni erre, mi pedig mindent megteszünk annak érdekében, hogy esélye legyen a győzelemre” – idézte a nagyfőnököt a Ferrari egyik kommunikéje. Egy spanyol lap, a La Razon szerint ez figyelmeztetés volt Massa számára, akitől azt várja a Scuderia, hogy segíti Alonsót a hátralevő futamokon.



Toro Rossóját és Adrian Sutil Force Indiáját is látványos manőverrel birkózta le a hajtűkanyarnál, s bár a 39. körben megejtett kerékcseréje miatt elbukta a nyert pozíciókat, friss gumikon szinte megtáltosodott. Egy kisebb koccanást sem nélkülöző előzési manőverrel újra megelőzte Alguersuarit, Sutil motorhiba miatt kiesett előle, a hátralevő körökben pedig a sérült C29-essel elment a Williams-veterán Rubens Barrichello mellett és letudta saját csapattársát, Nick Heidfeldet is. A Sauber németje végül a 8. hely megszerzésével tette emlékezetessé visszatérését követő második versenyét, Barrichello zárt a 9. pozícióban, míg az utolsó pontot érő helyre a Toro Rosso svájci üdvöskéje, Sebastien Buemi iratkozhatott fel.

Incidensekben nem volt hiány, ráadásul ezek zöme a viadal elején történt. A sort Lucas di Grassi nyitotta, aki egy műszaki hiba miatt már a rajtrácsra menet lezúzta a VR01-es Virgint a 130R-nél, így nem is rajtolhatott el. A kialvó piros lámpák után a tülekedésben a jól rajtoló Renault-újonc, Vitalij Petrov a Williams elsőévesével, Nico Hülkenberggel akaszkodott össze a cél-egyenésben, míg a ferraris Felipe Massa a Force India versenyzőjével, Vitantonio Liuzzival ütközött az első kanyarban, így a 7. körig a biztonsági autó vezette a mezőnyt. Ezalatt kihullott Kubica is: a lengyel autójáról a 3. fordulóban lerepült a jobb hátsó kerék, így a 2. helyről kénytelen volt a pálya szélére parkolni az R30-ast.

A Japán Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	S-H	Red Bull RB6-Renault	70 kör, 1:30:27,323
2. M. Webber	S-H	Red Bull RB6-Renault	+ 0,905
3. F. Alonso	S-H	Ferrari F10	+ 2,721
4. J. Button	H-S	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 13,522
5. L. Hamilton	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 39,595
6. M. Schumacher	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 59,933
7. K. Kobayashi	H-S	Sauber C29-Ferrari	+ 1:04,038
8. N. Heidfeld	S-H	Sauber C29-Ferrari	+ 1:09,648
9. R. Barrichello	S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1:10,846
10. S. Buemi	H-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:12,806
11. J. Alguersuari	S-H-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
12. H. Kovalainen	S-H	Lotus T127-Cosworth	+ 1 kör
13. J. Trulli	S-H	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
14. T. Glock	H-S-H	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
15. B. Senna	S-H	HRT-Cosworth	+ 2 kör
16. S. Yamamoto	S-H	HRT-Cosworth	+ 3 kör
18. N. Rosberg	S-H	Mercedes MGP-W01	47. kör
Nem érték célba			
A. Sutil	S-H	Force India VJM03-Mercedes	44. kör
R. Kubica	S	Renault R30	2. kör
N. Hülkenberg	S	Williams FW32-Cosworth	1. kör
F. Massa	H	Ferrari F10	1. kör
V. Petrov	S	Renault R30	1. kör
V. Liuzzi	H	Force India VJM03-Mercedes	1. kör
Nem indult			
Lucas di Grassi		Virgin VR01-Cosworth	

„A rajtnál Petrov Hülkenberggel akaszkodott össze.”



Az első kanyarban már a második balesetet láthatta a közönség: Massa Liuzzival ütközött

megpróbált trükközni a gumikkal: a Q3 résztvevői közül egyedülként a keményebb keverékű abroncsokat választotta, amiken a 6. időt autózta, így vasárnap az 5. rajtkockába sorakozhatott fel. Bár a futam mozgalmas volt, igazi meglepetést nem hozott: Vettel simán nyert, míg Webber és Alonso a német mögött futott be, így a bajnoki tabella ausztrál éllovasa 3 ponttal növelte előnyét spanyol üldözőjével szemben. Alonso hiába próbált nyomást gyakorolni rájuk, az energiatálosok csak átmenetileg, a boxkiállások után csúsztak le az élről: miután a tandem a 25-26. körben letudta a kerékcserét, a szervizét a 39. fordulóig húzó Button vezette a mezőnyt. A brit gumistratégiája nem jött be, így végül a 4. helyen zárt, amit annak köszönhetett, hogy Hamilton autójában az új váltó is rakoncátlanodni kezdett, így a 44. fordulóban maga mögé tudta utasítani a harmadik sebességi

fokozat nélkül autózó csapat- és honfitársát. Mögöttük a Mercedessel Michael Schumacher végzett, a veterán idei legjobb formáját mutatta, de eredményéhez szűksége volt fiatal csapat- és honfitársa, Nico Rosberg balszerencséjére is. A német szupertandem ifjabb tagja – aki a rajtot követő balesetek miatt elrendelt biztonsági autós fá-

zis alatt lecserélte abroncsait – hátrította kollégája agresszív támadásait, de a 48. körben kiesett: az S-kanyaroknál lerepült a bal hátsó kereke és autója a gumifalnak csapódott. Kamui Kobayashi, a Sauber helyi reménysége emlékezetes autózással zárt a 7. pozícióban: a Buttonhoz hasonlóan kemény gumikon induló japán első etapjában Jaime Alguersuari

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Ez a helyszín különleges, az pedig végképp fantasztikus, hogy másodszor győztem itt. Mark megpróbált nyomást gyakorolni rám, de megőriztem a pozíciomat és ettől fogva kíméltem az autót és a gumikat az első kiállásig. A szerviz időzítése tökéletesen sikerült és ezt követően Jensen mögött autóztunk, de nem nyomtam keményen a gázt, mert kívártuk a boxkiállítását.”



2 Mark Webber: „Sebastian egy hajszálnyi előnnyel szerezte meg a pole pozíciót a mai időmérőn, márpedig ez igen kedvező volt a versenyre nézve. Nem tudtam volna többet kihozni az autóból. Pénteken még gondjaim voltak a beállításokkal, de a srácoknak sikerült ezt helyrehozni. Próbáltam minél keményebben támadni Sebastiant, de aztán inkább kíméltem az autót a célig.”



3 Fernando Alonso: „Mindent egybevetve pozitív volt számunkra a mai nap. Egy olyan pályán sikerült dobogós helyen végeznünk, amelyet mintha csak azért építettek volna, hogy megmutassa a Red Bull erősségét. Egyszerűen tökéletesek voltak, nem volt semmi esélyem ellenük, akárhogyan próbálkoztam volna. De mindössze három pontot veszítettem a bajnokság éllovasához képest.”

GRAVÍR EXPRESSZ®

Személyre szóló ajándékok online

Keresse fel webáruházunkat vagy üzleteinket!
www.gravirexpressz.hu



SUZUKA



A híres-nevezetes japán pályán nem ritka vendég az eső, de ezúttal a szokottnál is több bonyodalmat okozott a csapadék. A szurkolókat azonban semmi nem tudta eltántorítani...



 **Dubai Programok**
AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA

- Dubai városnézés
- Abu Dhabi kirándulás
- sivatagi túrák
- egyéb fakultatív programok

Telefon: +36 30 744-3334

Dubai magyarul

dubaiprogramok.com



MINDENFÉLE

Sebastian Vettel a koreai időmérőn idei kilencedik, pályafutása tizennegyedik rajt-elsőségét gyűjtötte be. Fernando Alonso 2010-ben negyedszer, pályafutása során huszonhatodszor állhatott a dobogó legfelső fokára: érdekesség, hogy a 2007-es Európa Nagydíj után ez volt a második olyan diadala, amit esős futamon aratott.

Rekordot állított fel a biztonsági autó a Yeongam-versenypályán, ahol összesen 24 körön át vezette a mezőnyt. Az előző csúcst a 2007-es Japán Nagydíjon állította fel a safety car, ami akkor 19 kört tett meg.

Ötezer dolláros pénzbírsággal sújtotta a versenybíróság a Hispania istállót egy fö-löttébb ostoba hiba miatt: a csapat szerelői a pénteki második edzésen úgy engedték ki Sakon Yamamotót a garázból, hogy az egyik kereken fennmaradt a gumimelegítő paplan, amit csak a boxutca kijáratánál vettek le. Ezzel mindjárt három szabályt is megszegtek: a szabályzat 23.1-es passzusát, ami a biztonságos kiengedésről szól, a 30.9-est, amely szerint az edzés ideje alatt illeték-telenek tilos a boxkijáratnál tartózkodni, továbbá a 30.7-est, amely arról rendelkezik, hogy a csapattagoknak a boxutcán kívül tilos megérinteni a versenyautót.

Okulva a pénteki tapasztalatokból, az FIA már a szombat délelőtti edzés előtt módosította a pálya 16-os, gyors balkanyarjának szegélykö-vét és betonfalát: előbbi túlságosan megdobta az autókat, utóbbit pedig nem védte gumifal és a nyitóedzéseken több versenyző is túlsá-gosan közel ment hozzá, aminek egy baleset esetén súlyos következményei lettek volna.

Adrian Sutil és Sebastien Buemi is öt-öt rajtpozíciós, a Brazil Nagydíjra vonatkozó büntetést kapott, amiért elkerülhető bal-esetet okoztak. A Force India versenyzőjét a Kobayashi-ütközésért büntették, amely a 47. körben történt, ráadásul 10 ezer dolláros pénzbírsággal is sújtották, amiért tudta, hogy az autója fékrendszerével gondok vannak. A német már az incidens előtt is durvult: Buttont kiszorította a pályáról, Nick Heidfel-det és Jaime Alguersuarit pedig két ízben is agresszív manőverrel utasította maga mögé. A Toro Rosso reménységére azért sújtottak le, mert a 30. fordulóban nekiütközött Timo Glock Virginjének, ami mindkettejük verse-nyének végét jelentette.

úgy döntött, hogy kijátsszák az ütőkártyát: az ausztrál autójába beszerelték a nyolcdara-bos keret utolsó friss egységét, ami – mivel a vb-aspiránsok közül egyedül a kenguruföldi rendelkezett új V8-assal – jelentős löketet ígért a hétvége hátralevő részére. Webber mégsem tudott élni a lehetőség-gel: szombat délelőtt, a Robert Kubica révén Renault-elsőséggel zárult utolsó gyakorlason a 4. időt autózta, míg az időmérőn saját csapat-társától, a titulusra szintén esélyes Sebastian Vetteltől kapott ki. A német a Q3 leintése után befejezett körében elért 1:35,585-ös idővel szerezte meg a pole-t, maga mögé utasít-va az ausztrált, valamint a néhány pillanattal korábban még az eredménylista élén tanyázó Alonsót. Hamilton szerezte meg a 4. rajtkoc-kát, csapattársa, Jenson Button pedig a bajnok-esélyesek leggyengébbjeként csak a 7. helyet csípte meg: az abroncsok felmelegítésével küsz-kódó címvédő McLaren-sofőrnél a Mercedes GP reménysége, Nico Rosberg, illetve Alonso fegyverhordozója, Felipe Massa is gyorsabbnak bizonyult. A brit versenyző Kubicával osztoz-kodhatott a negyedik soron, míg a legjobb tíz a két ősi riválissal, Michael Schumacherrel és Rubens Barrichellóval egészült ki. Vasárnap igazi káosz-futamot láthatott a koreai publikum, esővel, Alonso sikeré-vel és a Red Bullok teljes kapitulációjával. A rajtot a zuhogó égi áldás miatt tíz perccel elhalasztották, majd 3, a biztonsági autó mögött megtett kör után a felgyülemlett víz miatt Charlie Whiting versenyigazgató pi-ros zászlóval félbeszakította a körözgetést.



Yeongam
Korean Interna-tional Circuit

A pálya hossza:	5,621 km
Versenytáv:	55 kör – 309,155 km
Időjárás:	esős
Levegő hőmérséklete:	18-19 fok
Aszfalt hőmérséklete:	17-19 fok
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:50,257

VISSZAJÖTT A SEMMIBŐL

Alonso nyert Koreában, a Red Bullok kiestek

Bár a Koreai Nagydíj helyszíne csak nehézkesen készült el, az ázsiai ország első futama komoly fordulatot hozott a vb-harcban. Fernando Alonso az eső miatt kaotikussá vált viadalon legyőzte a favoritként betliző Red Bullokat és átvette a vezetést a ponttáblázaton.

Mészáros Sándor

HochŹwei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters

Noha már a nyitónapon megmutatkozott, hogy a „szűz” Yeongam-aszfaltcsík első, hosz-szú egyenesekkel tűzdelt szektora az előzetes szakértői jóslatoknak megfelelően nem a Red Bulloknak kedvez, mégis energiatálas sikerrel

indult a hétvége. Délelőtt Lewis Hamilton volt a leggyorsabb az új fejlesztésekkel, többek között új hátsó szárnnal szerelt McLaren vo-lánja mögött, délután azonban már a vb-éllo-vasként kezdő Mark Webber neve díszelgett

a tabella élén. Webber mögött a poros, piz-kos pályán két másik bajnokesélyes, Alonso és Hamilton végzett. Felbátorodva a vártnál jobb kezdésen, a Red Bull a nyitóedzések után



Sokáig az volt a kérdés, lesz-e megfelelő pálya, a rajtrácson azonban már az döntött, eláll-e az eső



„A várakozás alatt a rendezők a pályát tisztaították.”



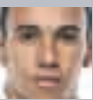
Igazi unikumnak számított a sáros és össze-vissza tört F1-es autók látványa. Vettel gépe tiszta maradt, nála az erőforrás adta fel a küzdelmet

48 percig várakoztak a kocsik a rajtrácson, mielőtt a biztonsági autó mögött újra neki-vághattak a viadalnak. Whiting 15 kör után hívta ki a pályáról a Mercedes SLS AMG-t: Rosberg Hamiltont előzve a 4., míg Schumacher Kubicát legyűrve a 8. pozícióba kapaszkodott fel az első „éles” fordulóban, a következő kör pedig újabb fordulatot hozott: az élen haladó Vettel mögött Webber a 12-es kanyarnál a műfüre hajtott, megpördült, a falnak csapta a Red Bullt és a pályára visszacsúszva Rosberggel is ütközött.

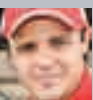
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Fernando Alonso: „Természetesen sokat segített nekünk ez az eredmény a bajnoki küzdelemben, de éppen a szerencse bizonyítja, hogy ebben a sportágban nem minden a matematika! Nehéz győzelem volt, mert úgy tűnt, hogy az autó pályán tartása sem lesz könnyű feladat. Főként a verseny utolsó fázisa volt nehéz, a félig felszáradt pályán nagyon gyorsan koptak az abroncsok.”



2. Lewis Hamilton: „Alig bírtam kívánni, hogy végre elkezdődjön a verseny! Nagyon elhúzódtam a futam, a végén már alig láttam valamit, annyira besötétedett. Az autó még mindig nem elég gyors, de a csapat nagy erővel dolgozik ezen és két remek verseny vár még ránk. Sok új fejlesztésünk lesz a folytatásban és mindent megteszünk a bajnoki cím elhódításáért. Jók az esélyeink.”



3. Felipe Massa: „Szörnyen nehéz versenyen vagyunk túl, de legalább jó eredményt értünk el! Két rosszul sikerült hétvége után végre újra dobogóra állhattam, ráadásul Fernando remek munkával nyert. A futam végére annyira besötétedett, hogy még a kormányon lévő LED-ek fényei is zavarták a látásomat. Interlagosban és Abu Dhabiban is hasonló eredményre törekszünk.”



Mindkét versenyző kiesett és a biztonsági autó újra feltűnt a mezőny élén. Ekkor az élmezőny még nem látogatta meg a boxot, a következő biztonsági autós fázis alatt – a 31. körben a Toro Rosso ifjónca, Sebastien Buemi a Virgin versenyzőjével, Timo Glockkal ütközött – viszont igen. Vettel és Alonso az első két helyről egyaránt a 32. körben érkezett intermediate abroncsokért, de a spanyolnak a csere rosszul sikerült: beragadt a jobb első kereke, majd elgurult az anyacsavar, így Hamilton mögé tért vissza, akit csak a 34. körben, az újraindítás után tudott visszaelőzni. 11 körrel később a hispánra rámosolygott a szerencse: Vettel hiába hajtott hibátlanul a mezőny élén, hajtóműve felmondta a szolgálatot és kiesett, így a Ferrari állt az élre. A hátra-

levő tíz körben az első négy sorrendje nem változott, Alonso mögött Hamilton, Massa és Schumacher ért célba. Barrichello sokáig Schumi mögött autózott, de a Williams gyorsan elkoptatta az inter-abroncsokat, a brazil megpördült, így Kubica és Liuzzi Force Indiája mögött a 7. helyen futott be. Pontot szerzett a grove-i kék-fehérek újonca, Nico Hülkenberg is, aki a 10. helyet csípte meg a Sauber-tandem, Kamui Kobayashi és Nick Heidfeld mögött. Button Jaime Alguersuari Toro Rossója mögött, a 12. helyen ért célba: a brit végig a tapadás hiányával küszködött, csak három újonc autót, Heikki Kovalainen Lotusát és a Hispania párosát, Bruno Sennát és Sakon Yamamotót tudta maga mögé utasítani, így a címvédésről szőtt reményei méginkább haloványvá váltak.

A Koreai Nagydíj végeredménye

1. F. Alonso	W-W-I	Ferrari F10	55 kör, 2:48:20,810
2. L. Hamilton	W-W-I	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 14,999
3. F. Massa	W-W-I	Ferrari F10	+ 30,868
4. M. Schumacher	W-W-I	Mercedes MGP-W01	+ 39,688
5. R. Kubica	W-W-I	Renault R30	+ 47,734
6. V. Liuzzi	W-W-I	Force India VJM03-Mercedes	+ 53,571
7. R. Barrichello	W-W-I	Williams FW32-Cosworth	+ 1:09,257
8. K. Kobayashi	W-W-I	Sauber C29-Ferrari	+ 1:17,889
9. N. Heidfeld	W-W-I	Sauber C29-Ferrari	+ 1:20,107
10. N. Hülkenberg	W-W-I-I	Williams FW32-Cosworth	+ 1:20,851
11. J. Alguersuari	W-W-I	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:24,146
12. J. Button	W-W-I	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 1:29,939
13. H. Kovalainen	W-W-I-I	Lotus T127-Cosworth	+ 1 kör
14. B. Senna	W-W-W-I	HRT-Cosworth	+ 2 kör
15. S. Yamamoto	W-W-I	HRT-Cosworth	+ 2 kör
Nem értek célba:			
A. Sutil	W-W-I	Force India VJM03-Mercedes	46. kör
S. Vettel	W-W-I	Red Bull RB6-Renault	45. kör
V. Petrov	W-W-I	Renault R30	39. kör
T. Glock	W-W	Virgin VR01-Cosworth	31. kör
S. Buemi	W-W-I	Toro Rosso STR5-Ferrari	30. kör
Lucas di Grassi	W-W-W-W-I	Virgin VR01-Cosworth	25. kör
J. Trulli	W-W-I-I	Lotus T127-Cosworth	25. kör
M. Webber	W-W	Red Bull RB6-Renault	18. kör
N. Rosberg	W-W	Mercedes MGP-W01	18. kör

Elnézést kért a pályaeépítési munkálatok elhúzódsáért és a még a verseny idején is gyatra, főként a nézőket érintő infrastruktúráért a viadal főszervezője: „Sajnáljuk a közönséget, mert a verseny alatt csak az aszfaltot és az autókat láthatják. Júliusban és augusztusban 38 napig folyamatosan esett az eső, ezért a leálltak a munkálatok is. Meg kellett változtatnunk a tervet és ahogyan közeledett a határidő, nagyon keményen dolgoztunk. Mindenféle pletykák terjedtek, de soha nem merült fel, hogy a verseny elmarad, vagy el kell halasztani a pálya megnyitását” – fogalmazott a promóter cég képviselőjében Yungo Cho Chung.

Komoly kavarodást okozott, hogy a Koreai Nagydíj az eső miatt hosszabbra nyúlt a tervezettnél, a versenyzők és a csapatok tagjai lekésték a jó előre lefoglalt légijáratokat. Alonso és Hamilton csak másnap reggel, a pályától öt órányi autóútra található Szöulból tudott útnak indulni, míg Bruno Senna időben megérkezett ugyan célállomására, Abu Dhabiba, de a nagy kapkodásban a gépen felejtette a bukósisakját. A Rosberg-Webber-Button hármasnak nem volt gondja, ők együtt, egy magángépen távoztak Koreából: arról nem érkezett jelentés, hogy a német és az ausztrál között volt-e feszültség az úton a röviddel korábban történt ütközés miatt...

Noha Mark Webbernek több esélye van a vb-cím megszerzésére, mint Sebastian Vettelnek, Christian Horner csapatfőnök szerint az energiaitalos egylet továbbra sem alkalmaz csapatutasítást: „Két fantasztikus versenyzőnk van és továbbra is egyformán támogatjuk mindkettőjüket, összhangban a Red Bull sportetikájával. Mint láhattuk, lehetetlen megjósolni, hogy mi történik az öt vb-esélyes között. Jól mutatja ezt az is, hogy 10 körrel a leintés előtt úgy tűnt, Sebastian a ponttáblázat élére ugrik. Nagyon gyorsan változik a helyzet. Biztos vagyok benne, hogy mindkét versenyzőnk a tudása legjavát nyújtja a csapat érdekében” – fogalmazott a szakvezető.



KOREA



A világ egyik legnagyobb gazdasági hatalmának gondot okozott időben elkészülni az ország F1-es pályájával: ez nem csak a száguldó cirkusz újoncát, hanem a szakembereket is meglepte.



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION



TISSOT COUTURIER

Michael Owen választása

A sport és az elegancia egyensúlya.
Automata kronográf, robusztus 316L
rozsdamentes acél ház, karcálló zafírüveg
és vízállóság 100m/330ft.

MEGÉRINT AZ IDŐ



További információk www.tissot.ch

Btech
DISTRIBUTION

• BL Óraszalon - Auchan Budaörs • BL Óraszalon - Auchan Soroksár • BL Óraszalon - Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon - Auchan Solymár • BL Óraszalon - Mammut I. / 2.em R219 • BL Óraszalon - Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon - Fórum Debrecen -1. szint
www.oraszalon.hu • Ügyfélszolgálat: info@oraszalon.hu • Tel.: 06-20-4242-550



MINDENFÉLE

Nico Hülkenberg pályafutása első Forma-1-es pole pozícióját szerezte Interlagosban, ahol tovább javította pedigréjét Sebastian Vettel is. A Red Bull fiatal reménysége idei negyedik, pályafutása kilencedik futamgyőzelmét aratta a Brazil Nagydíjon.

Bár a hátsó régióban zajló újonc-csatában Timo Glock a Virginnel az időmérőn legyőzte a Lotusokat, Heikki Kovalainen és Jarno Trulli révén a zöld-sárgák a futamon visszavágtak. A finn-olasz tandem a német előtt, a 18-19. helyeken végzett. Az autóját a 49. körben a 2-es kanyarnál a gumifalnak csapó Liuzzin kívül csak a Virgin újonca, Lucas di Grassi nem tudott feliratkozni a befutottak listájára. A helyi színeket képviselő sofőr egy műszaki hiba miatt előbb kiállt, majd néhány körrel később tesztelés céljából visszatért a pályára.

Nem kétséges, hogy az interlagosi hétvége legnagyobb öngólját a Philips elektronikai óriáscég rúgta. A holland nagyvállalat sokéves együttműködés után épp itt jelentette be, hogy „más szponzorációs elképzelések” miatt az évad végén hátat fordítanak a Williams istállóknak: néhány órával később Hülkenberg pole pozíciója révén a grove-i egylet sikerétől volt hangos a nagyvilág. ... Nem csak a Philips zárja le kapcsolatát Sir Frank Williams együttesével az évad végén, hanem az RBS, az AirAsia és a McGregor is.

Nem csak Jenson Button autóját érte attrócitás a Sao Pauló-i hétvégén, hanem a Sauber egyik csapatszállító járművét is. Erre is Button hívta fel a figyelmet a futam napjának reggelén: „Nem csak nekünk volt részünk hasonlóban tegnap” – mondta Button. „Ahogyan hallottam, a Sauber szerelőit megállították és teljesen kifosztották. Örület volt, amit átéltek, nagyon sajnálom a srácokat.” Mint arról a Sauber szóvivője beszámolt: a csapat egyik mérnökének fejéhez pisztolyt szegezett az egyik városi útonálló, aki társaival több táskát, laptopokat, mobiltelefonokat és pénzt zsákmányolt a svájci egylet munkatársaiktól.

Szingapúr után a hétvégi Brazil Nagydíjon is Christian Klien versenyezhetett Sakon Yamamoto helyett az újonc Hispania istállónál, amely ezúttal nem keresett külön indokot az osztrák szerepeltetésére. Mint ismeretes, a délkelet-ázsiai városállam versenyekor arra hívatkoztak, hogy a japán ételmérgezés miatt nem tudja vállalni a szereplést.

Interlagos Autodromo José Carlos Pace

A pálya hossza:	4,309 km
Versenytáv:	71 kör – 305,939 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	24-25 fok
Aszfalt hőmérséklete:	49-51 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:13,851



EGY TRÓFEA ELKELT

Csak a Red Bull lett világbajnok a Brazil Nagydíjon

Nico Hülkenberg rajtelsősége után Sebastian Vettel és Mark Webber révén kettős győzelmet aratott a Red Bull a Brazil Nagydíjon, bebiztosítva ezzel a konstruktóri vb-címet. Mivel Fernando Alonso a 3. helyen futott be, az egyéni titulus sorsának eldöntése az évadzáróra maradt.

Mészáros Sándor

HochŹwei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters



hozták: Sebastian Vettel délelőtt is, délután is az élen zárt, maga mögé utasítva a hétvégét a ponttáblázat 2. helyéről kezdő Mark Webbert. Alonso a 3. idővel és a két edzés között egy motorcserével nyitott, a spanyolt a McLaren-menője, Lewis Hamilton követte az eredménylistán, akinek csapattársa, a címvédőként a bajnoki esélyek életben tartásáért harcoló Jenson Button csak 7. lett. Szombatra megérkezett a jóslat eső, ami alaposan felkavarta az eredménylistát: már az is nagy meglepetésnek számított, hogy a délelőtti tréningen Robert Kubica bizonyult a legjobbnak, az igazi bombát azonban az újonc Nico Hülkenberg robbantotta, aki az esőben induló, majd felszáradó pályán végződő időmérőn megkaparintotta a rajtelsőséget a Williams-szel. Hiába küzdöttek már slick gumin az első sor kisajátításért a Red Bullok,



Maga a meglepetés: a fogadóirodák több mint 200-szoros pénzt fizettek annak, aki eltalálja Hülkenberg rajtelsőségét. Akadt, akinek bejött ez a tipp

Hülkenberg a rohamosan javuló állapotú pályán lesújtott: 1:14,470-es idejével több mint 1 másodpercet vert a tréninget a 2-3. helyen záró Vettelre és Webberre. Mint azt a gyorsabb Red Bull sofőrje elárulta, a tréning után alig hitt a szemének, amikor az időmérő monitorra pillantott, míg a grove-i csapat társulajdonosa, Patrick Head igazi csemegével

szolgált: a szakember elárulta, hogy a német suhanc csak akkor mert slick gumikra váltani, amikor már rutinos márkatársa, a végül a 6. pozícióban landoló Rubens Barrichello is megtette azt. Hamilton a 4. rajthelyet csípte meg, Alonso pedig az 5. rajtkockába iratkozott fel: a spanyol nem titkoltan jobb eredményt várt, de azt sem leplezte, hogy a változó

Fernando Alonso koreai diadala után az F1-es mezőny a bajnokavatás lehetőségével tért vissza az utóbbi öt döntő helyszínére, Interlagosba. A Ferrari kiválósága próbálta tehermentesíteni magát, ezért jó előre hangsúlyozta: még nem gondol a végső sikerre. Koreai

betilje után a Red Bull vb-esélyes párosa visszavágásra készült, a nyitónapon domináns formával nyomatékositva szándékaikat. Bár a csütörtöki paddock-nap az energiaitalosoknál újra kiéleződő belső feszültségtől volt hangos, pénteken mindkét tréninget

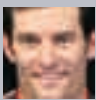


körülmények között rosszabbul is járhatott volna. Mint például az ötödik bajnokesélyes, Button, aki tovább küszködött az autó balanszával és a Q3-ból kiszorulva csak a 11. helyen végzett: ezek után a brit nyilvánosan is lemondott a címvédelem lehetőségéről. Hülkenberg vasárnap, száraz pályán már nem volt ellenfél a Red Bulloknak: Vettel a rajt után maga mögé utasította és Webber sem várt sokáig, a Decida do Lagónál legyűrte az újoncot. Ezzel az energiateljes páros el is döntötte a futamot: Vettel a 25., Webber

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Világ bajnok a csapat, hihetetlen ez a mai nap. Azt hiszem, van esélyem az egyéni titulusra megszerzésére. Ha 26 pont lenne a hátrányom, akkor már nem lenne, de 15 pontos lemaradással lehetséges. Nem kívánok semmi rosszat Alonsónak, de nem lennék szomorú, ha elfüstölni látnám a Ferrarit. Meg kell próbálnom megnyerni az évadzáró futamot.”



2 Mark Webber: „Seb ma remek vezetéssel győzött, míg nekem a futam második felében gondjaim voltak a túlmelegedő motor miatt. A mi csapatunk filozófiája az, hogy a végsőig csatázzunk egymással is, így ennek megfelelően dolgozunk. Raboltam ma néhány pontot Fernandótól és nagyon fontos, hogy mindketten előtte végezzünk majd Abu Dhabiban, az évadzárón is.”



3 Fernando Alonso: „Úgy gondolom, hogy az első néhány körben szálltak el az esélyeim, amikor Hamiltonnal és Hülkenberggel harcoltam. Azt a 10-12 másodpercet lehetetlen volt visszanyerni. Volt néhány kör, amikor egy vagy két tizeddel gyorsabb voltam az előttem lévőknél, de amikor 12 másodperc a hátrány, akkor bizony lőttek az esélyeknek. Stresszes lesz az utolsó verseny.”



esélyesebb, de a hajrában a túlmelegedő erőforrás miatt kissé lelassuló Webber elengedésére, erre azonban nem kerül sor. Alonso a 3. helyen futott be, így csökkent ugyan az előnye, de sikerült megőriznie a vezető pozíciót a tabellán. A spanyol a 2. körben megelőzte az ívről lecsúszó Lewis Hamiltont, az agresszív ostromokat jól álló Hülkenberg megelőzéséhez azonban további öt körre volt szüksége, így jelentős hátrányba került az élen mindeközben szabadon vágázó Red Bullokhoz képest. Amikor a hajrában Webber a motor túlmelegedése miatt lelassult, a hispán elkezdte szórni a jobbnál jobb köröket, de az előzésre végül nem maradt esélye. Hamilton és Button a távot két-két kiállással teljesítve a dobogósok mögött futottak be, így csak az előbbinek maradt esélye a bajnoki címre, neki is csak elméleti. Míg a 246 pontos Alonso az üldöző Red Bullok közül Webbert

8, Vettelt pedig 15 egységgel előzi meg, addig a 2008-as világbajnokkal szemben 24 pont az előnye, tehát a 2008-as világlelőnök a végső sikerhez az Abu Dhabi Nagydíj megnyerésén kívül arra is szüksége lenne, hogy a tabellán előtte álló három versenyző egyáltalán ne szerezzen pontot az évadzárón. Nico Rosberg és Michael Schumacher révén a két Ezüstyíl végzett a McLaren mögött, ráadásul az ifjabbik németnek egy félreértés miatt egy harmadik, extra boxkiállást is be kellett iktatnia. Érdekesség, hogy a futam vége felé Schumi maga elé engedte Rosberget, mert úgy ítélte meg, hogy neki van jobb esélye Button hajszolására. Hülkenberg a szombati pole-ünnep után a lekörözöttek mezőnyének élén, a 8. pozícióban zárt, maga mögé utasítva a Renault menőjét, Robert Kubicát és az utolsó pontot felmarkoló Sauber-re-ménységet, Kamui Kobayashit.

A Brazil Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	SS-M	Red Bull RB6-Renault	71 kör, 1:33:11,803
2. M. Webber	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 4,243
3. F. Alonso	SS-M	Ferrari F10	+ 6,807
4. L. Hamilton	SS-M-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 14,634
5. J. Button	SS-M-SS	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 15,593
6. N. Rosberg	SS-M-M-SS	Mercedes MGP-W01	+ 35,320
7. M. Schumacher	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 43,456
8. H. Hülkenberg	SS-M	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
9. R. Kubica	SS-M	Renault R30	+ 1 kör
10. K. Kobayashi	M-SS	Sauber C29-Ferrari	+ 1 kör
11. J. Alguersuari	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
12. A. Sutil	M-SS	Force India VJM03-Mercedes	+ 1 kör
13. S. Buemi	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
14. R. Barrichello	SS-M-SS-SS	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
15. F. Massa	SS-M-M-SS	Ferrari F10	+ 1 kör
16. V. Petrov	SS-M-SS	Renault R30	+ 1 kör
17. N. Heidfeld	SS-M-SS-SS	Sauber C29-Ferrari	+ 2 kör
18. H. Kovalainen	SS-M	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
19. J. Trulli	SS-M	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
20. T. Glock	SS-M	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
21. B. Senna	SS-M	HRT-Cosworth	+ 2 kör
22. C. Klien	SS-M-M	HRT-Cosworth	+ 6 kör

Nem érték célba

Lucas di Grassi	SS-M-M-SS	Virgin VR01-Cosworth	62. kör
V. Liuzzi	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	49. kör

Paulo Castilho, Brazília különleges bűncselekményekkel foglalkozó bíróságának ügyésze a Folha de Sao Paulo című lapnak az interlagosi hétvége előtt kijelentette: árgus szemekkel figyelni Felipe Massa szereplését és készen áll arra, hogy eljárást indítson ellene, amennyiben a pilóta szándékosan elengedi maga mellett Fernando Alonsót. Mint arra az ügyész rámutatott: a jogi eljárás indítására lehetőséget biztosítanak a helyi törvények, amelyek kimondják, hogy a brazil közönségnek joga van tisztességes, sportszerű küzdelmet látni. „Massa bilincsben fogja elhagyni az interlagosi pályát” – idézte a Sao Paulo-i újság Castilhót, aki szerint honfitársa akár hat éves börtönbüntetést is kaphatott volna a hockenheimihez hasonló manipuláció esetén.

Mark Webber zokon vette, hogy a Red Bull a koreai futam után nem utasította Sebastian Vettelt a bajnoki cím megszerzésére esélyesebb csapatárs támogatására, ezért már az interlagosi hétvége kezdete előtt megpróbált revansot venni. Az ausztrál az újságíróknak nyilatkozva kerek-perec kijelentette: bár műszakilag azonos feltételek mellett versenyeznek, megkérdőjelezhetetlen, hogy a csapat érzelmileg elkötelezettebb Vettel mellett. Ebből jókora kalamajka támadt, mint a német, mind a csapatot irányító Christian Horner cáfolta, ugyanakkor Webberről elterjedt, hogy hiába van érvényes szerződése 2011-re, már az idei év végén elhagyja a gárdát. „Ha élvezem a vezetést, jól teljesítek, s ha nem felejték el vezetni a következő néhány hónapban, akkor természetesen jövőre is itt leszek” – cáfolta a spekulációkat az ausztrál.

Igazi brazil napot tartott az FIA csütörtökön, amikor a hivatalos sajtótájékoztatóra a helyi színeket képviselő négy versenyzőt rendelték be. A kitűnő hangulatú eseményen Rubens Barrichello, Felipe Massa, Bruno Senna és Lucas di Grassi végig heccelte egymást, s érdekes dolgok is kiderültek: a kontingens tagjai elárulták, hogy a versenypályáktól távol is sok időt töltenek együtt, ráadásul Di Grassi és Massa még szomszédok is. „Mivel otthon soha nincs enni- valója, gyakran átjön hozzánk enni” – mondta Massa. Di Grassi nem cáfolta: „Igen, ez igaz. Ingyen ebéd” – fogalmazott a Virgin versenyzője.



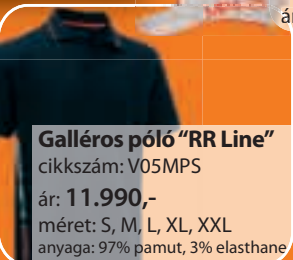
Ízelítő a 2010-es választékból:



Galléros póló "Team"
cikkszám: V05T1
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% polyester



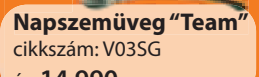
Póló "GP Victory"
cikkszám: V05RRT1
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% polyester



Galléros póló "RR Line"
cikkszám: V05MPS
ár: **11.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 97% pamut, 3% elasthane



Hátitáska "Team"
cikkszám: V05RS
ár: **11.990,-**



Napszemüveg "Team"
cikkszám: V03SG
ár: **14.990,-**



Póló "F1 Car"
cikkszám: V05MT42
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% polyester



Top "Lewis"
cikkszám: V05D2LT5
ár: **6.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 100% pamut



Sapka "Jenson"
cikkszám: V05D1C
ár: **6.990,-**



Top "Jenson"
cikkszám: V05D1LT5
ár: **6.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 100% pamut



Sapka "Nico"
cikkszám: G60014
ár: **7.990,-**



Cipő "McLaren Tech Black"
cikkszám: MX000
méret: 40, 41, 42, 43, 45
ár: **31.990,-**



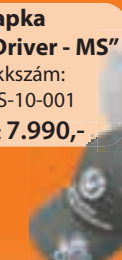
Póló "Track"
cikkszám: G31028
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Top "Track"
cikkszám: G31030
ár: **10.990,-**
méret: XS, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex



Sapka "Michael"
cikkszám: G60017
ár: **7.990,-**



Sapka "Driver - MS"
cikkszám: MS-10-001
ár: **7.990,-**



Póló "Michael"
cikkszám: G31033
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Nico"
cikkszám: G31027
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Ing "Team Line"
cikkszám: 76048701
ár: **17.990,-**
méret: S, M, XL, XXL
anyaga: eleje 100% pamut, háta 10% pamut, 90% PES



Póló "Team"
cikkszám: 76072801
ár: **13.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Napszemüveg "Aerodynamic"
cikkszám: FR0054
ár: **19.990,-**



Táska "Scudetto"
cikkszám: p: 06755902
f: 06755901
ár: **14.990,-**



Női pulóver "Kangaroo"
cikkszám: p: 321600202, f: 321600201
ár: **14.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% elasthane



Póló "Scuderia Ferrari Logo"
cikkszám:
piros: 320037102 / fekete: 320037101
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut



Póló "Team Alonso"
cikkszám: 76077001
ár: **13.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Alonso Name"
cikkszám: 320039102
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Sapka "100% Alonso Fan"
cikkszám: 320139002
ár: **7.990,-**



Top "Fernando Alonso"
cikkszám: 320052402
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasthane



Mellény "Scudetto"
cikkszám: p: 320410202 f: 320410201
ár: **16.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% polyester



Póló "Alonso - Spain Flag"
cikkszám: 76076801
ár: **11.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Massa - Brazil Flag"
cikkszám: 76075201
ár: **11.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Gyerek pulóver "Scudetto"
cikkszám: 321770102
ár: **10.490,-**
méret: 104, 116, 128, 140
anyaga: 80% pamut, 20% polyester



Törölköző "Large Scudetto"
cikkszám: 400F23100
ár: **5.990,-**



Zászló "Scudetto"
cikkszám:
1,4 x 1m: 32.025.05.01
2 x 1,4m: 32.025.05.05
ár: **6.990,- és 8.990,-**



Bögre "Scudetto"
cikkszám:
sárga: 320700107
piros: 320700102
fekete: 320700101
ár: **3.490,-**



Cipő "Drift Cat III SF"
cikkszám: 30353503
méret: 40, 41, 42, 43, 44, 45
ár: **27.990,-**



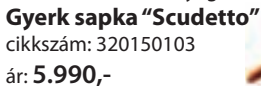
Póló "Large Scudetto"
cikkszám: 32004102
ár: **6.990,-**
méret: 92, 104, 116, 128, 140, 152
anyaga: 100% pamut



Baba sapka "Top Team"
cikkszám: 320890202
ár: **5.490,-**



Pénztárca "Scudetto"
cikkszám: p: 320600102, f: 320600101
ár: **3.990,-**



Gyerkesapka "Scudetto"
cikkszám: 320150103
ár: **5.990,-**

A feltüntetett árak bruttó árak és forintban értendők - az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

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

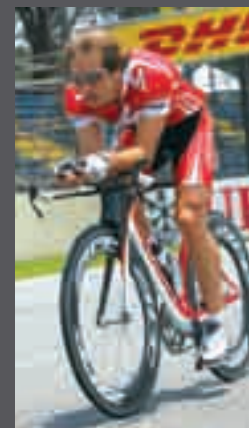
Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

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

www.gpshop.hu

INTERLAGOS

A nyomortelep szomszédságába épített pálya ezúttal nem hozott végretekintélyig izgalmas futamot, de a kerítésen kívül szolgált meglepetésekkel, például Button kirablásának kísérletével, vagy Massa bebörtönzési ígéretével...



	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU	
PILOTÁK																				
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	15	4	0	25	18	-	25	25	15	25	15	-	246
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	10	-	25	8	25	18	8	15	18	-	18	-	238
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	12	25	6	15	15	0	12	18	25	-	25	-	231
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	25	18	18	12	-	25	-	-	10	18	12	-	222
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	18	12	12	0	10	-	199
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	0	0	0	18	12	12	15	4	-	15	0	-	143
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	8	1	15	4	-	8	10	10	0	-	8	-	130
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	6	10	-	6	-	15	4	6	-	10	2	-	126
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	0	0	2	2	0	6	2	0	8	12	6	-	72
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	0	12	10	0	1	-	1	8	2	6	0	-	47
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	1	8	4	0	-	10	0	2	-	-	0	-	47
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	6	8	0	2	4	-	-	6	4	1	-	32
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	0	-	1	0	8	0	6	1	-	1	4	-	22
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	2	0	0	0	0	1	0	-	-	8	-	-	21
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	0	0	0	1	10	2	0	0	-	-	0	-	19
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	4	2	0	-	0	0	0	0	1	-	0	-	8
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	-	0	-	0	-	0	6	0	0	-	-	-	-	-	6
N. HEIDFELD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	0	-	6
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	-	3
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	0	-	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	-	0	-	0	-	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-	-	0	0	0	-	0
L. DI GRASSI	-	-	0	-	0	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0
S. YAMAMOTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	0	-	0	0	-	-	0
C. KLIEN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0

	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
KONSTRUKTÖRÖK																			
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	22	25	31	23	40	18	20	33	43	0	43	-
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	43	33	30	22	4	25	18	12	22	18	22	-
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	15	4	0	43	30	12	40	29	15	40	15	-
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	8	1	17	6	0	14	12	10	8	12	14	-
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	6	10	0	7	10	17	4	6	0	10	2	-
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	0	12	11	0	9	0	7	9	2	7	4	-
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	3	8	4	0	0	11	0	2	0	8	0	-
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	0	6	8	0	8	4	0	0	10	6	1	-
TORO ROSSO	0	0	2	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	-
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-



CSÚSCSAPAT

Fennállása során első ízben hódította el a legjobb konstruktőrnek járó világbajnoki címet a Red Bull istálló, akik hatalmas pezsgőfürdős bulit csaptak a paddock-ban. „Hat és fél évvel ezelőtt Dietrich Mateschitznek volt egy elképzelése, amit aprólékos, gondos munkával végrehajtottunk és ma végre ennek megvan a gyümölcse is. Jóval tapasztaltabb és nagyobb múltú istállók ellen sikerült diadalmaskodnunk” – nyilatkozta a csapatvezető, Christian Horner.

Formula.hu

Egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a sajtó. Az F1-es hírek mellett felkerül az internetre a tízesztendős Autósport és Formula Magazin cikkeinek összessége, de remélhetőleg az autós rovat információi is sok örömet szereznek majd mindenkinek. Ennél is fontosabb azonban a rali vb és a MotoGP szekció, illetve a hazai és az egyéb nemzetközi autósport rovat, amelyek a száguldó cirkuszhoz hasonló részletességgel készülnek és ugyanolyan sűrűséggel frissülnek. A vásárlási lehetőségeket kereső olvasóinknak ajánljuk Webshopunkat, amelyben F1-es és más sportos termékekből válogathat minden rajongó.

WWW.FORMULA.HU



Family PC

asztali számítógép LCD monitorral, nyomtatóval, operációs rendszerrel és irodai programcsomaggal

- ASRock G31M-VS2 alaplap
- Intel Celeron D430 (1800MHz, Socket 775) processzor
- Kingmax 1GB DDR2 800 memória
- 250GB Seagate 3.5" 7200rpm 8MB SATAII winchester
- Samsung SH-S223C/RSMS SATA DVD író fekete és ezüst előlap + Nero szoftver
- HKC 3011NS fekete ház 400W táppal
- Microsoft Wired Desktop 500 billentyűzet + egér (PS2, Z67-00019)
- 19" HKC 9809A LCD wide monitor fekete
- Canon PIXMA iP1900 A4 színes tintasugaras nyomtató



Előtelepített Microsoft Windows 7 Professional OEM 64 bites magyar operációs rendszerrel!

Windows 7 Professional 119 900,-



89 900,- Ft

NetGear WNB2100

300Mbps Router + USB/WiFi adapter



- Automatikus kapcsolat felépítés gombnyomásra
- Beépített tűzfal funkció

14 900,- helyett 9 290,- Ft



BRUTÁLISAN JÓ ÁRAK!

Remington PG520

navigátor



- Titán bevonatú vágóél
- 5db cserélhető trimmelő fej
- Bármilyen arcszörzethez
- Hálózati vagy akkumulátoros működés
- 1 óra vezeték nélküli használat

15 990,- Ft

Acer eMachines E732ZG

hordozható számítógép (P612G25MN)

- 15,6" LED háttérvilágítású TFT kijelző (1366x768 képpont)
- Intel Pentium Dual-Core P6100 (2.0GHz, 3M cache) processzor
- ATI Mobility™ Radeon™ HD5470 512MB DX11 VGA vezérlő
- 2GB DDR3 RAM, 250GB SATA merevlemez
- Eredeti Windows 7 Home Premium magyar nyelvű operációs rendszer

Windows 7 Home Premium

Windows®. Korlátok nélküli élet.

139 900,- Ft



Microsoft Office 2010 Otthoni és Diák verzió termékkulcs kártyával

149 900,- Ft



AQUA Polus Center
XV. Budapest, Somorivai út 121.
ÚJ HELYEN! NAGYOBBI VÁLASZTEKKAL!
NOVEMBER 15-TŐL NYITÁSI AKCIÓKKAL!

AQUA Belváros
VII. Budapest,
Deák út 36.

AQUA Moszkva tér
II. Budapest,
Moszkva tér 10.

AQUA Karinty
XI. Budapest,
Karinty Frigyes út 17.

AQUA Fehérvár
Szekesfehérvár, Tolnai út 1.
Tel: (22) 786-024

Központi információ: (06-1) 244-2424

WEBBER UTAZÁSA

Egy riport kivonata az első magyar nyelvű Red Bulletin magazinból

Pályafutása kezdetén arról álmodozott, hogy egy nap Forma-1-es világbajnok lesz. Most a sötét ausztrál külvárosból származó srác karnyújtásnyira áll élete nagy álmától. Íme a története.

Anthony Rowlinson, Alan Mahon

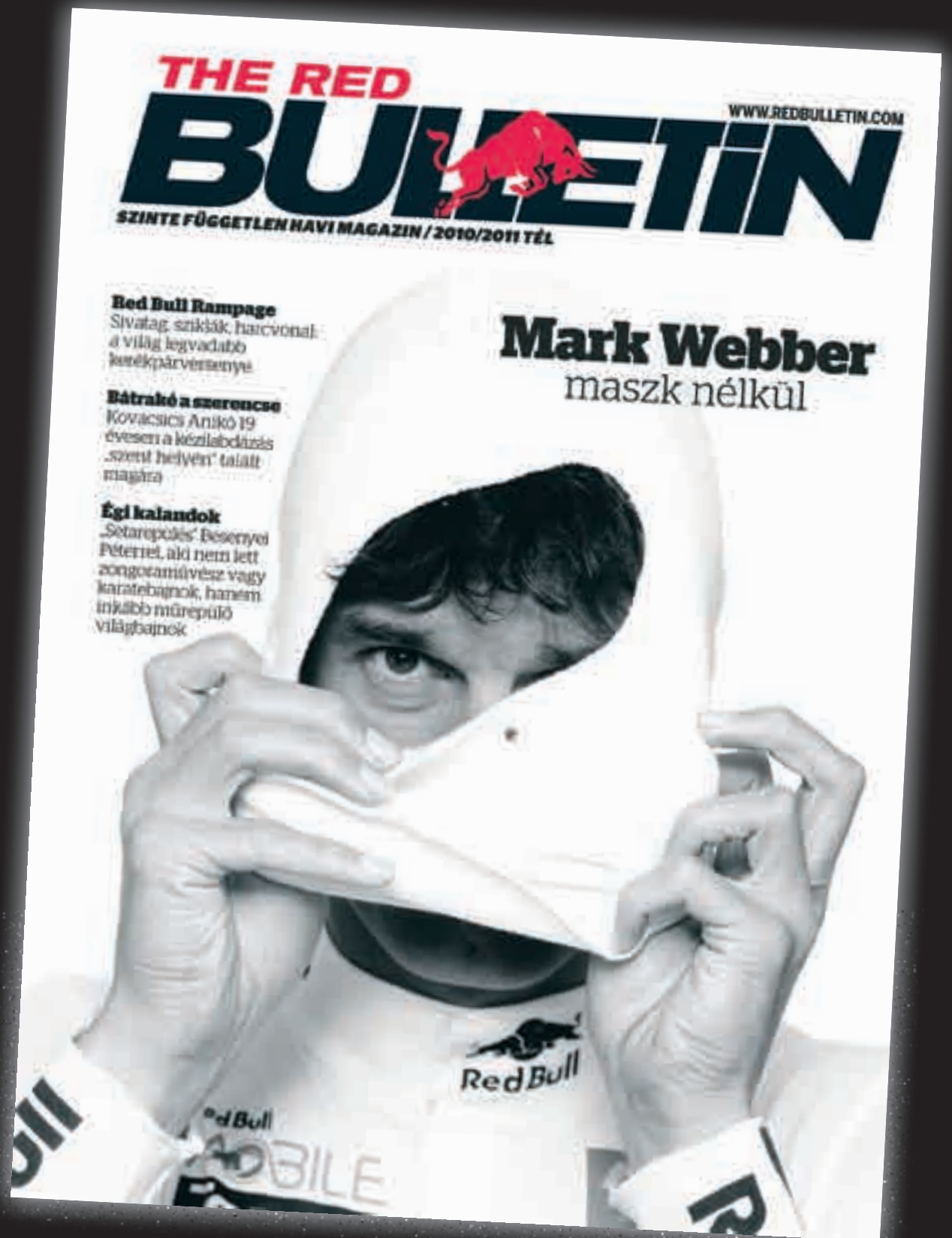


Az év: 1997, és Mark Webber telefonon beszél a 17 000 kilométer távolságban, Queanbeyanban, Ausztráliában élő édesapjával. Mark sír: A fiatal, tapasztalatlan pilóta Európában azt az álmot dédelgeti, hogy egy nap Formula-1-es világbajnok lesz. Tele van ambíciókkal, de nincs pénz és szenved a honvágytól. Elég nehéz elképzelni, hogy a könnyes szemű Webberből „kemény ausztrál fickó” lett, ehhez azonban Marknak, ahogy egy korai támogatója javasolta, „küzdéni, küzdéni” kellett. Kitarlásának köszönhetően egy 21 000 lakosú városból jutott el a hegy csúcsának közelébe. Mark „egy vidéki városban töltött boldog gyermekorról mesél, ahol a nagy területen” szabadon motorozgatott. „Azonban nem engedték, hogy versenymotorozzak, így a gokart mellett döntöttünk, ami sokkal biztonságosabb.” Most 34 éves, első gokartját 13 éves korában kapta. Édesapja támogatásával két évig űzte ezt a sportot, majd bejutott az ausztrál Formula Ford bajnokságba – ez volt élete első „autóversenyzős” élménye. 1994-ben Mark abban az évben a 13. helyen végzett a szériában, és ekkor találkozott Ann Neallel. Ann akkoriban az Ausztrál Formula Ford sorozat médiafelelőse, mostanra Mark partnere és személyes menedzsere, jól emlékszik a 17 éves fiúra, akiben volt valami plusz. Geoff Donohue, a Yellow Pages Australia vállalati kapcsolatok igazgatója saját bevallása szerint „nem tudott semmit az autóversenyzésről, és nem is érdekelte a dolog”. Ann és

Mark időzítése azonban tökéletesnek bizonyult. A Yellow Pages autós fejezete jelentős bevételt jelentett, így egy autóversenyző támogatása ésszerű ötletnek tűnt. A Webber-csapat Európa meghódítását tűzte ki következő céljául. „1995-ben már remekül szerepelt az Ausztrál Formula Ford sorozatban (negyedik helyezés a bajnokságban), 1996-ban pedig az angol bajnokságban versenyzett” – meséli Ann. Készítettek egy táblázatot, amelyben azokban a kategóriákban szereplő autókat ábrázolták, amelyekben Mark ideális esetben versenyezne az F1-et megelőzően. A táblázat csúcsán egy 1995-ös Benetton-Renault szerepelt, amelyet az akkori világbajnok, Michael Schumacher vezetett. Az első állomás az 1996-os szezon a Brit Formula Ford bajnokságban, ezt megelőzően azonban, 1995-ben az ausztrál beugrott a Brands Hatch versenypályán megrendezett Formula Ford Fesztiválra. Ann a kapcsolatai révén elintézt egy tesztvezetést Marknak a Van Diemen versenyautó-gyárnál, és annak teljesítményorientált tulajdonosa, Ralph Firman felajánlotta Marknak, hogy magán a versenyen a gyár támogatásával indulhat. Mark élete első nemzetközi autóversenyén a harmadik helyen végzett. A sikeres debütálásának köszönhetően az 1996-os szezonban a Van Diemen támogatásával versenyzett. A bajnokságban végül a második helyet szerezte meg, és megnyerte a Formula Ford Fesztivált. A következő állomás a brit Formula-3 bajnokság, amely a jövőbeli Formula-1-es csillagok legjelentősebb bajnoksága Európában. Az első négy versenyen Mark ausztrál honfitársa, Alan Docking vezető csapatával indulhatott. Negyedik versenyét megnyerte – azonban elfogyott a pénze. Ekkor tűnt fel a színen David Campese, korábbi ausztrál rögbi legenda. Campese szintén

Queanbeyanban nőtt fel, és érdekelte a sport menedzsment. Saját zsebből kifizetett 100 000 fontot (amelyet azóta visszakapott), hogy Mark befejezhesse F3-as szezonját. Ezután Markra felfigyelt Norbert Haug, a Mercedes versenyrészlegének vezetője. Mark néhány évvel korábban az Ausztrál Nagydíjon már bemutatkozott Haugnak: Mindössze ennyit mondott: „Angliában versenyzek, tarthatnánk a kapcsolatot? Tetszett a stílusa.” A Mercedesszel való kapcsolatának köszönhetően az 1998-99-es szezonban a Silver Arrows csapatánál versenyezhetett GT kategóriában: mindez nagy dicsőség annak ellenére, hogy ideiglenesen letért az együlési autóversenyzés útjáról.

Az 1998-as évadban Mark egy nagy autógyártó csapat színeiben a második helyen végzett a FIA GT bajnokságban. A következő évben a Mercedes legfontosabb versenyének, a legendás Le Mans-i 24 órás autóversenyt tekintette, ahol autók aerodinamikailag instabillak bizonyultak, így Mark és csapattársa, Dumbreck hátraszaltóval rajtoltak, szerencséjükre mindketten túléltek a balesetet (lásd: <http://www.youtube.com/watch?v=ZXZaAuyuYmQ&feature=related>). A Mercedes feladta a versenyt és felfüggesztette sportautó programját, Mark pedig kénytelen volt kizárólag az együlési autóversenyzésre koncentrálni. A visszatérés egy másik ausztrál, Paul Stoddart üzletember és versenycsapat tulajdonos segítségével történt, aki bejuttatta a Formula 3000-be. Az F1 alatt futó verseny az utolsó leküzdendő akadály a premier kategória előtt. A 2001-es bajnokságban Mark a második helyen végzett, és a Benetton Formula-1-es csapata felkérte egy tesztvezetésre. Egy hosszú távra szóló támogatói szerződést is kötött Flavio Briatoréval, a Formula-1 egyik legjelentősebb figurájával. A lehetőség az F1-ben való részvételre – végre – 2002-ben jött, a Benetton csapatnál elért kitűnő teszteredményeket követően. Mark ismét Paul Stoddarttal versenyzett, aki akkor a Minardi F1-es istálló, a sportág legalacsonyabb költségvetésű egységének tulajdonosa volt. Eljött az áttörés, amelyre Mark és Ann majdnem egy évtizede vártak. Ez volt a kezdet vége. (Folytatás a decemberben, lapunk melléleteként is megjelenő első magyar nyelvű Red Bulletin oldalain.)



A Red Bull néhány éve forradalmat csinált az F1-es paddockban, amikor saját, naponta megjelenő, Red Bulletin néven kiadott angol nyelvű magazinját a versenyhétvégék minden napján megjelentette. A száguldo cirkusz résztvevői újabban ugyanazt a kiadványt kapják, amelyet a világ számtalan pontján elérhető, de már nem csak F1-gyel foglalkozik. És amelynek első magyar nyelvű változata a következő AFM-mel együtt az Önök kezeibe is eljut



Mark Webber sisakjának hátulján két apró ausztrál nemzeti jelkép látható – egy emu és egy kenguru. Egyik állat sem képes hátrafelé mozgásra



a versenyirányítási operátortól kapják. A versenyirányítás és a pályán szolgálatot teljesítők közötti kommunikáció fontos. Közöttük a versenytitkárság hivatalnokai áll. Az ő felelőssége a pontos információcsera a pályabírói posztokkal és ő közli a megfelelő válaszokat a kérdéses esetben résztvevőkkel, valamint szorosan együttműködik az FIA versenyigazgatójával. Mivel több versenyt nem angol nyelvterületű országban rendeznek, ezért a hivatalnok szerepe nagyon fontos.

A hivatalos FOM TV felvételei mellett a pályát részletes, CCTV-rendszerrel szerelik fel. A versenyirányítás figyeli a GPS-rendszert (amely az autók pontos pozícióját mutatja a pályán), a pályabíró-rendszert (ahol új, világítórendszert is alkalmaznak, így a pilótákat duplán tudják figyelmeztetni, mert a pályabírók is lengetik a zászlót), a rádióforgalmazást és 20 különböző TV képernyőt, mely a pálya különböző pontjait mutatja. Ez a versenyirányítás eszköztára.

De tulajdonképpen ki vizsgálja felül a vitás eseteket és ki hoz döntéseket? A versenyigazgató és a versenybírák azok, akik minden rendkívüli eseményt megtekintenek. Ha baleset történik, akkor a versenyigazgató vagy a versenybírák is dönthetnek az eset kivizsgálása mellett. Ha büntetést alkalmaznak, azt csak a versenybírák szabhatják ki, de ennek folyamatát azonnal el kell indítani, rádióon közölni kell a tényt az érintettekkel. Többször azonban az egész folyamatot megkérdőjelezzük – leghíresebb ezek közül ebben az idei évben az Európa Nagydíjon Hamiltonnal megesett sztori, amikor a brit megelőzte a biztonsági autót és a büntetést csak a verseny egy későbbi szakaszában hirdették



Herczeg Lajos, a magyar versenybíró a futam előtt a rajtrácsra is lesétál, de a nagydíjak alatt társaival együtt egy szobában várja, hogy feladatot kapjon

RACE CONTROL

Döntések a háttérből

Az idei esztendőben a tévés közvetítések alatt gyakran megjelenik a képernyőn, hogy a versenyirányítás vizsgálódik egy eset kapcsán. Lássuk, mi zajlik ilyenkor a színpad mögött!

Tóth Gábor

Hochŕwei

Charlie Whiting a versenyhétvégék egyik legfoglaltabb embere. Ő a boxutcák egyik legrégebbi „kelléke”, az FIA versenyigazgatója, biztonsági küldött, állandó rajtbíró és a Formula-1 technikai részlegének vezetője. A szakember Bernie Ecclestone irányítása alatt a Brabham főszereplője volt, 1988 óta az FIA alkalmazottja. Egyszerűen rá hárul minden felelősség a versenyhétvégén, amely például azt is azt jelentheti, hogy a pálya megváltozásával az utolsó pillanatban hoz döntéseket, vagy kezeli a verseny előtt

a pilótákat és azokat, akik a futamokat a versenyirányítás terméből követik nyomon. De mit is jelent a versenyirányítás, azaz a Race Control? Látszólag egy szoba tele tv-képernyőkkel, melyek a FOM világadását közvetítik, valamint a zárt láncú belső kamerarendszer (CCTV) jeleit sugározzák. A versenyirányítási szakemberek feladata a biztonsági autó és az orvosi autó pályára küldése, valamint a pályabírók utasítása, milyen zászlójelzéseket kell alkalmazniuk. Egy másik szobában a versenybírák állnak

készen a helyzetek kiértékelésére, a szabálykönyvet olvasgatva szabják ki a büntetéseket. Az idei évben az FIA úgy döntött, változtat, korábbi versenyzőket is delegál erre a feladatra. Prost, Warwick, Mansell, Wurz, Hill, Sullivan és Herbert is helyet foglalhatott már az állandó és alkalmi megbízottak mellett (a magyar színeket Herczeg Lajos képviseli), és kétségtelen, hogy az FIA így sokkal jobban ki tudja értékelni a komolyabb eseteket. A tv-képernyőn megjelenő üzenettől a döntés meghozataláig lázas munka folyik a versenyirányításban és a versenybírák szobájában. Whiting mellett egy megfigyelő, a versenyirányítási operátor és egy orvosi küldött (aki kapcsolatban áll a legfőbb orvosi hivatalokkal) foglal helyet; ő mindig a versenyt rendező országból származik. Összesen körülbelül 15-20 ember dolgozik a versenyirányításban. Az üzenetet, mely az élő adásban a TV képernyőjén megjelenik, a FOM küldi, ők az elsődleges információt





A sportban, különösen az olyan bonyolult ágakban, mint a Formula-1, minden paraméter számít. Többször lehet hallani a verseny során a „Kérlek, egyeztess Charlie-val” rádióüzenetet. A versenyigazgató ilyenkor elmondja véleményét, de a versenybíráktól függ, büntetnek-e, vagy sem

Mindenre, amire szükségük van, azt bekérik. Egy baleset vizsgálása és a lehetséges büntetés valamelyik pilótának világbajnoki címébe, vagy futamgyőzelmébe kerülhet, így igazságosnak kell lenni. Ezt a munkát az összes szabadedzésen, az időmérő edzésen és a versenyen is végezni kell. Elképzelhető a feszültség a verseny alatt, amikor a csapatok tisztázást kérnek, a versenyirányítás felügyeli a versenyt, a pályahivatalnak pedig a pálya személyzetét irányítja; és még akkor ott állnak közöttük a versenybírák, minden esetben az övék az utolsó szó. Ám ha a dolgok jól mennek, akkor a színpalak mögött dolgozókról gyorsan elfeledkezünk. Viszont, ha komplikált esetek lépnek fel, kereszttűzbe kerülnek. Igazságot kell szolgáltatniuk becsületesen és egyértelműen, ahogy a rendszer azt megengedi.



A nagy fotón Charlie Whiting, jobbra Zettner Tamás, a hazai versenyirányítás legjobb ismerője

ki. Mi történt akkor? Nem volt bizonyító erejű felvétel arról, hogy Hamilton megelőzte a biztonsági autót és így a versenyirányítás arról a helikopterről kért felvételeket, mely a levegőből rögzíti a versenyt (és műholdas kivetítőként működik) a FOM számára. A felvétel megérkezése után a bűnösség bizonyítást nyert és így büntetést szabtak ki. Hasonló volt a helyzet a Belga Nagydíjon, amikor Felipe Massa nem megfelelő helyre állt fel a rajtrácson. A versenyirányítás és a rajtrácsot figyelő pályabírók azonban nem figyeltek és Massát nem büntették meg... A vizsgálat során mint vesznek számításba? Egyszerűen: mindent. Az autó telemetriájától a csapaton belüli kommunikációjáig és a FOM ismétléstől a balesetet rögzítő kamerafelvételekig (belső kamerás kép, pályán elhelyezett kamerák és minden FOM kamera).



START[®]

auto

Minőségi Autóalkatrészek

Start Autó Kft. Budapest, 1108 Gyömrői út 105.
tel: 061-434-4043, www.startauto.hu

AZ ELSŐ SZTÁRPILÓTA

Jochen Rindt csodálatos élete és szomorú tragédiája

Negyven esztendeje hunyt el Jochen Rindt Monzában. Néhány héttel később világbajnok lett. Ő az F1 egyetlen posztumusz világbajnoka.

Herbert Völker (Red Bulletin)/Hele János

ATP, Hochēwei

viszont a közutak viszontagságai és trükkjei tanítottak meg vezetni – nem is akárhogyan. Igaz, hogy az autót édesapám garázsából kölcsönöztük, és a rendőrséggel is akadt összetűzésünk, de az utcai versenyeken megszerzett tapasztalatainkat két F3-as szezonban is kamatoztathattuk. Ma az ilyen fiatalok leginkább a bíróság előtt kötnek ki.” A fenti történet után mindössze öt vagy hat év telt el, s 1965-ben a szemtelenül fiatal Jochen

Gyerekkorát már Stájerországban töltötte az eredendően németországi születésű Rindt, s fiatal éveiben hasonló értékek tisztelete mentén élte napjait, mint kortársa, és barátja, a később szintén F1-es versenyzővé, majd a Red Bull hivatalos tanácsadójává avanzsáló Helmut Marko. Olyannyira hasonlóságok voltak egymáshoz, hogy grazi középiskolájuk napra pontosan egyszerre állt elő egy csábító ajánlattal, mely mindkettejükre vonatkozott: tanulmányi előmenetelükre való tekintettel az iskola hajlandó volt egy sikeres bizonyítványt kitölteni a nevükre, melynek feltételül mindössze néhány apróságot szabott a vezetőség. Például hogy azonnal hagyják el az épületet (ahogy arrafelé mondták volt: sehr schnell) és keressenek egy másik oktatási intézményt, ahol zavartalanul kitombolhatják magukat. Lehetőleg persze minél messzebb a jelenlegi tanintézménytől, csak hogy a fogadtatásuk az új iskolában elfogadhatóan megre sikerülhessen.

A Bad Aussee-től 150 kilométerre fekvő, „Utolsó remény” névre hallgató iskola tehát éppen ideálisnak tűnt a két igencsak problémás nebuló számára. Itt aztán nem érheték utol őket olyan követelések, mint hogy miért kötött el egy rendőrségi robogót a kis Jochen, vagy hogy ugyan mi történhetett a kis Helmut Marko édesapjának Chevrolet Impalájával az éjszaka kellős közepén. Mert hogy takarosan összetört, az biztos, mint ahogy az is, hogy Markónak ebben az időben még nem lapult a zsebében vezetői engedély. (Persze a szándékaik egyáltalán nem voltak rosszak, sőt. A banda becsületkéde-



xében foglaltaknak megfelelően a Chevrolet Impala – Simca Monlhéry versenyben a gyorsabbik autó csak kanyarokban előzhetett – ám ez a már-már pironkodásra készített nagyvonalúság sem tudta megakadályozni az előre látható hatalmas balesetet. Marko autója a koccanást követően több szaltót is vetett a kanyarban, mire hősünk legjobb barátja úgy döntött, hogy katapultál: szerencséje volt, hisz a Chevy jobbra, míg ő balra repült.) Jochen Rindt versenyzői karrierére hatalmas befolyással volt a fenti eset. Jó barátja, a szintén kalandos előéletű, ma a Red Bull sportigazgatói székében ülő férfi így beszélt erről. „Manapság a legtöbb versenyző gokartokkal kezdi és pályaversenyzéssel. Minket

Rindt megnyerte a Le Mans-i 24 órás versenyt, méghozzá egy privát Ferrari volánja mögött. Nem kis teljesítmény volt, hisz a mezőny hemzsegett a maranellóiak és a Ford gyári masináitól – nem is csoda, hogy Rindt neve egy csapásra felkerült az autóversenyzés térképére. Egy ilyen siker után mi más is következhetett volna, mint a Formula-1-es szerződés: Rindt előbb a Coopernél, majd a Brabham-nél versenyzett, ám autójának gyengesége megakadályozta abban, hogy nagyobb sikereket érjen el. Látványos momentumokban azonban nem szűkölködött az, aki figyelemmel követte az osztrák futamait: szinte minden szakértő értetlenül állt az előtt, hogyan tudta gyengécske versenygépeivel olykor még a legnagyobb menőket,



Amikor a legendás osztrák versenyző 28 éves korában meghalt, csak a kezdetén volt egy nagy útnak. Új dimenziókat villantott fel az F1 világában, de már nem volt ideje kiteljesedni ebben a világban. Újfajta varázslatot, szellemességet és lazaságot hozott az autósportba, olyat, amelyet előtte sosem tapasztalhattunk. Csodálatos tehetségéhez jóformán semmit nem lehet hozzátenni - talán csak annyit: kortársai egyszerűen eseninek nevezték. Annak az úgynevezett „vad érának” volt ő a legjelentősebb versenyzője, melyben annyi nagy tehetséget vesített a Formula 1. A legenda azonban nem veszhet el - örökké szívünkben őrizzük emlékét.

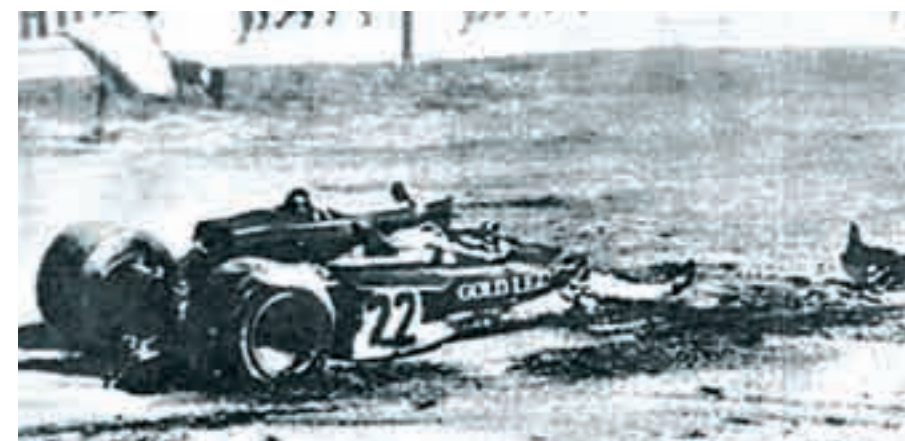
a Lotusokat, a Ferrarikat vagy épp a nagy bajnokokat, Jim Clarkot és Jackie Stewartot is megtréfálni. Közben a fiatal osztrák versenyző Formula-2-es versenyeken is megmérettette magát – akkoriban ezt még könnyen össze lehetett egyeztetni az F1-es versenyzéssel. Rindtnak ráadásul előnyére is vált a kiruccanás: a gyengébb mezőnyben, ahol autójának nem volt nagy hátránya az éllovasokéhoz képest, még

inkább kiütöközött csodálatos tehetsége: egyszerűen legyőzhetetlennek bizonyult. Erről is a gyermekkori barát, Helmut Marko tudna leginkább beszélni, akinek időközben egy csúnya sérülés miatt kellett félbe szakítania és végleg abbahagynia bimbózó F1-es karrierét. „Nagyon könnyedén és lazán versenyzett, legjobb napjain egyszerűen verhetetlen volt. Leginkább Gilles Villeneuve-höz vagy Ronie Petersonhoz tudnám hasonlítani,

esetleg a csúcsformában versenyző Gerhard Bergerhez. Elképesztő módon ura volt az autójának, rendkívül képzett sofőr volt, és ehhez még egy jó nagy adag lazaság és bátorság is kapcsolódott. Ennek pedig főleg az olyan nagy sebességű kanyarokban volt jelentősége, mint amilyen a híres-hírhedt silverstone-i jobbos a célegyenes után. A mi időnkben ez egy olyan kanyarnak számított, aminek a bevételehez minden tehetségedre, és a világban

meglévő hitedre szükség volt. Nos, Jochen ezt a kanyart a szegélykövek mellett, teljes gázon vette be – más szerintem nem is volt erre képes akkoriban. Nagyszerű képessége volt, hagyta kifelé csúszni az autója hátulját, ám csak addig a pontig, míg az segítette az előrehaladást. Ez volt az ő névjegye a Formula-1-ben.” A finn szépséggel, Ninával nem indult ilyen könnyedén Rindt története. A sármos és sikeres osztráknak két évébe telt, mire teljesen meghódította a lány szívét – de 1967-ben összeházasodtak. Eleinte viccesnek ható kinézetét, öltözködését ezek után a felesége vette kezébe, s közösen kialakították Rindt új megjelenését: ezt követően az osztrák lett a kor szimbóluma, a popsztár megfelelője a Forma-1-es garázsok környékén. A divat és a megjelenés területén egyszerűen nem tudott mellényúlni, ezt a későbbi háromszoros világbajnok, Niki Lauda mesélte el nekünk. „Volt egy Ford-reklámfotó abban az időben, melyen Jochen szerepelt. Egy hihetetlennek látszó bundakabátot adtak rá, ami bárki másn tökéletesen nevetségesen állt volna, ám Jochen valahogy ebben is divatosnak és sármosnak látszott. Egyszerűen nem tudott olyat tenni, ami ne lett volna menő.”

Ebben persze szerepet játszott Jochen varázslatos személyisége is, az a kedélyesség, humorosság, mely egyedülállóvá tette őt a paddockban. Szinte mindenkihez volt egy-két viccesnek szánt félmondata, az összes versenyzőtársat folyamatosan zrikálta – nagyban hozzájárulva a korszak sajátos boxutcai hangulatához. Ez természetesen már akkor is csak kiváló angoltudással volt lehetséges – Rindt pedig ebben is kiemelkedett kortársai közül, sőt egy egészen egyedi beszédstílust honosított meg a pályák környékén. Amikor 1968-ban bejelentették, hogy a Lotushoz szerződik, a nemzetközi érdeklődés is a többszörösére nőtt iránta.



Mindenki azt találgatta, vajon hogyan tud együtt dolgozni a Cirkusz két talán legkarakterizmatikusabb egyénisége: a mindenki által tisztelt, óriási hírnévnek örvendő csapatvezető, egy sikercsapat kovácsa, Colin Chapman, és a Formula-1 fenegyereke, Jochen Rindt. 1970 nyara tehát mindössze egyetlen

dologról szólt: a világ arra figyelt, hogyan alakul a Lotusban ülő Rindt és a teljes mezőny harca. Nem túlzás kijelenteni, hogy klasszikus egy mindenki ellen, mindenki egy ellen szituáció volt az akkori. És az osztrák „popsztár” nem is okozott csalódást rajongóinak: Monacóban egy hihetetlen versenyt nyert meg, amikor addig üldözte az előtte autózó Jack Brabham-et, aki nem mellesleg háromszoros világbajnok volt, míg az (éppen az utolsó kanyarban) fálnak nem ment. Innen pedig nem volt megállás: Rindt győzni tudott Zandvoortban, Clermont-Ferrand-ban, Brands-Hatchben, és a Hockenheimringen is. Világbajnoki vezetése tehát egy pillanatig nem forgott veszélyben.

Egy összeegézt roncs: nem sok maradt Rindt autójából, miután 1970 őszén balesetet szenvedett Monzában és a pilótája meghalt



Ausztria és Németország nemes egyszerűséggel megőrlt az új F1-es sztárért. Azóta azonban már tudjuk, Rindt érezte a hatalmas veszélyt, amiben élt: vissza szeretett volna vonulni, normális, hétköznapi életet élni. Ám volt még egy nagy célja: a világbajnoki cím. Rindt nem volt bolond ember, pontosan ismerte a statisztikákat: abban az időben a versenyzés egyenlő volt az orosz rulettel, különösen, ha az ember Lotust vezetett. Rindt hat F1-es

szezonya során például nem kevesebb, mint 12 pilóta vesztette életét versenyzés közben, köztük olyan nevek, mint Bruce McLaren, Jim Clark, Lorenzo Bandini, vagy Rindt egyik legjobb barátja, Piers Courage. Kétségtelen, hogy versenyzői éveit Rindt felnőtt, megkomolyodott. Érezte, hogy azt az őrült életet, melyet ő él, nem lehet már túl sokáig folytatni. Imádta a feleségét, Ninát és a lányát, Nataschát, éppen ezért szeretett

volna sok időt velük tölteni, úgy mint egy hétköznapi családapa. A másik oldalon ott volt a becsvágya, mely meggyőzte őt arról, hogy Chapman igazat beszél: a legendás angol csapatfőnök pedig nem volt rest ígérgetni, órákat beszélt Rindtnek legújabb terveiről, és arról, hogyan nyerek majd meg együtt az összes létező bajnoki címet. És Rindt is tudta, hogy nem lehetetlen a küldetés – hisz kettejük zsenialitását és a Lotus csodálatos technikai hátterét elnézve gyakorlatilag legyőzhetetlennek tűntek. Még most is, 40 évvel később visszatekintve a monzai balesetre, ugyanolyan banálisnak tűnik az egész, mint akkor. A Parabolica kanyarban eltört az osztrák féktengelye (az egyik olyan alkatrész, melyből a Lotus speciális, könnyített elemeket gyártott), és Rindtnek esélye sem maradt. A Lotus a korlát felé repült, nekicsapódott, és Rindt nem mozdult többé. A mai autók már könnyebben kezelik az ilyen helyzeteket, egy modern autóban ülve Rindt is megúsza volna sértetlenül a balesetet: az ütközés után kivette volna a kormányt, kikászálódott volna az autóból, majd a kormány visszatétele után kezében sisakjával ballagott volna a boksza felé. 1970. szeptember 5-én azonban nem így történt. A sors legnagyobb tragédiája talán az, hogy éppen Rindt volt az, akinek a mezőnyből a legvilágosabb elmélete volt arról, hogyan tehetnék biztonságosabbá az F1-et. Barátjával,

Jackie Stewarttal együtt gyakorta felszólaltak olyan, ma már egyértelműnek látszó biztonsági óvintézkedések érdekében, mint a karbon-szálás bukókabin vagy a szélesebb bukóterek. Monzát követően Rindtnek kétszer annyi pontja volt, mint a bajnokságban őt követő ferraris Jacky Ickxnek. Volt még hátra három verseny, az USA-ban, Mexikóban és Kanadában. A belga tehát matematikailag még befoghatta volna Rindtet, ám Watkins Glenben csupán negyedik helyen ért célba, így pedig elszálltak az esélyei. Jochen Rindt, a Formula-1 első és mindezidáig egyetlen posztumusz világbajnoka lett. Jacky Ickx pedig a mai napig úgy tartja, hogy ennek így kellett lennie, így volt helyes. Azt hiszem, ebben mindannyian egyetértünk vele.



Fent az osztrák szupersztár és modell felesége motorcsónakázás közben, lent a jellegzetes festésű, az első cigarettareklámokat viselő Lotus



A FENEGYEREKRŐL

Jacky Ickx (BEL, Ferrari)

„Az, hogy nem tudtam győzni Watkins Glenben, igazi feloldozás volt a számomra. Hogyan is vehetném el egy olyan embertől a bajnoki címet, akinek már nincs esélye megvédeni azt? Azt a bajnoki címet egyedül ő érdemelte meg, senki más. Ez volt a legjobb megoldás: a legkiválóbb versenyző, ha halála után is, de kapja meg az elismerést, ami neki jár. Szomorú történet ez, mindig könnybe lábad a szemem, ha visszagondolok rá.”

Sir Jackie Stewart (SCO, Tyrell)

„Szörnyű, ami Jochennel történt. Helen, a feleségem bement a kórházba Ninával (Rindt felesége – a szerk.), hogy ott legyenek az ágya mellett. Azt hiszem a legszörnyűbb érzés egy feleségnek, hogy egy másik feleséget vigasztaljon a férje halálós ágya mellett. A baleset után én is rohantam azonnal a kórházba, de Nina és Helen egyszerűen eltűnt. Nem tudtam mit kezdeni magammal, visszamentem az időmérőre, de akkor már sírtam, mint egy kisgyerek. A teljesítményemben nem befolyásolt az eset, ki tudtam zárni a halálfélelmet, hisz a valaha volt legjobb körömet futottam Monzában. Az érzelmeim azonban nem csitulnak, emlékszem, hogy John Lindsay, a legjobb barátom odajött hozzám és adott egy Coca-Colát, hogy igyam meg. Lehúztam az egészet, majd dühödten a boxot a pályától elválasztó falnak dobtam az üvegét. Akkor kijött belőlem az összes elfojtott érzélem.”

Emerson Fittipaldi (BRA, Lotus)

„1970-ben még csak a harmadik számú pilóta voltam a csapatnál Rindt és John Miles mögött. Tisztán emlékszem arra a napra, reggeli közben a jövő évi szerződésemről beszélgettünk, majd nem sokkal később bekövetkezett a katasztrófa. Szinte sokkolt bennünket. Én 22 éves voltam, és azt az embert vesztettem el, akire példaképként, egyfajta idolként tekintettem, s rajongásig szerettem. Nem is csoda, hisz mindig nagyon jó volt hozzám, sokat segített, amikor Brazíliából Európába kerültem, rengeteget köszönhetek neki. Kívülről talán hidegnek tűnhetett, de ha jobban megismerte valaki, egyből rájött micsoda egyéniséggel van dolga. Nagyon kedves tudott lenni mindenkivel, hiszen nagyszerű ember volt. Kivételes tehetséggel megáldva.”

Sir Jack Brabham (AUS, Motor Racing Developments)

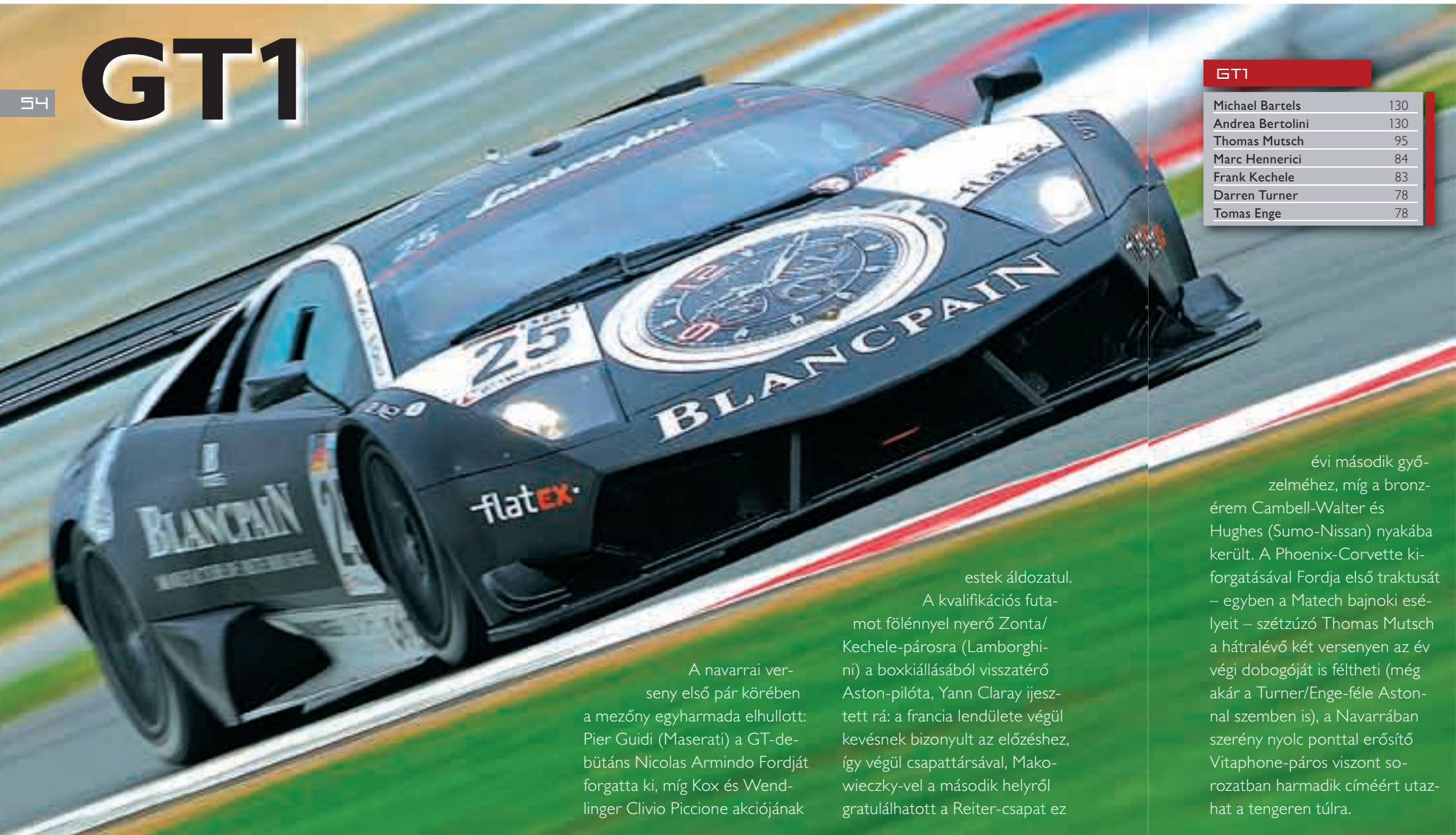
„Az 1970-es monzai hétvége egy szörnyen fájdalmas emlék. Nagyon közeli barátságban voltam Jochennel, sok közös emlékün volt, nagyszerű versenyeket vívtunk egymással. Nagyon nagyra értékeltem őt, mint versenyzőt, hatalmas szíve volt, soha, egyetlen pillanatra sem adta fel. Emellett kivételes egyéniség is volt, egy olyan ember, akinek hatalmas szerepe van abban, hogy manapság ennyire népszerű az F1.”

Sir John Surtees (GBR, Team Surtees)

„Abban az időben sok olyan tehetséges pilóta versenyzett, aki a megfelelő autóval, a megfelelő körülmények között, kellő bátorsággal a háta mögött akár a világbajnoki címért is harcba szállhatott. Jochen is közöttük volt. A balesetet műszaki hiba okozta, és a pilótáknak ismét rá kellett jönnie, hogy vannak dolgok, amiket nem tudunk irányítani versenyzés során. Sokan már el is felejtették mindezt, de akkor Monzában egy pillanatra ismét megállt mindenki, hogy elgondolkozzon azon, mennyire veszélyes is szeretett sportja.”



F1 1970:
A csillogás és a siker azokban az időkben egyik pillanatról a másikra tragédiába tudtak torkollni



GT1	
Michael Bartels	130
Andrea Bertolini	130
Thomas Mutsch	95
Marc Hennerici	84
Frank Kechele	83
Darren Turner	78
Tomas Enge	78

A navarrai verseny első pár körében a mezőny egyharmada elhullott: Pier Guidi (Maserati) a GT-debütáns Nicolas Armindo Fordját forgatta ki, míg Kox és Wendlinger Clivio Piccione akciójának

estek áldozatul. A kvalifikációs futamot fölényrel nyerő Zonta/Kechele-párosra (Lamborghini) a boxkiállásából visszatérő Aston-pilóta, Yann Claray ijesztett rá: a francia lendülete végül kevésnek bizonyult az előzéshez, így végül csapattársával, Makowiczky-vel a második helyről gratulálhatott a Reiter-csapat ez

évi második győzelméhez, míg a bronz-érem Cambell-Walter és Hughes (Sumo-Nissan) nyakába került. A Phoenix-Corvette kiforgatásával Fordja első traktusát – egyben a Matech bajnoki esélyeit – szétzúzó Thomas Mutsch a hátralévő két versenyen az év végi dobogóját is féltheti (még akár a Turner/Enge-féle Astonnal szemben is), a Navarrában szerény nyolc ponttal erősítő Vitaphone-páros viszont sorozatban harmadik címéért utazhat a tengeren túlra.

F3 EUROSZÉRIA

Eduardo Mortara hamar a Brands Hatch-i első futam élére állt, míg csapattársát, a rajtelső Laurence Vant-hoor-t sokáig Bottas „kóstolgatta” a második helyért. A Williams-F1 finn tesztpilótája azonban hibázott, így végül a szemfülesen előző Wittmann tette teljessé a Signature-dobogót. Da Costa a másnapi futam pole-jából magabiztos győzelmet faragott a két Daniel: Munoz és Juncadella előtt, habár a kockázatos előzésben korlátnak ütköző Mortara miatt a Safety Car is bejárta a pályát. Az ötödikként pontot szerző Wittman még bajnoki esélyekkel utazott Oschersleben-be,

ám az ottani tizedik rajtkocka nem sok jót ígért számára. A Bottas rajt-cél győzelmétől (Sims és da Costa előtt) „ellaposult” versenyben végül Mortara egyetlen hellyel végzett német kihívója előtt (6.), így tavalyi, blamázzsal felérő GP2-es évadja után immár bajnokként remélhet értékes szerződést 2011-re. A felszabadult olasz már a másnapi rajt tumultusában kiesett, Bottas pedig Costa kipörgetéséért kapott áthajtásos büntetést. A hirtelen ölébe hullott harmadik helytől Jim Pla egyenesen megrészegült: a korábbi GP2-es pilóta, Olivier Pla kisöccse előbb Wittmann-t gyűrte le, majd Munoz kicsúszása után aratta első győzelmét. A hockenheimi finálé eső-áz-

tatta első futamában a Mortara mellől meglepetés-másodikként rajtoló Marroc már az első körben kicsúszott, Bottas pedig a véghajrában puskázta el a bajnok olasz elleni támadását, így a finn a második hellyel kellett megelégedjen Wittmann előtt. Az immár száraz időben futott utolsó futamban Juncadella szerezte meg első győzelmét, míg Bottas (4.) a harmadikként leintett Vanthoor későbbi kizárásával is búcsút inthetett az év végi ezüstnek.

F3 EUROSZÉRIA	
E. Mortara	101
M. Wittmann	76
V. Bottas	73
A. Sims	62
R. Merhi	56



INDYCAR

Dario Franchittinek a miami verseny 137. körétől kezdve végképp könnyű dolga volt: az addig vezető skót ekkor tudta meg, hogy a tabellán mindössze 13 ponttal vezető Will Power egy ütközés miatt feladta a versenyt.

INDYCAR	
D. Franchitti	602
W. Power	597
S. Dixon	547
H. Castroneves	531
R. Briscoe	482

LE MANS SERIES

A silverstone-i LMS-finálé első néhány körében élre ugró Alan McNish (Audi) nem sokáig tartotta Anthony Davidson (Peugeot)



A sorozat kétszeres bajnoka így visszavehette a gázt, hogy mindössze nyolcadikként beérkezve – ám a pole-ért és a legtöbb vezetett körért járó pontokat is begyűjtve – újabb bajnoki trófea üsse a markát. A júliusi 50 pontos előnyét az évad végi ovál-ver-

senyeken elfonnyasztó Power csalódottságánál csak Scott Dixon öröme volt nagyobb: az új-zélandi homestead-i győzelmével végül leszorította a dobogóról Castronevest, így 2007 óta sorozatban negyedszer készülhet a díjkiosztó ünnepségre.

rohamát. A Kristensennel rajthoz álló skót versenyének fél óra elteltével a differenciálmű törése vetett véget, ám a másik ingostadtai autó (Bernhard/Capello) a végül győztesként leintett gyári

a tűzálló maszk, így a fél körig szinte vakon száguldó olasz kénytelen volt a boxba kanyarodni. A végül két kör hátránnyal harmadikként leintett Audi testvérautója André Lotterer kezei között szenvedett sérüléseket, így csak az LMP2-es bajnoki címet kategória-győzelem megszerző Brabham/Page-naud-páros és az Intersport-Lola mögötti hatodik helyen ért célba. A Road Atlanta pályáján kategória-nyolcadikként először nemzetközi versenyen debütáló gyári hibrid-Porsche után jövőre újabb márkával (Lamborghini) színesedik a GT2 mezőnye, ám izgalomban ezúttal sem volt hiány: a verseny elején ütköző, később áthajtásos büntetéssel is sújtott, ám végül ismét élre kerülő Vilander/Bruni páros Ferrarija az utolsó kilométereken maradt állva kiszáradt tankkal, így a dobogó tetejére a Magnussen/Gavin/Collard-trió állhatott. Az „International Le Mans Cup” nevű – idén egyenlőre a fenti két versenyrel együtt három forduló, és csak gyártók számára pontozott – pszeudo-sorozat utolsó állomására lapzártánkkal egy időben kerül sor, Zhuhai-ban.

LE MANS SERIES

S. Sarrazin	78
N. Lapierre	63
R. Capello	57
V. Ickx	55
F. Mailleux	55
P. Ragues	55



BRIT FORMULA RENAULT/GP3

Brands Hatch-ben már az időmérőn elfüstöltek a hungaroringi vendégfellépése óta formán kívül autózó magyar reménység bajnoki esélyei, aki a tabella harmadik helyéről, és a hétvégi első futam rajtrácsának kilencedik kockájából várta a szerencsét. Vetélytársai, Blomquist és Williamson azonban végül pontokra váltották be kiváló rajthelyeiket (2. és 3.), míg

Kiss lefulladt motorját élesztgetve eredt a mezőny után. A 12. hely és a bajnoki esélytelenség a második futamban megpördüléssel tetéződött, ám a magyar pilóta végül egy kiváló hajrá emlékével, és a leggyorsabb körökért járó bónuszpontokkal búcsúzott a szigetországi sorozattól – és evezett nemzetközi vizekre. A GP3-as sorozat

estorili tesztjén Kiss időnként az egy év tapasztalattal rendelkező pilótákat is megszorítva uralta a félelmetes tapadásáról ismert Dallara-Renault-t, ám egy kicsúszás miatt a friss gumik előnyét csak később tudta fényes eredménnyel (3.) kihasználni. Bár Kiss Pál Tamás neve a WSR-sorozat alcanizi tesztjével kapcsolatban is felmerült, egy hét múlva mégis

Jerezben folytatta a GP3-as ismerkedést, az edzéseket megszakító sok baleset miatt ezúttal mérsékeltebb eredménnyel.

FORMULA RENAULT/GP3

Tom Blomqvist	465
Lewis Williamson	459
Kiss Pál Tamás	417
Will Stevens	397
Harry Tincknell	375

ETCC

Nem kellett attól tartani, hogy a minibajnokság mezőnye szétrúgja az olaszországi finálénak helyet adó 2,5 km-es „gokartstadiont” (Autodromo Franciacorta). A néhány 1,6-os és Superproduction-autóval kiegészült kilenc (!) S2000-es

ETCC

James Thompson	44
Michel Nykjaer	40
Tomas Engström	38
Ibrahim Okayay	22
Wolfgang Tremel	18

autó az első futamban Thompson vezetésével eredt útnak, ám a túrakocsi-legenda előbb az élre ugró Nykjaer-nek (Seat), majd a márkatárs Engströmnek adta meg magát.

A két skandináv ugyan vérszemet kapott a mindössze nyolc pontnyira lebegő bajnoki címtől, ám Nykjaer végül hiába duplázta meg – korai kipördülése dacára bravúrral –

győzelmét a második futamban: Thompson harmadik helye (ezúttal is Engström mögött) elegendőnek bizonyult a brit (2009 utáni) újabb bajnoki címéhez.



FORMULA SZUPERLIGA

Hosszú nyári szünet után az Adria Raceway-en találkoztak újra a „futball-csapatok”, Davide Rigon pedig mindjárt „gólt lőtt” a pole megszerzésével. Martin ugyan pár körre ugyan átvette a vezetést, de az ausztrál elfékezése miatt ismét Rigon került az élre. A dobogón végül a van der Drift-et helyettesítő Ben Hanley (Olympiacos) állhatott melléjük, míg a tabella-éllovas Buurmann és Dolby ütközések miatt érdemi pontok nélkül maradtak. Nem

úgy a második futamban, ahol a tükrözött rajtrácsnak köszönhetően a skót a második, míg holland vetélytársa a negyedik helyen futott be, a Sevilla FC-nek meglepetés-győzelmet szerző Marcos Martinez mögött. Rigon később a szuperfinálé győzelmével keresett némi „aprót” (100000 euró, Wissel és Hanley előtt) a portimao-i repülőjegyre, ahol az első futamban ezüstös helyet megcsípvé került a tabella élére. A középmezőnyből

a negyedik helyig felfurakodó, és Soucek szélárnyékában autózó Buurman-t ugyanis kanyarátvágásért áthajtásos büntetéssel sújtották, így a dobogó harmadik fokáról Parente integethetett a hazai közönségnek a győztes Martin és Rigon társaságában. A második futamban Buurman váltóhibájára adta meg a kegyelem-dőfést a Milan csapatának, így a formaautók volánjához visszatérő Neel Jani szerzett győzelmet az Olympiacosnak, Gommendy és Doornbos előtt – a pénzosztó futamot pedig a Frederic Vervish

nyerte a Liverpool színeiben. A belga újonc Ordos (Kína) vadozatú pályáján Hanley-vel csatlakozott az idei győztesekhez, míg pontgyűjtésben a mindkétszer második (ám a Perera által megnyert szuperfináléban ütköző) Wissel volt a legszorgalmasabb. Egy hét múlva, Peking városi pályáján nem osztottak pontokat: az esővel, balesetekkel és piros zászlóval tarkított kaotikus futamokat végül Dolby és Parente nyerte. A távol-keleten még a középmezőnyben gyengélkedő Rigon a spanyolországi finálén (Navarra) magára talált, ám Martin mögötti második helye után a második futamban (győztes: Parente) csak egy kilencedikre futotta. A mindkétszer dobogó-közi Dolby-val szemben így a szuperfinálé döntött, amelyben Rigonnak a győztes Martin mögötti ötödik hely is elég volt a (2008 után megismételt) bajnoki címhez – és az ezzel járó egymillió euró bezsebeléséhez.

FORMULA SZUPERLIGA

RSC Anderlecht	699
Tottenham Hotspur	697
FC Basel	667
Olympiacos	653
AC Milan	631

GT3

Walter Csaba, a Schubert Motorsport versenyzője a belgiumi Zolderben két negyedik hellyel koronázta meg ez évi sikereit. A Jaramában a magyar versenyző (és csapattársa, Claudia Hürtgen) révén futamgyőzelmet szerző német alakulat Belgiumban újabb, szerencsés sikernek örvendhetett: az első futamban élen kakaskodó két Porsche-pilóta, Holzer és Narac a soderágyában végezte, így Söderlund és Sandström – az időmérőn még rommá tört, ám egyetlen éjszaka alatt újjáépített 76-os rajtszámú testvérautó pilótáinak – ölébe pottyant a győzelem. A csalódott porschésokat a második futamban Marco Holzer győzelme derítette jobb kedvre, a sorozat



kedvelői pedig jövőre az új szabályoknak köszönhetően számíthatnak további izgalmakra, ugyanis a versenyben sikeres csapatokat a jövő évben már nem plusz-súlyokkal, hanem a boxkiállásoknál letöltendő extra-másodpercekkel büntetik.

GT3

Daniel Keilwitz	183
Christian Hohenadel	183
Paul van Splunteren	112
Marco Holzer	112
Mike Parisy	109
Joakim Lambotte	109
Walter Csaba	104
Claudia Huertgen	104

FORMULEC

Szinte minden félévben hírt adhatunk olyan kezdeményezésről, amelyben valamely alternatív erőforrású versenyautó a főszereplő – a valóságban azonban kevés tervezet ölt végső formát a versenypályán. A Formulec néven nemrég bemutatott francia projekt talán már valami kézzelfogható is hozhat a konyhára, ehhez pedig



olyan neves partnerek nyújthatnak garanciát, mint az „EF1” erőforrását gyártó Siemens, az aerodinamikáért felelős Mercedes F1-istálló, avagy a gumikat szállító Michelin. Jules Bianchi és Alex Premat szeptember közepén már Magny Cours aszfaltját koptatták a két fokozatú váltóval szerelt autóval, ám a 290 km/h-ra ígért végsebességet és a F3-szintű köridőket versenyben csak egy évnyi tesztelés után, az öt kontinenst érintő 2012-es bajnokságban élvezhetik a nézők. Egyelőre úgy tűnik, nem tartósan, hiszen az EF1 egyetlen töltséssel mindössze 25 perces futamot bír ki...



DTM

Bruno Spengler	66
Paul di Resta	63
Gary Paffett	57
Timo Scheider	47
Mattias Ekström	35

DTM

A 2012-től új műszaki éraba lépő bajnokság mindennapjait nem csak a két régi-új gyártó (BMW és Opel) jövőbeni színre lépése csigázza, hanem a két év múlva színre lépő amerikai fiók-bajnokság híre is. A daytonai 24 órás versenyt szervező Grand-Am 2013-tól ugyanis a jövőbeni DTM-autók számára indít rövid távú bajnokságot a Rolex Sports Car sorozat – és esetenként néhány NASCAR-verseny – betét-futamaként. Az egész évben tapadási problémákkal küzdő Audi vezetőségét azonban Hockenheimben a legkevésbé sem vigasztalta az új amerikai piac ígérete: Scheider és Rockenfeller hiába szerezték meg az első sort az esős időmérőn, Ekström pedig 15. rajthelyével és későbbi kiesésével „nullázta” bajnoki esélyeit. A korábbi élvonalas Spengler sem járt jobban: a Hockenheimring új

átkötő-kanyarjában bemutatott elfékezésével öt autót írt a veszteséglistára, amelyre később felüggesztéstörés miatt saját neve is rákerült. Márkatársa, di Resta a második kiállásnál már az élre tört vissza a sokáig vezető Scheider elé, végül sorozatban megszerzett harmadik győzelmével át is vette a vezetést a tabellán. (A versenyt követően Scheider és Ekström titokban már a Hankook keverékeit tesztelte, ám az ideai gumik minősége miatt kegyvesztettnek tűnő Dunlop helyére a Kumho is pályázik.) Misanóban is akadtak izgalmak bőséggel, leginkább az auidis Scheider elsőse okozott meglepetéseket, de Premat horrorbukása sokkal többször kerül majd a lapok hasábjaira, mint a tény, hogy Paffett és Spengler dobogójával Sanghaj előtt háromesélyes maradt a bajnokság – igaz a végső győztes autóján mindenképpen a Mercedes csillogja díszleg majd...

KÖNYVSAROK

Két évvel ezelőtt ajánlottuk olvasóink figyelmébe S.S. Collins és Gavin D. Ireland „Autodrome” című könyvét, mely a ma már az enyészeté lett egykori versenypályák közül mutat be néhányat. A mű kedvező fogadtatásának köszönhetően azóta el is fogyott a könyvesboltok polcairól. A szerzőpáros a sikert látva hasonló témájú kiadvánnyal rukkolt elő, mely a „Speedway” címet kapta. A 176 oldalas, 160 képet tartalmazó könyv ezúttal olyan döntött kanyarokkal rendelkező versenypályákról szól, melyek napjainkban valamilyen formában még léteznek, de autósport eseményeket már nem rendeznek rajtuk. Jó hír, azoknak, akik az előző könyvről lemaradtak, hogy az új

műbe is belekerült Brooklands, Linas-Monthléry, Monza és AVUS, melyeken kívül további négy, Amerikában található versenypálya történetét ismerhetjük meg a művészi fotókkal illusztrált kiadványból. A mű megvásárolható a Veloce kiadó honlapján (www.veloce.co.uk). ISBN száma 9781845842413, fogyasztói ára 35 angol font.



MAROKKÓ RALI

Autós fronton Stephane Peterhansel (X-Raid BMW), a motosoknál Cyril Despres (Red Bull KTM), a kamionosoknál pedig Elisabete Jacinto (Oleoban MAN Portugal) nyerte a hatnapos, több mint 2200 kilométeres távú Marokkó Ralit, amely idén is Zagora környékén, a Szahara északi peremén került megrendezésre. Magyar vonatkozása is volt az eseménynek a Qualisport kamionos istálló révén: Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás vezető szerelő a sárga Scaniával

kategóriájában a 2., az autós-kamionos összesítésben pedig a 14. helyet szerezte meg. „Probémánk támadt a futam felénél az osztóművel, amit sikerült ugyan megoldanunk, de ezzel elszálltak a győzelmi esélyeink. Januárban, az Africa Eco Race-en legyőztük Elisabete-et, ezúttal viszont neki kedvezett a verseny. Összességében véve nyugodtan mondhatom, hogy hasznos tapasztalatokkal gyarapodtunk a futamon” – mondta a december végén rajtoló harmadik Africa Eco Race-re a kamionos kategória címvédőjeként készülő együttes pilótája, Kovács Miklós.

P4/5 COMPETIZIONE

Jim Glickenhaus neve bizonyára előkelő helyet foglal el az amerikai dollár-milliárdosok között, ám anyagi javainak egyik bizonyítékát a jövő évi nürburgringi 24 órásan már mi, európaiak is megcsodálhatjuk. A mániákus autógyűjtő hírében álló férfi még 2006-ban álmodta meg a Ferrari Enzo szuper-sportkocsi alapjaira épített, a 60-as éve Le Mans-i prototípusainak formavilágát idéző utcai járgányát. Most azonban a Pininfarina P4/5 jelű autó „Competition” kiadásával sport-sikerekre is tör, és ebben az elsősorban luxus-kerékpárjairól híres Gian-

netti-manufaktúra mellett kiváló versenyzők sora segíti majd. Mika Salo, Nicola Larini, Fabrizio Giovanardi és Luca Cappelari (FIA-GT-bajnok) nevével kívül azonban a 460 lóerős autó finom-munkálataira szerződött N-Techology képességei is csupa jót ígérnek: a tavaly még a F1-el kacérkodó istálló idén a Porsche Panamerából fejlesztett – gyári támogatás nélkül – máris két futamgyőzelemmel büszkélkedő versenyautót. (International Superstars)



VÁLTSON DIGITÁLISRA!

Olvassa kedvenc motorsport magazinját mostantól digitális formátumban is!

795 Ft helyett csak 495 FT!

Mit kell tennie?

1. Látogasson el a www.dimag.hu/magazin/Formula_Magazin weboldalra,
2. töltse le és telepítse az ingyenes dimagreader szoftvert,
3. vásárolja meg az Ön által választott kiadványt vagy előfizetést,
4. olvassa bármikor kedvenc kiadványát számítógépén!



Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

HÍREK
MOTORSPORT



Michélisz Norbert, a Zengő-Dension Team fiatal versenyzője ötödik és nyolcadik helyével 14 pontot szerezve a 10. helyre jött fel az összesített ponttáblán a Túraautó Világbajnokság (WTCC) eső áztatta japán futamain, valamint megerősítette vezető helyét az újoncok számára rendezett Rookie Challenge-en.

Az okayamai első versenynek az évad legjobb pozíciójából, az 5. kockából vághatott neki a magyar pilóta. A rajtot követően több autó is elhagyta az aszfaltcsíkot, míg a harmadik körben kisebb tömegbaleset történt a pályán. Michélisz két pozíciót visszaesett, kemény csatát vívott Mullerrel, a két versenyző folyamatosan előzgette egymást. A zengős tehetség végül Tarquini kiesése után Turkingtont megelőzve az ötödik helyre küzdötte fel magát és – legjobb SEAT-osként és legjobb újoncként – tíz pontot szerzett. A futamot Huff nyerte, őt sor-

rendben Priaulx és Muller követte. A második, 16 körös erőpróbát a folyamatosan szakadó eső miatt szintén a biztonsági autó mögül rajtoltatták, itt Michélisz a negyedik helyről indulhatott. A safety car távozása után a magyar versenyző tartani tudta pozícióját, és támadni kezdte az előtte autózó Turkingtont, végül a rendkívül gyors Chevrolet-k (Muller és Huff) előzték meg Norbit. A kiesések miatt a zengős tehetség egy darabig ismét az 5. helyen haladt, de két körrel a vége előtt ő is kicsúszott a folyamatosan ázó pályáról, így csak hetedikként

folytathatta, majd egy keresztben álló BMW miatt egy újabb helyet is át kellett adnia az ellenfeleknek. A versenyt végül Farfus nyerte, őt Turkington és Muller kísérték a célba. Michélisz Norbertet a nyolcadik helyen intették le. A világbajnokság szezonzáró hétvégéjét november 21-én rendezik Makaóban.

WTCC

Y. Muller	295
A. Priaulx	258
G. Tarquini	242
R. Huff	233
A. Farfus	186

AUTOKROSSZ EB

Kétszeres junior AC Európa-bajnokunk, Szabó Krisztián olyasvalamit művelt, amit egyébként sohasem tesz: saját autóját ellen versenyzett. A tehetséges fiatal ugyanis néhány körre kölcsönadta az autóját, s azt a sztárséf, Sági Szilárd is kipróbálta. „Fülig ér a szám már vagy húsz

perce! Pont azóta, hogy kiszálltam a vasszőcskéből” – mondta Sági Szilárd az „adrenalinpróba” után. „Mit mondjak? Egész más, mint egy automata dízel autó, igaz, a Kakucs-ring sem hasonlít a belvárosi utakra. Hatalmas élmény volt Krisszel versenyezni, s most mondhatnám, hogy legyőztem őt, de inkább úgy fogalmaznék, én haladtam át elő-

ször a célvonalon. Jobban rajtoltam, utána pedig úgy taktikáztam, hogy nem fog nagy csatába belemenni, mert félt engem és félt a vasszőcskéjét. Meg kell mondanom egyébként, hogy a versenyhangulat rajtam is eluralkodott, amikor csak bejártuk a pályát, figyeltem az ívekre, arra, hogy szépen menjek, ám amikor élesben elrajtoltunk, össze vissza csúszkáltam. De hatalmas élmény volt, mindenkinek csak ajánlani tudom, hogy ha lehetősége van rá, próbálja ki...”

Nos, Szabó Krisztián elégedett volt újdonsült „tanítványával”: a tehetséges autókrosszos a gyorsasági ob-n jeleskedő Laczkó-fivérek Suzuki Swiftjének volánja mögül követte az eseményeket. „Szilárd nagyon jól ment,



és a végére egyre jobban belejött, ezt abból láttam, hogy elkezdett keresztbe csúszkálni. A célegyenesre fordító kanyarban próbálhattam volna megelőzni, de végül nem mentem bele a manőverbe, túl rizikós lett volna. Így is élveztem ezt a napot, jó kis játék volt...” – mondta a nap végén. (Felix Promotion)



NÉGY FUTAM HÁROM GYŐZTESE

Sepang, Phillip Island, Estoril és Valencia: Rossi, Stoner és Lorenzo

A maláj forráságból az ausztrál hidegbe, onnan meg az esős Portugáliába és a napsütéses Spanyolországba vándorolt a gyorsasági motoros vb sátoztábor, hogy a pilóták végleg eldöntsék az idei világbajnoki címek sorsát.

Forgó János, Perusza Péter

Buczkó Andor, Fehér Péter

A Japán Nagydíj óta négy viadalt rendeztek a Gyorsasági Motoros Világbajnokságon. Motegi után a MotoGP mezőnye rögvést a malajziai Sepang felé vette az irányt, ahol általában óriási hőség és páratartalom fogadja a versenyzőket. Mindebből kiindulva a legtöbben arra számítottak, hogy a királykategóriában Valentino Rossinak komoly gondokat okozhat a szélsőséges időjárás, hiszen a „Doktor” már jó néhány verseny óta

panaszkodott a sérült vállára, azon belül is fizikai állóképességére. Mivel a pilótákat egyébként is meg szokta viselni az óriási malajziai hőség, ezért talán nagyon senki sem gondolta volna, hogy pont ezt a versenyt fogja megnyerni a kilencszeres világbajnok. Az időmérő edzésen Jorge Lorenzo szerezte meg a pole-t, Nicky Hayden és Andrea Dovizioso előtt, míg a címvédő, Valentino Rossi mindössze a hatodik rajtkockából várhatta a startot. Még a verseny rajtját követően sem lehetett

a középső kategória mezőnyét, mint Jorge Lorenzo a legnagyobb géposztályét. Elias persze a maláj futamon, akárcsak Lorenzo, inkább a biztosra ment, így végül is egy negyedik hellyel biztosította be magának végleg a bajnoki elsőségét. Magát a sepangi viadalt egyébként Roberto Rolfo nyerte, ami többek között azért számít igen különlegesnek, mivel az olasz pilóta ezt megelőzően utoljára 2004-ben, a 250-ben szerzett győzelmet. A hétvégét követően ismét nem lehetett pi-

köszönhetően magabiztosan nyerte immáron zsinórban a negyedik(!) Ausztrál Nagydíját, ami egyben azt is jelenti, hogy a MotoGP nyolcszázas érájában Stoneren kívül senki sem tudott nyerni Phillip Island-en. A második helyen Jorge Lorenzo, míg a harmadik Valentino Rossi ért célba, aki egyébként az utolsó méterekig harcolt Nicky Haydennel. A kettejük közötti szoros küzdelmet jól mutatja az is, hogy Rossi kevesebb, mint egy tizeddel tudta csak megelőzni az amerikai versenyzőt.



sejteni, hogy Rossi végre megszerezi majd idei második győzelmét, hiszen amilyen jól indult a futam a pole-ból startoló Lorenzónak, olyan rosszul kezdődött csapattársa számára. Az olasz motorosról köztudott, hogy nem tartozik a legjobb rajtolók közé, azonban ezúttal talán még saját magát is alulmúlta. Mondjuk mindezt azért, mivel a yamahás csak a tizenegyedik (!) helyen fordult az első kanyarban. Ami viszont ez után következett, az egyértelműen az úgymond „rég” Valentino Rossit idézte: az olasz versenyző átgázolt a komplett mezőnyön és néhány kör alatt beérte a vezető kettőt, vagyis Lorenzót és Doviziosót. Időközben egyébként Casey Stoner kénytelen volt feladni a viadalt, ugyanis az ausztrál még az első kör második felében bukott, ami miatt nem tudta folytatni a tengerentúli megmérettetést. A futamot végül is Valentino Rossi nyerte, méghozzá igen magabiztosan, a második helyen Andrea Dovizioso ért célba, míg a harmadik Jorge Lorenzo lett, aki ezzel meg is szerezte a 2010-es világbajnoki címet. (Lásd külön cikkünket.)

A Moto2-esek között Malajziában szintén gazdára talált a bajnoki cím, méghozzá Toni Elias személyében. A spanyol motoros tulajdonképpen hasonlóan magabiztosan uralta

henni: Ausztráliában gurult pályára a MotoGP mezőnye, viszont ezúttal már jóval hidegebb időjárási körülmények között, Phillip Island-en. Tulajdonképpen azt is mondhatnánk, hogy ezúttal az időjárás „átesett a ló másik oldalára”, hiszen eső, szél és alacsony hőmérséklet fogadta a MotoGP versenyzőit, ami miatt az első szabadedzéseket el is kellett csúsztatni, ugyanis akkora vízátfolyások voltak az ausztrál ringen, hogy életveszélyes lett volna rajta a motorozás. Szerencsére a kvalifikációk már rendben zajlottak, amelyek során a legnagyobb kategóriában, egyáltalán nem meglepő módon, Casey Stoner bizonyult a legjobbnak, méghozzá igen nagy fölénnyel. A 2007-es világbajnok a versenyre is meg tudta őrizni előnyét, aminek

A Moto2-esek között szintén a pole pozícióból rajtoló versenyző, nevezetesen Alex De Angelis, győzött, angol riválisa, Scott Redding és Talma csapattársa, Andrea Iannone előtt. Angelisnek egyébként az ausztráliai diadal volt MotoGP pályafutása második elsősége. (A pilóta a 2006-os 250-es valenciai futamon aratta első győzelmét.) A Phillip Island-i viadalt követően két hét szünetet várt a bajnokságra, majd októberi zárasként a Portugál Nagydíjra utaztak a csapatok. Annak ellenére, hogy az estorili versenyhelyszín a világ másik oldalán van – legalábbis Ausztráliához képest –, kísértetiesen hasonló időjárás kínoztta tovább a MotoGP mezőnyt. Az első szabadedzéseket ezúttal elmosta az

Marc Marquez Valencia előtt az utolsó három viadalt megnyerte, sőt Portugáliában az utolsó helyről rajtolva tudott győzni, aminek köszönhetően óriási lépést tett a világbajnoki cím felé. Otthon aztán meglegegedett a 4. hellyel, amellyel ő lett 2010 világbajnoka a nyolcadlitereseknél. Legnagyobb riválisának, Nicolas Terolnak végül tizennégy pont lett a lemaradása





eső, akárcsak az időmérőket, így a második és a harmadik tét nélküli tréning összesített eredményei alapján alakultak ki az egyes kategóriákban a rajtsorrendek. A legnagyobb géposztályban Jorge Lorenzoé, míg a Moto2-ben, nagy örömünkre Talmácsi Gáboré lett a pole. A királykategória futamát végül is Jorge Lorenzo nyerte, akit ugyan egy időre maga mögött hagyott a harmadik helyről rajtoló Valentino Rossi, azonban a spanyol le tudta dolgozni a hátrányát csapattársával szemben, így az

olasznak ezúttal be kellett érnie a második helyvel. A dobogó legalsó fokára Andrea Dovizioso állhatott fel. A középső kategóriában szintén igen izgalmasan alakult a Portugál verseny, ami többek között annak volt köszönhető, hogy Talmácsi Gábor rajtolt a legelőkelőbb helyről. Az is különlegesnek számított, hogy a futamon részt vett a kétszeres Supersport világbajnok, Kenan Sofuoglu, akinek az estorili megméretetés volt élete első MotoGP-hétvége viadala,

Lorenzo átveszi a világbajnoki trófeát. Megvédeni is olyan könnyű lesz, mint megszerezni?

ahol mellesleg kapásból a harmadik rajtkockából vághatott neki a versenynek. A startot követően Talma az élre állt ugyan, viszont néhány körrel később Sofuoglu már jócskán maga mögött hagyta a magyar motorost, akit később többen is megelőzték és 8. lett. Mivel azonban a török versenyzőnek technikai problémái adódtak, ezért kénytelen volt átadni a vezető helyet az időközben felzárkózó Stefan Bradlnek. A német motoros, többek között Sofuoglu balszerencséjének köszönhetően, első Moto2-es diadalát aratta Alex Baldolini és Alex De Angelis előtt.

*

A spanyol szezonzárón Stoner, Lorenzo és Hayden kiválóan kapta el a rajtot, legalábbis az első két kanyarra, rögtön utána ugyanis berobbant köztük Dani Pedrosa és Marco Simoncelli is. A két Ducati igyekezett meglőni az élen, Lorenzo az 5. helyig csúszott vissza az első kör végére, Valentino Rossi pedig csak a nyolcadik volt. A harmadik körben Hayden bukott, Rossi pedig már a negyedik helyért folytatott nagy harcot, Lorenzo hatodikként haladt, de hamar előretört és ő is üldözőbe vette Stonert. Pedrosa közben két tizedre csökkentette

MÉG MINDIG SZERZŐDÉS NÉLKÜL

Talmácsi Gábor számára elég felemásan alakultak az októberi csaták, hiszen a magyar motoros a négy versenyből mindössze egyetlen alkalommal tudott világbajnoki pontokat szerezni. Talma Japánban, Malajziában és Ausztráliában sem ért célba pontszerző helyen, sőt Sepangban el is esett. A rendkívüli helyzet miatt Gáborék úgy határoztak, hogy egy teljesen új motort kérnek a csapattól a portugál viadalra, hiszen felmerült annak a lehetősége, hogy még az Aragón viadalon történt bukása közben (a magyar versenyző a futamot követően, a bokszutca bejárata előtt bukott) megsérült az FTR váza, így tulajdonképpen emiatt sikerültek olyan rosszul a már feljebb említett viadatok. Az új váz úgy tűnik, hogy orvosolta a problémát, hiszen Talma nyolcadikként ért célba Estorilban, majd Valenciában a 10. helyen zárt.



Közben ennél sokkal komolyabb gondokkal is meg birkóznia a 2007-es 125-ös világbajnoknak: továbbra sincsen egyetlen csapattal sem szerződése a 2011-es szezonra. A pletykák szerint Talmának 300 és 600 ezer euró (90 és 180 millió forint) közötti összeget kellene fizetnie ahhoz, hogy a komolyabb csapatok közül bármelyik is szóba álljon vele. Gábor menedzsere, Stefano Favaro ugyan nem erősítette meg ezen híreket, csupán sokat sejtetően annyit mondott, hogy sok igazság van az említettekben, illetve hogy egyáltalán nincsen egyszerű dolguk a következő évre szóló szerződést illetően. Favaro szerint nem kizárt, hogy csak az évadzáró, valenciai viadalt követően derül ki, hogy merre is tovább.

Eredmények

Sepang

MotoGP		
1. Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team
2. Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team
3. Jorge Lorenzo	ESP	Fiat Yamaha Team
4. Ben Spies	USA	Monster Yamaha Tech 3
5. Alvaro Bautista	ESP	Rizla Suzuki MotoGP

Moto2

1. Roberto Rolfo	ITA	Italtrans S.T.R. Suter
2. Alex De Angelis	RSM	Jir Moto2 Motobi
3. Andrea Iannone	ITA	Fimmco Speed Up
4. Toni Elias	SPA	Gresini Racing Moriwaki
5. Alex Debon	SPA	Aeroport De Castello – Ajo Ftr

...Talmácsi Gábor HUN Kiesett Fimmco Speed Up

Phillip Island

MotoGP

1. Casey Stoner	AUS	Ducati Team Ducati
2. Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team Yamaha
3. Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team Yamaha
4. Nicky Hayden	USA	Ducati Team Ducati
5. Ben Spies	USA	Monster Yamaha Tech 3

Moto2

1. Alex De Angelis	RSM	Jir Moto2 Motobi
2. Scott Redding	GBR	Marc Vds Racing Team Suter
3. Andrea Iannone	ITA	Fimmco Speed Up
4. Julian Simon	SPA	Mapfre Aspar Team Suter
5. Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer R. Suter
18. Talmácsi Gábor	HUN	Fimmco Speed Up

Estoril

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha
2. Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha
3. Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda
4. Marco Simoncelli	ITA	San Carlo Honda Gresini
5. Nicky Hayden	USA	Ducati Team

Moto2

1. Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer R. Suter
2. Alex Baldolini	ITA	Caretta Technology Race Dept I.C.P.
3. Alex De Angelis	RSM	Jir Moto2 Motobi
4. Scott Redding	GBR	Marc Vds Racing Team Suter
5. Kenan Sofuoglu	TUR	Technomag-CIP Suter
8. Talmácsi Gábor	HUN	Fimmco Speed Up

Valencia

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	ESP	Fiat Yamaha Team
2. Casey Stoner	AUS	Ducati Team Ducati
3. Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team
4. Ben Spies	USA	Monster Yamaha Tech 3
5. Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda

Moto2

1. Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing
2. Andrea Iannone	ITA	Fimmco Speed Up
3. Julian Simon	SPA	Mapfre Aspar Team SUTER
4. Thomas Luthi	SWI	Interwetten Moriwaki
5. Scott Redding	GBR	Marc VDS R. Team Suter
10. Talmácsi Gábor	HUN	Fimmco Speed Up

A bajnokság állása

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha	383
2. Dani Pedrosa	SPA	Honda	245
3. Valentino Rossi	ITA	Yamaha	233
4. Casey Stoner	AUS	Ducati	225
5. Andrea Dovizioso	Honda		206

Moto2

1. Toni Elias	SPA	Moriwaki	271
2. Julian Simon	SPA	Suter	201
3. Andrea Iannone	ITA	Speed Up	199
4. Thomas Luthi	SWI	Moriwaki	156
5. Simone Corsi	ITA	Motobi	138
6. Talmácsi Gábor	HUN	Speed Up	109



hátrányát az ausztrálhoz képest, megpróbálta hibára kényszeríteni a ducatist, de a yamahás különítmény eközben teljesen felzárkózott a vezető párosra. A nyolcadik körben Rossi már a repsolos szélármékában ment, és csapattársával együtt meg is előzte Pedrosát. Tíz kör elteltével Stoner mögött tehát Rossi, Lorenzo és Pedrosa sorakozott, de a világbajnok megint előzött, és már az első hely lebegett a szeme előtt. És amit elhatározott, azt a hazai közönség előtt meg is valósította: nyolc körrel a valenciai futam leintése előtt átvette a vezetést. A végső sorrend az első tízben tehát a következő lett a MotoGP szezonzáróján: Lorenzo, Stoner, Rossi, Spies, Dovizioso, Simoncelli, Pedrosa, Barberá, Bautista, de Puniet. A Moto2-es versenyzők között sem a vb-címért, hanem az ezüstért és bronzért ment a harc, ám ehhez képest a már világbajnok Elias is keményen küzdött a hazai publikum előtt. Egészen a végéig nagyon jó futamot produkált az élboly, de aztán... Az utolsó kört lannone, Simón, Abraham, Elias sorrendben kezdték meg a pilóták. A házigazda megelőzte Abrahamot, de egy nagyot hibázott, és kiesett. Ezzel azonban kizökkentve Simónt és lannone-t, és Abraham ugrott az élre, akit a többiek már nem is tudtak utolérni. A spanyol és az olasz versenyzők között még egy kisebb ütközet lezajlott, amit az olasz nyert, így Abraham, lannone, Simón lett a dobogós pilóták sorrendje. Talma ezúttal nem tudott beleszólni a dobogós helyek elosztásába, csak a tizedik helyen jött be, összetettbeli 6. pozícióját azonban így is megőrizte.

Az év utolsó négy pódiumából is kideríthető, melyik csapat volt 2010-ben az uralkodó

SPANYOL URALOM

Lorenzo és Elias a világ tetején

A MotoGP maláj fordulója után két kategóriában is kiderült a 2010-es világbajnok személye: a hispán Jorge Lorenzo és Toni Elias előnye három versennyel a vége előtt behozhatatlan lett.

Forgó, Perusza

Bucakó



Jorge Lorenzo 2002-ben, Jerezben debütált a világbajnokságon, meghozza a 125-ösök között. A spanyol motoros kapásból egy teljes szezonnal kezdett, habár azt azért meg kell jegyezni, hogy az év első két futamát kénytelen volt kihagyni, mégpedig az úgynevezett „korhatár szabály” miatt. Ez annyit takart akkoriban, hogy tizenöt éves kor alatt senki sem debütálhatott a szériában, így a spanyol kénytelen volt megvárni, amíg betölti a tizenötödik életévét. (Ilyen szabály egyébként mostanság is érvényben van, viszont a „limit” immáron tizenhat év.) Az első két szezona lényegében komolyabb eredmények nélkül telt, viszont a harmadik évében már megszerezte az első dobogós helyét, az első győzelmét és persze az első pole pozícióját. Igaz ugyan, hogy az év végi összesítés során „csak” a negyedik lett, mégis 2005-ben, tizennyolc évesen, már egy kategóriával feljebb, a 250-ben indult. Ezúttal sokkal kevesebb időt kellett várni a sikerre, hiszen már az újonc szezónjában több pódiumos helyet is begyűjtött a negyedliteres géposztályban, viszont az első diadal elmaradt. A rákövetkező szezonban, vagyis 2006-ban már nem talált legyőzőre és nyolc első-ség, valamint további három dobogós hely kíséretében megszerezte a 250-es bajnoki címet. 2007-ben sikerült neki a címvédés,

így lényegében egyenes út vezetett számára a királykategóriába.

A Yamaha gyári alakulata Valentino Rossi mellé szerződtette, aki már az első évében bizonyította, hogy bizony képes megállni a helyét a legnagyobbak között is. (A 2008-as szezonnyitó, katari versenyhétvégén például megszerezte a pole pozíciót.) A két kisebb kategóriához hasonlóan Lorenzo ezúttal is lépésről lépésre haladt



Végül mindhárom kategóriában spanyol világbajnokot avattak a motorosok, de a 125-ös Marquez csak Valenciában csatlakozott Lorenzohoz és Eliashoz

előre és tett szert egyre több tapasztalatra, ami végül is meghozta számára a végső sikert. 2008-ban a negyedik, 2009-ben pedig a második lett a bajnoki pontversenyben, így tulajdonképpen számítani lehetett rá, hogy idén, vagyis 2010-ben, a világbajnoki cím egyik legfőbb esélyese ő lesz. Lorenzo a 250-es éveit idéző fölényrel bizonyult a legjobbnak és sikerében ugyan Rossi és Pedrosa komoly balesetei is segítettek, kár tagadni, hogy kiegyensúlyozott teljesítményének köszönhetően kaparintotta meg élete első királykategóriás bajnoki címét. A spanyol motoros a következőképpen nyilatkozott közvetlenül a malájziai viadalt követően: „Ma az álmom vált valóra, amit egyelőre még nem is nagyon tudok felfogni, szóval biztos szükségem lesz majd öt percre, teljesen egyedül, csendben, hogy

„A kétszeres 250-es bajnokot a Yamaha gyári alakulata 2008-ban szerződtette Valentino Rossi mellé.”



MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíttathat!

MŰSZAKI VIZSGA, ZÖLDKÁRTYA!
minden típusra már 17.770,- Ft tól

A LEGOLCSÓBB AUTÓSZERVIZ!
olajcsere már 5.700,- Ft tól
javításra 1 év garancia!

LAKATOS ÉS FÉNYEZŐ ÜZEM
helyszíni kárfelvétel minden típusra!
javítás idejére bérautó 3.500,- Ft/nap tól!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00



Elias megjárta a poklot, amikor tavaly év végén
MotoGP-s szerződés nélkül maradt, de a Moto2
meghozta számára a vb-címet

fel tudjam dolgozni a történeteket. Nehéz
ilyenkor szavakat találni, de az biztos, hogy
köszönök mindent a Yamahának, a csapa-
tomnak és mindenkinek, aki segített abban,
hogy világbajnok lehessenek."

A Moto2-es géposztály történetének első vi-
lágbajnoka, Toni Elias tipikusan az a versen-
ző, akiben mindig is benne volt a világbajnoki
cím, viszont egészen ez idáig sosem jött ki
neki úgy a lépés, hogy képességeit 100%-
osan kamatoztatni tudja. A spanyol motoros



1999-ben debütált a 125-ösök között, vi-
szont az első teljes szezonját csak 2000-ben
futotta, szintén a legkisebb géposztályban.
2001-ben megszerezte az összetettbeli har-
madik helyet a nyolcadliteresek mezőnyében,
amelyet követően 2002-ben már a 250-ben
húztta a gázt, ahol három évig ment. Ezalatt
két vb bronzérmet és egy bajnoki negyedik
helyet gyűjtött be.

A két kisebb kategóriában soha nem jött
össze neki a bajnoki cím, ennek ellenére
2005-ben már Valentino Rossiékkal szere-
pelt a legnagyobbak mezőnyében, egészen
2009-ig. Öt nagykategóriás szezonja során
összesen hatszor állhatott fel a pódiumra,
ebből egyszer annak a legfelső fokára, így
bizonyos szempontból nem is csoda, hogy
2009 végén szerződés nélkül maradt és
kénytelen volt beérni a kétütemű 250-es
gépeket felváltó Moto2-vel. Elias már a kez-
detek kezdetétől a legfőbb esélyese volt
a Moto2-es bajnoki címnek, így tulajdonkép-
pen nem sokakat ért meglepetés, amikor
elkezdte sorra nyerni a versenyeket. Azzal
a tapasztalattal, amit az évek során a király-
kategóriában gyűjtött össze, nem is csoda,
hogy ő lett a középső kategória legjobbjá.
Elsőprő fölényének nem csak maga a baj-
noki cím, hanem minden bizonnyal egy új
szerződés is a jutalma lesz, amely garantálja,
hogy a spanyol versenyző 2011-ben ismét
a legnagyobbak között szerepelhet.

A MOTOGP VILÁGBAJNOKAI

2002	Valentino Rossi
2003	Valentino Rossi
2004	Valentino Rossi
2005	Valentino Rossi
2006	Nicky Hayden
2007	Casey Stoner
2008	Valentino Rossi
2009	Valentino Rossi
2010	Jorge Lorenzo



ÚJRA A CSÚCSON

Borkának 2010-ben minden összejött

Kimagasló tehetség, de ezzel nem mondtunk semmi újat, hiszen 2004-től négy egymást követő esztendőben már bajnok volt Borka János. Idén aztán ismét hengerelt és megint a csúcsra ért.

H. Pájer Ani, TDH



a második-harmadik forduló után, hogy meglesz. Nagyon jó formában éreztem magam, kiválóan ment minden és tudtam: meg tudom csinálni. Ennek megfelelően nyugodt is volt az utolsó verseny. Egy dologra kellett odafigyelnem: hogy ne menjek bele csatározásokba a verseny hevében. Főleg, ha azt veszem, hogy milyen küzdelmes év van mögöttem: az első felében szinte csak az addig szerzett hátrányomat próbáltam ledolgozni, úgyhogy nagy meló volt ez a bajnoki cím. De persze nem csak az enyém: nagyon hálás vagyok a támogatóimnak, hogy mellettem álltak egész évben, a szüleimnek, és Gelencsér Józsefnek és Halek Lacinak, akik fiúkként kezeltek, és nagyon sokat segítettek ebben az évben.

– Ha visszatérhetek egy fél mondatodra: hajlamos vagy elveszteni az eszed?

– Igazából nem, mert elég régóta versenyzek már ahhoz, hogy tudjak ezen uralkodni, de azért jobb félni, mint megijedni: mindig emlékeztetem magam, hogy túl nagy a tét az idegességhez. Meg egyébként is, volt már elég sérülésem, bukásom, úgyhogy igyekszem a jövőben elkerülni ezeket.

– Az utolsó egyéni futam előtt, Kőszárhegyen még hárman voltak esélyesek a bajnoki címre. Mikor érezted, hogy megvan a bajnoki cím?

– Egészen biztos csak a leintés pillanatában lehettem, de valójában már éreztem

Ha a csapatbajnoki győzelmeket (9) is hozzászámítjuk Borka János eddigi év végi egyéni elsőségeihez (6), már 15 címnél tart az idei legjobb hazai motokrosszos. Az utolsót a pannonhalmi csatában szerezte, ahol Grillmayer Gábor, Szőke Márk és Pál Vencel oldalán megint futamokat nyert a Kawasaki Team-nek, így az idei egyéni MX1-trófeája mellé a csapatértékelésben begyűjtött kupát is odateheti.



Bajnok a levegőben: Borka nem csak eredményesen versenyzett, a motorozása is rendkívül látványos volt

– Pannonthalmán, a csapatbajnoki versenyeken aztán nem nagyon volt ellenfeled, csatákról szó sem volt...

– Tényleg kiválóan ment mind a két futamon. A jó formámat már érezni lehetett az előző, szerbiai versenyen is, ahol nemzetközi mezőnyben két kört tudtam a többiekre verni, a hazai csapatbajnokságon ehhez képet csak 37, illetve 32 másodperc jött össze, de az se rossz...

Igazából csak a rajt utáni pillanatokban kellett komolyan koncentrálni, nehogy valaki miatt elessek, de amint megvolt az elsőség, már csak az előnyöm növelésére koncentráltam.

– A jövő évvel kapcsolatban vannak már terveid?

– Nem, ehhez még elég korán van, illetve nagyon év vége. Még meg kell mindent be-

TUDNI ILLIK

- 24 esztendő s múlt február 4-én
- édesanyja először tiltotta a motorozástól, emiatt később kezdett az ellenfeleinél (csak 8 évesen), addig kerékpározott (bmx cross)
- a sportágba édesapja révén került, aki 30 esztendőn át versenyzett
- első versenyét 1996-ban futotta Monoron
- 11 éve az ország legkomolyabb istállójához, az Econa SE-be igazolt, ahol profi mx-essé kezdett válni, 80 köbcentiben az Eb-t és a vb-t is megjárta
- a Kawasakival 2002-ben 125 köbcentiben Magyar Köztársaság Kupa ezüstérmes
- KTM-es kitérő és az első bajnoki cím 2003-ban
- a következő évben vissza a Kawasakihoz, majd egyvégtében három elsőség és Eb-futamgyőzelmek
- 450 köbcentire váltás, sérülések: ez 2007 mérlege
- a legerősebb motorok között is bajnokságot nyer
- tavaly anyagi gondok és „Szvoboda Bence gyorsasága” miatt „csak” második

szélni a támogatóimmal, akikkel próbáljuk majd kihozni a legjobbat magunkból és csak azután lehet konkrétumokról beszélni. Egy azonban biztos: a Kawasaki marad. 14 éve versenyzem, és ebből kettő volt, amit nem ezzel a márkával mentem, valamint a hat egyéni bajnoki címeimből is ötöt Kawasakival értem el. Nagyon szeretem ezt a motort, úgyhogy ez biztos megmarad.



Pillanatképek Pannonthalmáról, a csapatbajnoki csatáról. A Kawasaki idén mindent vitt





BEMUTAKOZÁS:

A Napilap Bt. több mint tíz éves szakmai tapasztalattal rendelkezik a nyomdaipari termékek csomagolásával és raktározásával kapcsolatos tevékenységek területén. Jelenleg már 1200-1300 raklap tárolását is képesek vagyunk biztosítani ügyfeleink számára. A lapkiadói igényekhez igazodva 2003-ban tevékenységi körünket magazincsomagolási szolgáltatással bővítettük. A zökkenőmentes működés érdekében két automata és két félautomata gépsort rendszeresítettünk. Lapkiadók számára vállaljuk lapárus hálózatok lapellátását, kiszérelését, az eladatlan lapok visszavételét, továbbá csomagok feladását és gépi címezését.

TECHNOLÓGIA:

A fóliába csomagolt kiadványok jelentős előnyökkel rendelkeznek csomagolás nélküli társaikkal szemben. A gondos csomagolás amellett, hogy igényesebb megjelenésével kelendőbbé teszi a terméket, meg is védi azt a szállítás és terjesztés közben esetlegesen fellépő sérülésektől. Ügyfeleink számára kiemelt fontosságú, hogy kiadványaikat nagy példányszámoknál is gyorsan és precízen tudjuk ellátni az elvárásoknak megfelelő csomagolási szolgáltatással.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

Kiadványok fóliázása, igény szerint termékminták elhelyezése, p ostai előkészítés/címzés, nyomdaipari termékek raktározása, szállítás.



1097 Budapest, Kén utca 6.
06 20 9 530 940
info@napilapbt.t-online.hu
www.napilapbt.hu

KIVÁLÓ KEZDÉS

A KTM OKR Motocross Team évertékelője

Az elmúlt év végén egyre többet hallottunk egy újonnan alakuló csapatról, aztán idén megtanultuk a KTM OKR Team nevét.

TDH



A Szlovákiai Nána székhelyű KTM OKR cég és tulajdonosa, Kuba Richárd belekezdett egy versenycsapat építésébe, méghozzá egy olyan színvonalúba, amely ütőképes lehet a versenypályákon, bajnoki esélyekkel indul a szériában. Ehhez persze a jó koncepció mellett jelentős

versenyzőket indítani, hanem valamennyi utánpótlás osztályban is. A kiválasztó tréningek során aztán 2009 végére összeállt az együttes, mely az utánpótlás kategóriákban 7 versenyzőből állt (Bertotto Tomasso, Harcsa Márk, Mike Kornél, Tompa



Róbert Krisztián, Bíró Bende, Lukács Kristóf, Rácz Zoltán), míg az első osztályban három tizenéves ridert indítottak (Szvoboda Bence, Nagy Alex, Kuba Ronald). Ha a 2010-es bajnoki eredményeket nézzük, megállapíthatjuk, hogy a terv sikerrel járt. A bajnoki reményekkel ringbe szálló Szvoboda Bence (MX1) és Nagy Alex (MX2) ezüstérmével zárt, MX85-ben Lukács Kristóf bajnoki címet szerzett, míg a Junior Kupában MX50-ben Bertotto Tomasso diadalmaszkodott. Nagy Alex még egy bajnoki címmel járult hozzá a csapat eredményeihez az első osztályú Junior OB megnyerésével. A tavábbi dobogósok is jelentősen hozzájárultak a sikerhez, Harcsa Márk (MX50) és Mike Kornél (MX65) 2. helyezést és Tompa Róbert Krisztián (MX65) 3. helyezést szerzett. „Feltűnhetett mindenkinek, hogy szlovákiai céggem, a KTM OKR által futtatott versenycsapat majdnem teljességgel magyar versenyzőkből áll. Ez pedig azért van, mert Magyarországon igenis



vannak tehetséges versenyzők, még ha ezt sokan nem is így érzik, gondolják. Mikor tavaly az új csapatot megálmodtuk és kezdtük szervezni, az élversenyzők nagy része már tagja volt valamelyik team-nek, vagy már megvolt az erős szponzoruk. Ennek ellenére még találtunk megfelelő tehetséges és gyors versenyzőket, főleg a fiatalok körében” – nyilatkozta az esztendő végén Kuba Richárd csapatfőnök. „Mostani eredményeink elérésében sokat köszönhetünk id.Németh Kornélnek, aki már a válogatásnál nélkülözhetetlen tanácsadó volt és ma is folyamatosan versenyzőink szakmai irányítója. Hasonlóképpen fontos nekünk a WP-Havasi Suspension, Havasi Zoltán műszaki közreműködése, mely minden versenyzőnkél nélkülözhetetlen tényező. De ifj. Németh Kornél jelenléte a csapatnál legalább ilyen fontos volt, hiszen minden versenyző példaképe és nagyon pozitív hatással van csapatunk tagjaira. Éppen ezért tervei megvalósításához, felkészüléséhez az elmúlt időben minden tőlünk lelhető technikai segítséget megadtunk számára. Összegezve jelenlegi helyzetünket, kitűzött céljainkat nagyjából elértük és még előrelépések is lehetségesek. A magyarországi bajnokság sikerei mellett fontos feladat volt a Cseh Motokrossz Bajnokságban történő eredményes részvételünk. Ez a motokrossz versenyek egy magasabb szintje, ahol Európa legjobbjai is rajthoz állnak. Legjobb versenyzőink ott is ragyogóan helytálltak és az élmezőnyben zártak. Természetesen működésünk és eredményeink nagyrészt kitaró támogatóinknak, szponzorainknak is köszönhető. A Pink Motors, az Universal Motor Kft, az RMC Motor Üzletház, a WP Havasi, a KTM CEE Közép-Európai leányvállalat, a Motul, a Gold Fren, a Németh Motocross Suli közreműködése nélkülözhetetlen volt eredményeink elérésében.” Kuba Richárd a jövőt illető terveiről így beszélt: „A nehéz anyagi helyzet, a gazdasági válság okozta gondok ellenére a jövő évben is nevezük a csapatot, még jobb eredmények elérése reményében. Ugyan egyik kiválóságunk, Szvoboda Bence távozása nagy veszteség számunkra, aki a cseh LR Cosmetic Team-hez igazolt, de remélem, így is sikeresek lehetünk. Az ideit tapasztalatokat felhasználva jövőre átalakított csapattal és új erővel indul a KTM OKR Team. Hogy pontosan hogyan alakulnak a dolgok, az a pilótákkal és a szponzorokkal most folyó tárgyalások és egyeztetések függvénye.”

Well

©

✓ Reklám
✓ PR
✓ Online

www.well.hu

HÁTTÉR

SHORT TRACK QUAD



MEGLEPETÉSEMBER

Gyurján István: Jött, látott és győzött

Tinédzserként, a semmiből robbant a quadsportba, hogy a tavalyi bajnoki címe után idén is megkeserítse a short track szakág legjobbjainak a dolgát.

TÖH, Maczek



Két esztendeje, 16 éves fej-
jel, amatőr versenyekkel indult
Gyurján István quados sportpá-
lyaútása. Először krosszgépekkel
próbálkozott, majd a short track
szakágban kötött ki, mivel ha-
mar kiderült, hogy a tempó és
a sebesség közelebb áll hozzá,
mint az ugratók világa. 2008 év
végére sikerült megvásárolniuk
egy Suzuki LTR 450-es verseny-
quadot, amellyel a következő
esztendőben már a legerősebb
mezőnyben küzdött az élmenők-
kel. A támogatóknak köszönhe-
tően egész évben tarthatta azt
a technikai hátteret, amelynek
segítségével – a quadtársadalom
nagy meglepetésére – megnyerte
az országos bajnokságot. Idén
ugyan nem tudta megvédeni a cí-
met, a fiatalember azonban így
sem elégedetlen.

„Számomra mindegyik eredmény
kedves és felemelő, ha az adott
futamon jókat lehetett küzdeni
és végül a dobogó tetejére állhat-
tam. Kétségtelen azonban, hogy

a 2009-es bajnoki cím begyűjtése
fantasztikus pillanat volt, főleg úgy,
hogy ez volt az első évem az or-
szágos szériában. Ebben az évben
a harmadik helyet sikerült meg-
szereznem, de fontos meg-
jegyezni, hogy mindegyik a jobb
technikával induló KTM-esek
mögött, a legjobb suzukiként
voltam képes. Így is sikerült
azonban futamokat nyernem: az
ózdai salakpályás versenyt például.
Pedig tartottam tőle, mivel előtte
nem versenyeztem még ilyen
talajon, de szerencsére az első fu-
tamban így is sikerült első lennem.
Az utolsó, keceli csatában pedig
a nap végén az első helyért járó
kupát vihettem haza” – idézi fel
az emlékeket a fiatal pilóta.
„A sebesség iránti vonzalom és
a kanyarok élménye a legvon-
zóbb számomra az STQ-ban,
imádom irányítani ezt a sokszor
számomra is meglepő gyors-
ságú versenygépet. Ugyanakkor
a short track nehézsége is ugyan-
ebben rejlik, a nagy kanyarsebes-

ség miatt a kiülések elengedhe-
tetlenek, ami a 15 perces futam
végén már nagyon kimerítő.
Itt van nagy szerepe a versenyek
előtti kondíciónak” – érzékelteti
a sportág szépségeit István.
A hogyan tovább kérdésére
egyelőre nem tud biztosat felelni
a tehetség. Mivel érdekli a ra-
likrossz és az autókrossz is, ha
lenne rá mód, szívesen kipróbál-
ná magát ezeken a „rokonterü-
leteken”, de legszívesebben egy
versenyképes KTM nyergében
csinálna végig egy újabb bajnoki
évadot a short track quadban.
Az álmok és a valóság azonban
sajnos nem mindig esnek egybe,
így hiába az eddigi önzetlen tá-
mogatók segítségével (EUROITAL
Kft., Fuchs Silkolene, Autó-Wein-
hardt Kft., Suzuki Hollós Újpest,
Schneider-Gumi Kft. Kiskőrös,
Görgőslánc Kft., Maxx Po-
wer-Tóth József, Vancsik Nán-
dor), a 2011-es évadot illetően
pillanatnyilag több a bizonytalan-
ság, mint a konkrétum...



GYÜMÖLCSPÁLINKÁK
TÖBBFÉLE ÍZBEN



euroital@koroskabel.hu



DRÁMAI BEFEJEZÉS

MX QUAD: Pannonhalma fordulatot hozott

Már-már hagyományosnak is nevezhető, hogy Pannonhalmán csapnak össze utoljára a quad sport nagymenői. A keretet mindehhez idén is egy hibátlan szervezésű verseny és egy tökéletesen előkészített pálya adta.

Kadosa Ákos



Az MXQ1 szabadedzése Béres Zsolt sikerével zárult, de David Tusl a pálya ízeletése közben már odapakolt egy-két jó kört: a cseh pilóta – megelőzve Busz Patrikot is – a második lett. A már tétre menő időmérőn aztán megmutatta, mit

tud, és először állította meg a stoppert 1:40-en belül, ezzel vezetve majdnem az edzés végéig. Ekkor Busz Patrik még megmentette a magyarok becsületét és majd 1 másodperccel átvette a rajtrács első helyét. Harmadikként Béres Zsolt érkezett,



A pannonthalmi verseny újra csak kitűnő lezárása volt a versenyévnak. Voltak drámák, örömek, nagy csaták, bukások, közbeszólt az időjárás is, de összességében egy tartalmas és eseménydús évet tudhatunk magunk mögött



míg Sirok Martin egy hátsótengelytörésnek köszönhetően, csak ötödik lett. Az első futam aztán a bajnokság szempontjából még ennél is kegyetlenebbül zárult Sirok számára. Az MX listavezetője egy asztalon rosszul érkezett és a quad egy szalót bemutatva ledobta magáról. Mivel a baj mindig csőstől jön, nemcsak egy hátfájás lett a vége, hanem egy újabb tengelytörés is, így ez a futam elúszott a toronymagas esélyes számára. Természetesen ez rögtön felvillantotta a reményt a pontverseny második helyén tanyázó Busz Patrik előtt, aki mindent meg is próbált az ügy érdekében, de David Tusl megállíthatatlan volt és Busz előtt ért célba. Harmadikként a kitűnően versenyző Bérest intették le, negyedikként a Szlovák Roman Repát, ötödikként a helyiek kedvencét Papp Tamást. Mögöttük a sorrend Szatmári, Uzsák, Román, Herner, Petlach, Proksa lett.



A második futam sem szűkölködött izgalmakban, de a rajt után ismét élre álló Tusl megint megállíthatatlan volt. Ezúttal Béres követte őt szorosan, de támadni nem tudta az ellenfelet. Harmadikként Busz Patrik ért

MXQ2 ÉS SENIOR

A másodosztályban is véget értek a küzdelmek, itt a bajnokságot Oláh József nyerte, második Ármos Zoltán, a harmadik pedig - győzelmeinek száma miatt - Bukovszki Csaba lett, pontazonosságban az így negyedik helyre szorult Vankó Bélával. A Senior kategóriában is komoly izgalmak mellett dőlt el az elsőség, itt a bajnokságot Tóth Demeter nyerte, második Ferencz Zoltán, a harmadik Jádi Tibor lett.

célba simán, küzdelemmentesen, negyediként Petlach végzett, mögöttük azonban nagy csata zajlott. A fájós háttal és tartalék motorral induló Sirok próbálta megelőzni a Szlovák Uzsák Tibort, de próbálkozásai nem hoztak sikert. Őket Papp Tamás,

Proksa Richárd, Herner Péter és az egyet bukfacező Szatmári Imre követte. A hétvége összesített sorrendje: Tusl, Béres, Busz, Uzsák, Papp, Petlach, Szatmári, Herner, Proksa, Repa, Sirok, Román, Jarjabka lett. Ennél azonban sokkal fontosabb információ, hogy Pannonhalmáról a hazai első osztályú MX-szériát végig uraló Sirok Martin csak ezüstérmesként, míg az ellenfelét keményen üldöző Busz Patrik bajnokként utazhatott haza, harmadikként Béres Zsolt végzett.

A bajnokság végeredménye

1. Busz Patrik	237
2. Sirok Martin	237
3. Béres Zsolt	215
4. Szatmári Imre	183
5. Papp Tamás	174
6. Román Szabolcs	118
7. Proksa Richárd	117
8. Herner Péter	116
9. Uzsák Tibor	109
10. Jarjabka József	95

TOVÁBB HENGEREL

Katalán Rali: Hiába bajnok, Loeb megint nyert



A spanyol futamon sokan szurkoltak Sordónak, de Loeb nem kegyelmezett csapattársának, ezúttal is ő nyerte a versenyt

Alig három héttel azután, hogy begyűjtötte hetedik rali világbajnoki címét, Sebastien Loeb megnyerte a Katalán Ralit is.

Amber PR

Gyártók

Borítékolható volt a Citroen francia sztárjának spanyolországi győzelme, hiszen az elmúlt évben zsinórban ő nyerte meg ezt az eddig aszfaltos ralit. Úgy tűnik, az idén újjáélesztve bevezetett vegyes burkolat sem fogott ki a sztárpilótán, hiszen hatodjára is ő viheti haza a győztes trófeát. A második helyen Petter Solberg ért célba, míg a bronzérmes Dani Sordo volt.

„Ez egy újabb kitűnő eredmény számunkra Spanyolországban és én nagyon boldog vagyok. Ezúttal nem volt rajtunk nyomás a világbajnoki cím miatt, úgy mehetünk, ahogy szeretnénk volna. Keményen nyomtuk

a gázt a murván pénteken, és innen kezdve egy kicsit könnyebb volt tartani az előnyünket” – szögezte le Loeb.

A Citroen elégedett lehet, hiszen az ő autói foglalják el a dobogó mindhárom fokát. Igaz Petter Solberg „csak” félgépjárművel versenyzett, de ahogy előre megmondta, ő volt az az ember, akivel a ralin igencsak számolni kellett. Bár voltak olyan elképzelések, hogy Loeb hagyja nyerni spanyol csapattársát, Dani Sordót hazai futamán, mégsem így volt. Sordónak pedig ez volt az utolsó alkalma bizonyítani a Citroen vezetősége előtt, hiszen a szezonzáró Wales Ralin át kell adnia

Canon

TAMRON SIGMA

PENTAX

Camera Kft.



Megbízott magyarországi
márkaszerviz, Canon
szaküzlet

Canon, Sigma, Pentax,
Tamron márkaszerviz

Profi és amatőr Canon
fényképezőgépek és videó-
kamerák, nyomtatók, scannerek,
patronok, papírok és Hama
kiegészítők nagy választékban.

Camera Kft.

1085 Budapest,
Somogyi Béla u. 19.

Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691

Fax: +36 1 235 0831

Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.

E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL
ÉRDEKLŐDJON HONLAPUNKON!



gyári autóját a Junior színekben versenyző Sebastien Ogiernak. Így a francia még egy utolsó jó dobással akár be is biztosíthatja majd helyét a gyári csapatnál... A legjobb fordos címet Barcelona környékén ismét Jari-Matti Latvala kapta, a fiatal finn lett a negyedik, és a legeredményesebb nem citroenes pilóta. Őt követte Hirvonen

az ötödik helyen, aki – úgy tűnik – egy kissé elfáradt ebben a szezonban. „Az idei évben nem mindig alakultak úgy a dolgok, ahogy szerettük volna, így egy walesi győzelem szép befejezése lehetne az esztendőnek” – nyilatkozta azért bizakodóan finn. Sebastien Ogiernak sikerült elérnie a célját és bekerült az első tízbe és megszerezte az

utolsó pontot. A fiatal francia az amerikai Ken Block mögött futott be, aki ezzel megszerezte első világbajnoki pontjait a Monster World Rally Team színeiben. A mezőny ezután ismét egy hosszú, három hetes pihenőt vesz, s utána a szezon utolsó raliján, Wales-ben, november 14-én mérkőzik meg egymással.

FRICI NAGY BUKÁSA

Álomszerű indulás után rémregénybe illő befejezés: Turán Frigyes és Zsiros Gábor beülhetett egy gyári Ford Focus WRC-be a Katalán Ralin, és nem is vallott szégyent, de vasárnap délelőtt a hetedik helyről (a legjobb magyar eredmény lett volna!) kies-tek. Sajnos nem is akárhogyan.

„Egy sima jobbkanyarból jöttünk kifelé és egy jobb három szigorúba próbáltunk befordulni, amikor leestünk az útról. Az autó kábé tíz méterrel az út szintje alatt és negyven méterre tőle állt meg – talpon. Sajnos ki is gyulladt egy kicsit, de végül abból nem lett nagyobb baj. Én hamar ki tudtam kászálódni, de Frici ajtaja teljesen beszorult, úgyhogy csak egy néző segítségével sikerült valahogy kifeszíteni, hogy ő is kiszállhasson. Neki eltört a bal kulcscsontja és súlyos agyrázkódást szenvedett, nekem pedig zúzódásaim vannak és nagyon fáj a bal lábfejem. Persze, ezt nem magunk állapítottuk meg, helikopterrel kórházba szállítottak minket, ahonnan három-négy



óra és sok-sok vizsgálat után engedtek el...” – mondta Zsiros Gábor. „Csalódott vagyok, hogy nem sikerült megtartani az abszolút hetedik helyet, de a raliban benne van a bukás lehetősége, főleg ha az ember ismeretlen autóval ismeretlen pályákon akar gyorsan menni. És ahhoz, hogy ezt a pozíciót kiharcoljuk, tényleg gyorsan kellett menni” – árulta el Turán Frici.

Végeredmény			
1. S. Loeb	Citroën C4	3:32:59,7	
2. P. Solberg	Citroën C4	3:33:35,0	
3. D. Sordo	Citroën C4	3:33:40,8	
4. J.-M. Latvala	Ford Focus	3:34:19,2	
5. M. Hirvonen	Ford Focus	3:39:32,6	
6. M. Wilson	Ford Focus	3:41:17,3	
7. K. Al-Qassimi	Ford Focus	3:46:05,4	
8. H. Solberg	Ford Focus	3:46:10,9	
9. K. Block	Ford Focus	3:49:00,9	
10. S. Ogier	Citroën C4	3:50:23,8	

A világbajnokság állása		
Pilóták		
1. S. Loeb	251 pont	
2. S. Ogier	167 pont	
3. J.-M. Latvala	156 pont	
4. P. Solberg	151 pont	
5. D. Sordo	140 pont	
6. M. Hirvonen	114 pont	
7. M. Wilson	68 pont	
8. H. Solberg	37 pont	
9. F. Villagra	36 pont	
10. K. Räikkönen	21 pont	
Konstruktőrök		
1. Citroën	431 pont	
2. Ford	304 pont	
3. Citroën Junior Rally Team	199 pont	
4. Stobart	158 pont	
5. Munchi's	58 pont	

Webshop

Formula.hu

Készüljön karácsonyra!

Most minden megrendelésből
10% kedvezmény!

Ch. Gáll András
Fernando Alonso
165x200x6 mm
Oldal: 100
Ár: 1990 Ft



F1 Szett
Dezodor
+ Tusfürdő
+ F1 Kulcstartó
2 799 Ft



Parfüm Power ml
+ F1 Baseball Sapka
3199 Ft

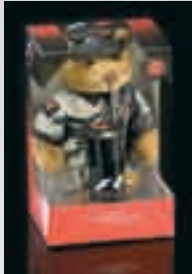
ILLATSZER
AJÁNLAT!



Vígh Gréta
Michael Schumacher
215x215x20 mm
Oldal: 251
Ár: 2.960 Ft



F1 Szett
Parfüm
+ Teddy maci
Ár: 4 999 Ft



F1 Szett
Dezodor
+ After Shave
2 999 Ft

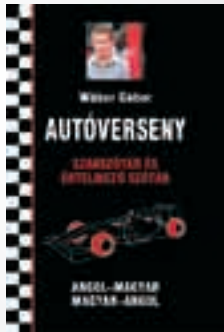
Dávid Sándor
F1 Sztorik 2009
155x225x25 mm
Oldal: 250
Ár: 2960 Ft

KÖNYV AJÁNLAT!

Wéber Gábor
Szakszótár és értelmező szótár
128x194x15 mm
Oldal: 288
Ár: 4 490 Ft



Bethlen Tamás–Hegedűs István
Forma-1 krónikája
239x297x32 mm
Oldal: 560
Ár: 8900 Ft



Simon István
Száguldó cirkusz
210x300x10 mm
Oldal: 180
Ár: 5380 Ft

McLaren
Négy évtized a F-1-ben
215x214x17 mm
Oldal: 260
Ár: 2990 Ft



Lewis Hamilton
Az éntörténetem
147x215x18 mm
Oldal: 192
Ár: 2990 Ft



TOVÁBBI INFORMÁCIÓK ÉS MÉG TÖBB TERMÉK WEBSHOPUNKBAN, A FORMULA.HU WEBOLDALON!

(Közvetlen cím: <http://webshop.formula.hu>)

MEGRENDELŐSZELVÉNY

A fentiek szerint megrendelem az alábbi termékeket a megjelölt darabszámban, kérem ehhez küldjenek befizetési csekket/utánvételt továbbítsák (a megfelelő rész aláhúzendó).

cím	db	ár

Csomagolási és postaköltség 590 Ft. Az utánvét minimum költsége 1290 Ft.

név	
lakcím	
telefon	E-mail
dátum	
	aláírás

A megrendelőszelvényt vagy annak másolatát, esetleg e-mail-es verzióját az alábbi címekre kérjük elküldeni:

Autósport és Formula Magazin
3504 Miskolc Pf.: 90
Telefon: 46/505490, fax: 46/505491
E-mail: elofizetes@formula.hu

MÉLTÓ BEFEJEZÉS

43. Allianz Mecsek Rali: Kakusziék első győzelme

Ifj. Ranga két gyorsaságin keresztül vezetett, Kakuszi első abszolút győelmét aratta, Bútort most láthattuk először Szuper-2000-esben, Herczignek viszont ezúttal sem volt szerencséje.

Mihályi Csaba

Bence, Fehér, Kovács-barna, Cseh



Bár az N2-t leszámítva az összes kategóriában eldőlt a bajnokság az Országos Ralibajnokság utolsó futama előtt, mégsem sülyedt teljes érdektelenségbe a Mecsek Rali. Sőt nagyon is izgalmas és érdekes versenyt láthattunk. A Historic Eb miatt sokkal jobban odafigyeltek minden apró részletre. Magyarországon már-már a sci-fi határát súrolva nem volt egy perc késés sem, sőt a másik magyar betegséget, a kanyarlevágásokat is kiküszöbölte a rendező azzal, hogy öles fákat helyezett ki a kritikus kanyarok belső ívére. A bajnokság első két helyezettje ugyan ott volt a versenyen, de az abszolút első hely sorsá-

ba nem tudtak beleszólni. A bajnok Asi-Pikó páros az N4-es Lancert egy A7-es Hondára cserélte, míg a második helyezett ifj. Tóth János csak előfutott. Így biztos volt, hogy új idei győztest avatunk. A legnagyobb esélyes természetesen a Herczig-Baranyai páros volt, akik az idén már többször is elbukták a győzelmet, de most bajnoki teher nélkül csak egy jót kellett volna autózniuk az elsőségért. A rajt előtt azonban egy kis tanácsalanság támadt a szervizparkban, miután az eső el is kezdett szemerélni, meg nem is. Ilyen körülmények között nem lehet okos az ember, csak választ valamit, aztán vagy bejön, vagy nem. Herczigéknek nem jött be.



INTERWEST
ital nagykereskedés

maxxenergy.hu
info@interwest2000.hu



állt az élre, így Hideg után még mindig Mitsubishi vezetett. Sőt a harmadik gyors után is az élen maradtak. A második körben azonban ifj. Ranga túlságosan erőltette a gumikat, azok hamar elégték, és a következő gyorsaságikra már nem sok tapadásuk maradt. A nap végén ráadásul a váltójuk is beragadt ötödikbe,

így minden esély elszállt arra, hogy Ranga László után egy újabb Ranga, a fia kerüljön a Mecsek Ralik győztesének listájára. A második kör első szakaszán vették át a vezetést a Kakuszi testvérek, akik a Veszprém Ralin elkövetett csetlésük-botlásuk után iszonyú gyorsan beletanultak a Ford Fiesta S2000-esbe. Herczig is összeszedte magát és a tizedik helyről rohamléptekben jött előre. Az ötödik gyorsaságin meg is érkezett Kakuszi mögé a második helyre, majd a hetedik szakaszon az élre állt, és 5,4 másodperc előnnyel az élen zárta az első napot. Másnapra csak két gyorsasági szakasz maradt, ahol Kakuszi életre-halálra ment, de az elsőn

Fent Herczig Skodája, amely a tét nélküli zárófutamon sem ért célba, lent Hadik Subaruja, amely az abszolút 5. helyhez segítette a miskolci pilótát



Viszont rajtuk kívül más is pályázott a győzelemre. A Hideg–Kismódi páros tavaly a Mecsek Ralin szerezte meg pályafutása első abszolút győzelmét, és úgy gondolták, hogy itt az alkalom ennek a megismétlésére, amely érdekében még akár némi kockázat vállalásra is készen álltak. Meg is nyerték az első gyorsaságit, bár Kismódi Endre többször is rászólt Hidegre, hogy sok lesz. A második gyorsaságin is ez

történ, Hideg mondta, hogy képben van, de háromszáz méterrel később 140-nel lecsúsztak az útról. Ezzel 17 másodpercet veszítettek, majd még kaptak fél perc büntetést idegen segítség igénybevétele miatt. Hideg szerint csak nézők álltak az autója mellett. A második szakaszt a Bútor–Holczer páros nyerte a Szuper–2000-es Peugeot-val, de nem ők, hanem az ifj. Ranga–Czakó kettős



Új, kartonsérült és szépséghibás műszaki termékek akár **40-60%** kedvezménnyel!



Electro Best
Műszaki üzlet
1152 Budapest,
Szentmihályi út 171
(China Mart G01-G02)
Tel: 06 30 934 7647

Herczig tovább növelte előnyét és biztos győztesnek tűnt... amikor az utolsó gyorsasági nyolcadik kilométerénél eltört a váltóháza. Az egy centis lyukon elfolyt az összes olaj, és mivel egyetlen fokozatot sem tudott kapcsolni, kiállni kényszerült. Ez aztán az igazi pech.

A győzelem így a Kakuszi testvérek ölébe hullott, akik pályafutásuk során először állhattak fel a dobogó legtetejére. Ráadásul az régi Szuper-1600-as riválisukat, Bútort is legyőzték. A Bútor-Holczer kettős első alkalommal versenyzett Szuper-2000-es autóval, és az így megszerzett második hely nem mondható rossznak. Bútor azonban még soha nem volt ennyire elégedetlen saját magával. Állítása szerint a teszten jobban ment, mint a versenyen, és bizony az ellenfél nélküli Szuper-1600-as

Borsi Gergőnek nem hozott szerencsét az új autó:
a Mecsekben idő előtt kiállni kényszerült



A verseny elején még az első helyen egymást váltó ifj. Ranga és Hideg futottak be az ötödik, hatodik helyen. Kisebb betegségből felépülve Pethő-Bacigál páros sofőrje végre fizikálisan is jól érezte magát a versenyen és a hetedik helyen célba érve ezúttal megverték csapattársukat, a nyolcadik Balogh-Deák párost.

A legjobb kétkerék-hajtású autóval versenyző kettős a várakozásoknak megfelelően az Asi-Pikó páros lett Honda Civic-kel, akik fölényesen nyerték az A7-es kategóriát a Lévai-Schweighardt és a Hozmann-Kertész duók előtt. Nem utolsó sorban pedig az abszolút kilencedik helyet szerezték meg.



évek után most kellett szembesülnie azzal, hogy milyen nyomás alatt harcolni a tizedekért. Idei legjobb eredményét elérve szerezte meg a harmadik helyet a Hadik-Juhász kettős, akik a Subaru beállításain változtattak egy keveset a versenyre. Elmondásuk szerint az ilyen apróságok is sokat számítanak. A verseny elején volt egy kisebb váltóproblémájuk, de azt orvosolni tudták. Mindössze 1,8 másodperccel marad le mögöttük a Kazár-Szőke páros és lettek negyedikek. Kazárnak az első napon fékproblémája volt, de másnap átnyomta minden, és ha ki is kapott Hadiktól, ez a negyedik helyezés is elismerésre méltó az egykori navigátor, quad és pályabajnok versenyzőtől.



**MAXIMUM
kedvezmény!
MINIMUM
ár!**

Az AV Planetnél!



autóhifi · digitfényképező · CD/DVD
erősítő · hangfal · házimozirendszer
hifi · mp3 lejátszó · navigáció projektor
televízió · videokamera · háztartási gép

**AV
PLANET**
WWW.AVPLANET.HU



A Kakuszi-testvérek életük legjobb eredményének örülhettek Pécsett



Sikerült némiképpen rendbe raknia a Szíj–Nyirfás duó A8-as Mitsubishijét, aminek nem is maradt el az eredménye, az abszolút 11. helyen ért célba és a Bujdos–Csonti kettősök előtt megnyerték az S csoportot. A6-ban a győzelmet a Bessenyei–Papp kettős szerezte meg a már bajnok Magyar–Kiss duó előtt. Első alkalommal láhattuk a Spindler testvéreket az új Suzukijukkal, amivel a harmadik helyet szereztek meg. Váratlanul az egyik legnépesebb kategória lett az S1,

ahol nem kevesebb, mint 11 páros ért célba. A győzelmet Kazincbarcika után zsinórban másodsorra a Németh–Szegő páros szerezte meg, a Szabó–Krizák és a Kovács–Holló kettősök előtt. Jött, látott és győzött az Órai–Vrezgő páros N3-ban, akik a rali 2 idei abszolút második helyezettei voltak, és bár jövőre is ott akarnak versenyezni, a Mecsek Ralin kipróbálták magukat az első osztályban is. Őket a Krupa–Bagdány és a tavalyi A7-es bajnok,

Kőváry–Tóth párosok követték, akiket bizony megizzasztott a hátluhajtós dízel BMW. Győzelemmel nyerte meg az N2-es bajnokságot a Demjén–Milcsevics kettős, akik a Suzuki kupának is beillő legkisebb kategóriában a Hoffer–Csizmeg és a Drávucz–Gulyás párosokat győzték le. A Mecsek Ralival lezárult az idei Országos Ralibajnokság, bár a verseny szervezője, Jelen István úgy nyilatkozott, hogy már hétfőn elkezdte a munkát a jövő évi két versenyére.

Mecsek Rali végeredmény

Abszolút:

1. Kakuszi Zsol–Kakuszi Csaba	Ford Fiesta S200
2. Bútor Róbert–Holczér Dániel	Peugeot 207 S200
3. Hadik András–Juhász István	Subaru Impreza N12
4. Kazár Miklós–Szőke Tamás	Mitsubishi Lancer EVO IX.
5. ifj. Ranga László–Czakó „Janek”	Mitsubishi Lancer EVO IX.
6. Hiddeg Krisztián–Kismódi Endre	Mitsubishi Lancer EVO IX.
7. Pethő István–Bacigál Igor	Mitsubishi Lancer EVO IX. RS
8. Balogh János–Deák Attila	Mitsubishi Lancer EVO IX. RS
9. „ASI”–Pikó Zsuzsa	Honda Civic
10. Osváth Péter–Zentai Kornél	Mitsubishi Lancer EVO

Kategóriagyőztesek

S3	Szíj Zolt–Nyirfás Julianna	Mitsubishi Lancer EVO VI.
N3	Krupa Zoltán–Bogdány István	Renault Clio RS
N2	Demjén Martin–Milcsevics Lóránt	Suzuki Swift Sport
S1600	Baracska Zolt–Demjén Gábor	Suzuki Ignis
A7	„ASI”–Pikó Zsuzsa	Honda Civic
A6	Bessenyei Zoltán–Papp György	Citroën C2 R2

Bajnokság állása

1. „ASI”–Pikó Zsuzsa	121 pont
2. ifj. Tóth János–Tagai Róbert	86,6 pont
3. „Turi”–Nándi”	47 pont
4. Herczig Norbert–Baranyai László	46 pont
5. Hadik András–Juhász István	36 pont
6. Hideg Krisztián–Kismódi Endre	3,8 pont
7. Kakuszi Zolt–Kakuszi Csaba	32 pont
8. Balogh János–Németh László	29 pont
9. Kazár Miklós–Szőke Tamás	27,2 pont
10. Turán Frigyes–Zsíros Gábor	24,4 pont



A LAP ALJÁRÓL A LAP TETEJÉRE

Kazárék számára jól zárult az esztendő

Gyorsasági szakaszt nyerve, csúcsebbséggel, az abszolút negyedik helyen ért célba a Kazár Miklós–Szőke Tamás (Mitsubishi Lancer Evo IX) kettős a 43. Allianz Rallyen, az ORB 7., zárófutamán.

JLI, Kovács-barna, Cseh



Kazár Miki: Nagyon király volt! Már az első gyorsan viszonylag jó időt mentünk, mert tökéletes volt a gumiválasztásunk. A Messter (Aschenbrenner György) azt mondta, hogy nyugodtan mehet a slick, így bevállaltuk. A szakasz eleje ugyan még vizes volt, de a pálya többi része, több mint 90 százaléka tényleg száraz. A következő, alsómocsoládi gyors nem tartozik ugyan a kedvenceim közé, de megúsztuk. Érdekes volt egyébként, hogy több szakaszt is csak egy alkalommal használtunk. Zobák–Pécs-váradra (GY3), a kör végére azt hiszem tényleg belemelegedtünk. A rajt előtt mondtam Tominak, hogy „ezt most nagyon elvállaljuk”; összejött, meg is nyertük! Nyilván jó kedvünk volt utána a szervizparkban. Egyébként kristálytiszt, hogy csak úgy lehet versenyezni ebben az óriási százugdolásban, hogy nem hibázik az ember. Egyszerűen nem fér bele.



Bakonya után Árpádtető jól sült, majd utána jöttek elő a fékproblémák. Hiába szóltam a szervizbe, hogy nézzenek rá rendesen a fékre, nem történt meg... Ezzel nem kicsit megint el lett rontva a versenyünk. Annak ellenére is ezt mondom, hogy másnap reggelre orvosolva lettek az ezzel kapcsolatos gondjaink. A vasárnapra maradt két gyorsaságról az ugrik be abszolút, hogy nagyon nehéz lesz szabályozva átnyomni a bal egy, jobb egyeket. A verseny egészét tekintve

szinte jelentéktelennek tűnik 1 másodperc hátrány. Igyekeztünk is ledolgozni, ám hiába tapostuk ezerrel mindenütt, ezúttal nem jött össze. Hadik Banditól viszont rendkívül jól esett az a mondata, hogy 5-6 versenyen sikerült fejlődni 10-15 évet... A záró gyorsan ugyan még szaladtunk egy abszolút második időt, ám 1,8 mp-cel lecsúsztunk a dobogóról. Az úgynevezett Top Speedet viszont mi nyertük! Ezzel az eredménnyel visszatért a csapatba a jó kedv. Ami bizonyos ugyanakkor, hogy a technikai háttérrel változtatni fogunk. Nem mellékesen megjegyezném, hogy az idei szereplésem a SEAT Leon Kupában nagyon sokat segített ebben az eredményben. A bajnokság közben Levente vezérünk kérte, hogy jó lenne már lassan nem a lap alján keresni a nevünket. Elértük; végre a lap tetején olvasható a Kazár–Szőke duó. Köszönjük Asinak a sok segítséget, az itenert. A csapatunknak az egész éves kitartást és bizalmat, és partnereinknek, barátainknak azt, hogy mellettünk maradtak! És gratulálok Turi Tamásnak a bajnokságban elért harmadik helyéhez!

Szőke Tamás: Nagyon sokat nem tudtam aludni vasárnapról hétfőre virradóra, és első sorban nem azért, mert visszavárt a munkahelyem. Sokkal inkább a Pécs környéki élmények miatt ért ez az állapot. Bevitem a kupát a céghez, aminél ugyan volt nagyobb – tavaly Komlón másodikok lettünk –, de ez a pécsi azt hiszem, hogy sokkal, de sokkal

Kazárék az év elején szinte a nulláról indultak, manapság élcsapatnak számítanak



értékesebb. Annyi bosszúság ért minket az idén, hogy most össze kellett jönnie. Nem hittem volna, hogy így lesz... Nagyon örülök ennek a negyedik helynek! Nem mondhatom azt, hogy az ölkünkben hullott, hiszen minden méteren és gyorsasági szakaszon keményen megdolgoztunk ezért. Köszönöm a fiúknak a biztatást, Mikinek pedig az oktatást! Pikó Zsuzsinak az egész évi törődést, Kovács Tominak a sok szaladgálást és Pistának a sok tuning innivalót!

HÁROMBÓL HARMADIK

Bakó László–Gyöngy Imre (Citroën C2R2) versenybeszámoló

Kicsit csalódottan, de jókedvűen fejezte be az idei évet a Citroën párosa a Pécs környéki pályákon. A pilóta saját szavaival meséli el, mi is történt velük a Mecsekben.

TDK, Cseh, Kovács-barna



A pályabejárást követően, a csapattal átbeszéltük a versenyre elképzelt taktikát, hogy miként lehetne gyorsulni, pontosabban menni. Tudtuk, hogy gyorsak lesznek az ellenfelek is, hiszen több olyan páros is indult, akik bizonyítani szerettek volna (Bzzz), vagy a helyismeretnek köszönhetően képesek lennének győzni (Szelep). Arról nem is beszélve, hogy Magyar Miki meg akarta mutatni, hogy nem véletlenül lett kategória-bajnok az idei évben. Így a versenyt kitűnő összehasonlítási alapként várva indultunk el a gépátvételek felé. A délutáni prologot sikeresen teljesítette a csapat, hiszen rögtön sikerült egy kategória-második időt futni a Plaza mögött kialakított pályán.

Szombat reggel aztán szomorúan vettük tudomásul, hogy elkezdett szemerklélni az eső. Bár a csapatunk pont erre a körülményekre készülve indult el a Baranya Kupán, de tudtuk, hogy sajnos ez ilyenkor is lassabb haladást igényel, és nem tudjuk kipróbálni az új BFGoodrich típusú aszfaltgumikat, amivel mostantól szeretnénk rendszeresen rajthoz állni. Így a reggeli szervizből intermédia gumikkal rajtoltunk. Sajnos az első szakaszon beigazolódtott, hogy rossz választásnak minősült, mert kiérve a pályára, már száraz útburkolat fogadott minket. Mivel a pótkerekeink is hasonló gumik voltak így rögtön az első három szakaszon azonnal hátrányba kerültünk azokhoz a párosokhoz képest, akik pótkeréknek száraz pályára való gumikat vittek ki és le is cserélték azt a szakasz rajtja előtt. A hátrány szerencsére időben nem volt annyi, mint amire számítottunk, még annak ellenére sem, hogy utolértük

az előttünk rajtoló, műszaki problémával küzdő Dékány Sanyiékat, akiket több-kevesebb sikerrel tudtunk csak megelőzni. A következő körre már száraz aszfaltra való gumikkal vágtunk neki, és sikerült olyan időket autóznunk, amelyek biztatóak lehetnek a jövő évre, hiszen sokkal közelebb tudtunk kerülni Bessenyei Zolihoz ahhoz képest, mint az



előző versenyen, sőt egy-egy gyorsan sikerült Magyar Mikit is megverni...

A harmadik körre besötétedett, bár vártuk, de tudtuk, hogy nagyobb kihívást jelent este gyorsan és pontosan autózni. Az első gyorsaságira kellően megmelegített gumikkal álltunk a rajthoz, de pont előttünk leállították a rajtoltatást egy beesett páros miatt. Kb.10 percet vártunk a rajtban, hogy a műszaki mentő ki tudja húzni a beesett autót. Ez az idő sajnos pont elég volt ahhoz, hogy kiessünk a ritmusból, és kelősen lehűljenek a gumik. Az eredmény az lett, hogy nem sokkal a rajt után sikerült nekünk

is elsokallni, ráadásul olyan szerencsétlen módon, hogy bár a kocsik nem sérült, de felfeküdt az aljavédő egy köre, amit az a kevés néző sem tudott visszatenni az útra, akik a helyszínen segítettek. Utólag is köszönet nekik! Így viszont szükség volt némi idegen segítségre, amit a rendezők 10 perces büntetéssel sújtottak. Visszatérve a szervizbe egy törött dobbatétet kellett eltávolítani az autóról, hogy másnap ismét harcképessé válhasson, és a szuperrali szabályainak megfelelően tettük be az autót az éjszakai zárt parkolóba. Az ok: szerettük volna úgy befejezni az évet, hogy nem egy kicsúszással zárjuk. Vasárnap reggel két gyors várt a mezőnyre, amit problémamentesen teljesítettünk. Mindkét pályán kategória 3. időt autózva,

és a 10 perces büntetónkkal is a versenyt a kategória 4. helyén fejeztük be. Ez az eredmény már nem változtatott az év végi helyezésünkön, mert sikerült a 3. helyen zárni az idei szezon. Ami három célba érésből azért nem is olyan rossz teljesítmény... Reméljük sikerül még ebben az évben több kisebb versenyen is elindulni, és plusz kilométereket megtenni az autóval, ezzel is készülve a 2011-évre! Köszönjük támogatóinknak az egész éves kitartásukat és azt, hogy ebben a gazdasági helyzetben is kiálltak mellettünk!



VÁLTOZÁSOK ELŐTT

Boroznaki Tibor abszolút 4. lett, de nem elégedett

A sors nem hagyta, hogy a Boroznaki–Kiss páros boldogan búcsúzzon az évadtól: A TAXI4-es autó a mecseki futam végén is tréleren kötött ki. Szerencse, hogy ez újság, és nem rádió: Boroznaki Tibi szomorkás hangját nem baj, hogy csak én hallottam...

H. Pájer Ani, Bencze, Kovács-barna



– Az utolsó, pécsi futam előtt úgy tűnt, hogy megvan az egész éveteket megkeserítő motormelegedés oka, olyannyira, hogy a tesztnak szánt váci sprint futamot meg is nyerték. Ehhez képest a Mecsekben szuperralizni kellett: mi történt? – Kezdetben nagyon jól superált a kocsik, így nagyon nagy reményekkel kezdtünk bele abba a hétvégébe. Bízunk benne, hogy majd tudunk a második helyért küzdeni, de nem így lett. Az történt, hogy a teszten hengerfejes lett a motor, aminek kicsit örültünk is, mondván inkább ott, mint a versenyen. A srácok hoztak egy széria-motort, amit még éjszaka be is szereltek, gondoltuk, ez még mindig jobb, mint a hengerfejes



motor. Jól is indult a verseny, mert az első kör után még vezettük az S csoportot, utána pedig egyszer csak megint eltűnt a víz a kocsiból. Bementünk a szervizbe, ahol a fiúk közölték: ez a motor is hengerfejes lett. Ezen eléggé elsomorodtunk: kicsit hihetetlen volt, hogy két nap alatt két motorunk lett hengerfejes. Nem tudjuk, mi van a háttérben, de az már most biztos, hogy nagy változások lesznek a csapatban emiatt: a csapatvezető eléggé morcos lett a dologtól, amit mondjuk meg is értek. A mi hangulatunk is elromlott, de azért próbáltunk továbbmenni: öntögettük a vizet a kocsiba minden gyors végén, ami azt jelentette, hogy 4-5 litereket töltöttünk utána. Jócskán visszaestünk, mire az esti körre értünk. Ott viszont, a nyárásvölgyi gyorson elnéztünk egy kanyart, és az egyik jelölő fatönkre felszaladtunk, aminek az lett a vége, hogy a futómű is szétment, így trélerre kerültünk. Másnap szuperralival folytattuk, de ez azért a kedvünket azért nem hozta vissza. Végül a negyedik helyen végeztünk Pécsen, és év végén is ez a hely jutott nekünk.

– Sok kérdést felvet, amit eddig mondtál. Először is: mégsem az volt a probléma, amit legutóbb meséltél? – De, hiszen a motor már nem melegedett ezen a versenyen. Hogy a hengerfejességet mi okozhatta – programozás, vagy a motor mechanikus problémája –, azt nem tudjuk, annak kiderítése még most folyik.

– Mire utaltál, mikor azt mondtad, hogy változások lesznek a csapatban?

– Szerelőváltás lesz, az biztos, de még nem tudom, ki megy, ki marad. A legfontosabb, hogy most kell egy nagy megbeszélést tartanunk, ahol mindent átbeszélünk – okosabbat és konkrétabbat csak ezután tudok majd mondani.

– A magatok jövőjéről mit tudtok már?

– Még semmit. Azt sem, hogy megyünk-e jövőre, vagy mivel megyünk – bár két dolog már biztos: a Mikulás és a Szilveszter Rali. Oda szerintem elő is vesszük a VFTS-t, hiszen az itt áll a garázsban, minden nap megsimogatom, beindítom a lakótelepen – nagyon szeretnek a környéken...

– Nem nagyon volt még ilyen peches évek...

– Ami a legjobban fáj, az az, hogy a hangulat nem tudott olyan lenni, mint amit mindannyian megszoktunk: autóban, szervizben egyaránt.

– Hibáztatsz valakit?

– Nem. Szerintem szerencsétlenségek sorozata okozta ezt az évet, de pont ezért kell kibogoznunk a szálakat: mindez valaki, vagy egyszerűen a sors hibája volt...?



SOKAT TANULTAK

Rongitsék itthon és Ausztriában is versenyeztek



A mosonmagyaróvári pilóta gyakori és eredményes kirándulásokat tesz Ausztriába: legutóbb a Waldviertel és a Harrach Ralin bizonyított



A legutóbbi osztrák bajnoki futamon a harmadik legjobb külföldi versenyzők magyarok voltak: Rongits Attila és Hannus László a mecseki autótörésük után a Waldviertel Ralin szép sikerrel fejezték be az idei évet.

H. Pájer Ani

Bence, Fehér

– Több helyen is azt nyilatkoztad, hogy ez az utolsó, a Wald4tel Rali volt számotokra az év versenye. Mitől volt ez ennyire jó?

– Ez eléggé összetett dolog, de a legfontosabb, hogy nagyon jók voltak a pályák. Olyan minőségű murvás szakaszokon versenyez-

tünk, amik állítólag a finn vb-vel vetekszenek. A vonalvezetésük is nagyon jó volt, és persze nem csak a murvás, hanem az aszfaltos részek is szuperek voltak. Egy perc csúszás sem történt, és nagyon nívós, nemzetközi mezőnyben indulhattunk.

– Ilyen körülmények között számít a helyezés, vagy kielégít az élmény maga?

– Számít, persze, de nem elsődleges. Mindig úgy indulunk neki egy versenynek, hogy szeretnénk az élbolyban autózni, de nincs dráma akkor sem, ha hátrébb végzünk és izgalmas csatákat vívunk a többiekkel... Igyekeztünk azért minél jobban menni, és hab a tortán, hogy a harmadik legjobb külföldi indulónak járó kupát is hazahozhattuk. Az időjárás is mellettünk állt, mert szikrázó napsütésben mehettünk: szerintem minden ralis álma egy ilyen verseny.

– Ez volt az évváró futam, tehát ezzel az élménnyel tértek téli nyugovóra?

– Igen, bár lehet, hogy Mikulás Rali még összejön, de mivel a Mecsekben eléggé összetörtem az autót, és a Waldviertelre is

csak éppen hogy ki lett pofozva, lehet, hogy inkább kihagyjuk, és rendbe tesszük a Mitsubishi-t tisztességesen.

– Hogy történt a mecseki baleset?

– Az egy elég rövid verseny volt számunkra, mert az első gyorson tudtunk csak menni, ugyanis a második rajtjában eltört a bal első féltengely, úgyhogy két szakaszt vészvillogóval teljesítettünk. Aztán – miután egy kanyart rosszul diktáltam fel – este háttal belescapódtunk egy partoldalba, elég csúnyán összetörtük a kocsit, sajnos fel is kellett adnunk a futamot.

– Meglehetősen vegyes évek voltak: hol itthon, hol Ausztriában indultatok. Ezt így is terveztétek, vagy időközben csak így alakult?

– Így is terveztük, sőt jövőre szeretnénk még többet Ausztriában menni, mert a pályákon kívül a hangulat is nagyon jó kint – arról nem is beszélve, hogy mosonmagyaróvári vagyok, úgyhogy a helyszínek nagyon közel vannak hozzánk. Az idei év vége ugyan kicsit sűrűre sikerült, mert szinte kéthetente voltak versenyek, de meg tudtuk oldani. A magyar bajnokságot sem szeretnénk hanyagolni, sőt, itt is szeretnénk előrébb kerülni. Ez volt az első évünk az Evo IX-cel, sokat tanultunk, jövőre szeretnénk

felvenni a versenyt az elejével, és remélem, hogy jó kis csatákat tudunk majd vívni.

– Bár arra utalsz, hogy ez tanulóév volt az autóval, azért a Harrach Rali végeredménye nem ezt mutatja...

– Igen, az a verseny nagy büszkeségünk, mert minden évben kilátogatunk ide, és talaly meg is tudtuk nyerni. Így címvédőként, 1-es rajtszámmal indulhattunk, és sikerült ismét a leggyorsabbnak lennünk a magyar és osztrák élvonalbeli versenyzők között. Nagyon boldogok voltunk, hogy sikerült, jövőre ez ismét a céljaink között van.



IFJÚ TITÁN

Demjén Martin 18 esztendősen lett bajnok

Jogosítvány híján ralisprinteken indult, majd kipróbálta a ralikrosszt, de rájött, hogy a lökdösődés – és a pályautózás is – távol áll tőle. Így érkezett Demjén Martin a raliba, ahol idén, 18 évesen az N2 bajnoka lett.

H. Fájér Ani, Bencze András



érjünk célba. Ennek ellenére nem nagyon ment a lassan haladás, mert ha az ember versenyautóban ül, elég nehéz visszafognia magát. Arról nem is beszélve, hogy nagyon tetszettek a szakaszok: sosem versenyeztem még rajtuk, de nagyon megfogott mindegyik.

– Azon kívül, hogy a mecseki szakaszokon először mentél, nem volt túl szerencsés olyan szempontból, hogy esős is volt, esti gyorsan is mentetek...

– Igen, bár az eddigi tapasztalat azt mutatja, hogy este például sokkal jobb időket tudok menni, mint világosban. Nem tudom, talán jobban látok sötétben... Úgyhogy ezzel nem volt gond. Ezen kívül, mivel utolsó versenyről volt szó, már új gumit nem hoztunk, hanem használt, kopott és vágott slick-ekkel mentünk. Az első szakaszon még nem is csúszunk az esőben, de utána viszont eléggé. Akkor lassultunk kicsit, de komoly befolyással ez nem volt a végeredményre.

– Nem volt sok probléma az autóval idén: te vigyáztál rá ennyire, vagy ez a kocsi ennyire jó?

– Is-is. Egy bérautóra azért mindig jobban figyel az ember, de ezt leszámítva szuper ez a kocsi. Mindenki csak ajánlani tudom, hogy ha el akar kezdeni versenyezni, akkor ez az autó ideális hozzá.

– Fiatalkorod ellenére ez már nem az első trófeád: meg tudod számolni, mennyinél tartasz?

– Az az igazság, hogy 90 körül abbahagytam a számolást, úgyhogy csak saccolni tudnék, de az biztos, hogy száz felett járok... Minden szekrény, föld, asztal és polc ezekkel van tele otthon, és nagyon büszke és boldog vagyok, mikor rájuk nézek.

– Gondolom, azért ennyivel nem elégszel meg: vannak már konkrét terveid a jövőre?

– Terveim vannak csak. Mint mindig, most is majd a pénz dönt el mindent. Ha úgy jön össze, akkor nagyon szívesen lépnék nagyobb kategóriába. Ennél közelebbit nem tudok mondani, de én nagyon nyitott vagyok: ha a Tenkes Rallye Team-nek lenne nagyobb autója, nagyon szívesen indulnék náluk továbbra is; A-ban, N-ben is – de ez még nyitott kérdés. Szeretném azt is, hogy Lóci maradjon mellettem: beszélgettünk már róla, és ebben egyetértünk. Nagyon jól tudunk együtt dolgozni, és jó volna, ha ez a jövőben is így lehetne.



Az őzdi tehetség magabiztosan szerezte meg az N2-es bajnoki címet, a folytatásról azonban csak jövőre dönt

– Hogy telt az idei szezonod?

– Nagyon jó volt, főleg hogy ennél jobban nem is sikerülhetett volna. Az első három versenyt meg tudtuk nyerni, akkor még Schweighardt Gabival mentem. Bükkfűdőt kihagytuk, Veszprémben már Milcsevics Lóci-val indultam és Keller Peti mögött lettünk másodikok, ami szerintem nem szégyen, mert Peti nagyon jó pilóta. Az utolsó két versenyen is elsősk tudtunk lenni, pedig a mecseki pályák még ismeretlenek is voltak számunkra. Az autó (Suzuki Swift) hihetetlenül jól fel volt

készítve minden egyes versenyünkre – szinte csak le kellett mosni a szervizekben. Kivéve a Borsod Ralit, ahol egy jobb 3-as kanyarban volt kalandunk: a hátuljával beestünk egy árokba, ahol a hátsó sárvédőn kellett dolgozni a fiúknak kicsit, de szerencsére nem hátráltatta a további versenyünket ez a malőr. És mivel ott is nyertünk, a Mecsekbe már úgy érkezünk, hogy akár utolsók is lehetünk, csak



Ismét az élen:

a Suzuki 2010-ben is vezető az Országos Rally Bajnokság első osztályában, az N2 és A6 kategóriában.



A magyar autósport támogatója a Magyar Suzuki Zrt.



Way of Life!



TÖRTÉNELMI CSATA

Historic Rali: Pécsett lépett fel az Eb-mezőnye



A nagy fotón a verseny egyik legendás autója, a Lancia Stratos, fent a győztes, a piros csíkos Porsche

Hatalmas sikert aratott a hazánkban első alkalommal megrendezett Historic Eb-futam a Mecsek Ralin.

Mihályi Csaba

Bencze, Kovács-barna, Cseh

Az FIA megfigyelője nem győzött áradozni a pécsi rendezésről, a hazánkba látogató 28 külföldi párosnak nagyon tetszett a verseny, a 19 fős magyar mezőny pedig megtiszteltetésnek vette, hogy ilyen komoly ellenfelek ellen versenyezhet. Ami pedig a szurkolókat illeti, ők sem csalódtak, hiszen már a szerviz-

parkban is csodájára jártak a szebbnél szebb versenyautóknak, amelyből egyik-másik a pályán is nagyon bevállalóan közlekedett. Az első magyar Eb-futamot az olasz Rossi–Beltrame kettős nyerte Porsche 911 SC-vel. Az utolsó szakaszon jött fel a második helyre a legjobb magyar páros, a Kövesdán–Kerekes



Kövesdán András
narancssárga
Porscheja abszolút
2. lett a Mecsekben



duó, akik szintén Porscheval győzték le a nézők körében rendkívül népszerű cseh Janota–Strásky páros Opel Kadett C-jét. A magyar értékelésben a Wirtmann–Schneer duó volt a második legjobb, abszolút értékelésben pedig kilencedikek lettek, noha Escortjukban széthullott a váltó, tönkrement a motor, úgyhogy már a célba érés is nagy eredmény volt a részükről. A Mecsek Ralin mutatta be új autóját, egy Ford Escortot a Felián–Papp kettős, amivel jövőre a historic Eb-n szeretnének szerepelni, a még fejlesztés alatt lévő kocsival a 17. helyet szerezték meg, az évek óta nemzetközi hadszíntéren edződő Leitold–Gábor kettős előtt.

A 19 rajthoz állt magyar párosból végül 13-an éretek célba, és nagyon örömteli volt látni, hogy sokan újonnan épült autót mutattak be a versenyen, ami kifejezetten a Historic Eb-re készült el. A rekordszámú magyar nevezőből többen jelezték, hogy jövőre teljes bajnokságot szeretnének futni. Úgy tűnik tehát, hogy az Eb a magyar historic sportra is jó hatással volt...

ITT A VÉGE

Szendrőn ért véget a 2010-es bajnokság

Túl vagyunk az utolsó versenyen, az V. Vectra-Line Szendrő Ralival véget ért az idei bajnokság. Az időjárás kedvezett a záró futam indulóinak, a pályákon sütött a nap, így semmi akadálya nem volt a komoly csatáknak.

Juhász, Bencze, Bartha



A futamon közel 10 kilométeren két gyorsasági szakaszt kellett három körben teljesíteni a résztvevőknek. (Edelény–Abod és Abod–Galvács–Szendrő) A pilóták igazi ralipályákon száguldhattak, hiszen kellően dobálás, lobogós, tempós, csiki-csukis utakat jelöltek ki a szervezők. Vasárnap a licencsekkel együtt 79 autó állt rajthoz, közülük szerencsén csak 49-en tudták végig teljesíteni a futamot. A nézők örömeire igen látványosan sikerült a nap, hiszen volt árokba csúszás, bukkanós-repülő autózás, megforgás, tábladöntés és sajnos egy nagyobb baleset is, ami végül is szerencsés kimenetelű lett... Ami az eredményeket illeti: az abszolút értékelést tekintve nagy küzdelmekben íjt. Kiss–Varga kettős zsebelhette be a legjobb időt, hiszen a Bedő–Áfra páros az utolsó gyorsan hibázott. Túl nagy sebességgel mentek a hegyről lefelé és egy tempós bal-jobb kombinációban „beestek” az erdőbe, ahonnan csak a nézők segítségével jutottak ki. Így a második helyre

a Barna–Labant duó futott be, harmadikként pedig a Domonkos–Kulcsár páros nosztalgizott, hiszen 99-ben Domonkos élete első versenyét is ezeken a pályákon autózta.

Ismét igazán szoros verseny alakult ki a H3-ban, csak egy megforgás döntött a Sipos–Matus duó javára, akik ezzel a győzelemmel a bajnoki címet is megszerezhették. A H2-es kategóriában az első helyet a Papp–Papp testvérpáros érdemelte ki, akiknek most végre különösebb műszaki problémájuk sem akadt. A Jobbágy–Bertók kettős egy kicsit tartott a dobálás részekről, ennek ellenére is sikerült a versenyt a H1-es kategóriában a leggyorsabban teljesíteniük. Az N3-as géposztályban végül csak ketten értek a célba: a Hidegkúti–Kőhegyi duó győzedelmeskedett – bár majdnem kiűzték a Galvács táblát. Izgalmas küzdelemnek lehettünk a szemtanúi az N2-ben, ahol a Kaptás–Kürti páros bizonyult a legügyesebbnek, hiszen öt gyorsan keresztül végig vezették a mezőnyüket. Aki azonban végül nyert, az a Schall–Kovács kettős lett, pedig ezeken a pályákon először mentek, s a fékekkel is végig küzdöttek. Az A-sok között az Üveges–Kopcsó formációt három verseny kihagyása sem tarthatta vissza a futam A3-as kategóriájában az első hely megszerzésétől. Az A2-ben a Gyuriczky–Gáll páros életük első kategória győzelmüket ünnepeletheték vasárnap. Csak egy induló – a Benke–Kormos formáció – akadt az A1-es kategóriában, ők megforgások, árokba csúszás, lassítók „elvittele” ellenére is szerencsén „végigszáguldották” a napot egy Trabanttal. Összegezve: az elmúlt egész évadban bőven lehetett részünk izgalmakban, kihívásokban és újdonságokban, hiszen volt három közös versenyünk az első osztállyal, akadt két murvás futamunk, valamint régi és új helyszíneket is kipróbálhattak az indulók. S hogy mit hoz a következő év? Erről reméljük bővebben hallhatunk majd a **Grepton Rali-Túra Bajnokság díjkiosztó ünnepségén 2010. november 21-én, délután 3 órai kezdettel a Marczibányi téri Művelődési Központban** (1022 Budapest, Marczibányi tér 5/a).

A bajnokság végeredménye

Kategória	1. hely	2. hely	3. hely
Abszolút	Lovász P.–Berényi Á.	Nagy M.–Nagy T.	Végh D.–Balogh Z.
H3	Tajmel T.–Csendes Zs.	Kosztolányi I.–Kuti P.	Schweizer D.–Vadász S.
H2	Czene Z.–János J.	Papp L.–Papp Cs.	Faragó R.–Kórodi T.
H1	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Nemerey Á.–Kőszegi F.	Szabó N.–Ignác D.
N3	Gyarmati A.–Szilassy A.	Hidegkúti B.–Kőhegyi J.	Kállai Z.–Kállai L.
N2	Bartha A.–Gáspár B.	Porkoláb G.–Bardóczy Á.	Nemes D.–Nemes T.
N1	Madari I.–Haracska T.	Tóth K.–Hajdu J.	Schall D.–Kovács G.
A3	Sajtós D.–Diósi J.	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Üveges S.–Kopcsó P.
A2	Nyilas A.–Novák O.	Szemán S.–Mészáros F.	ifj. Antalfy Gy.–Kőhegyi J.
A1	Bruniczvik Z.–Malek P.	Benke J.–Fodor G.	Mészáros J.–Chrén L.
H/LADA kupa	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Nemerey Á.–Kőszegi F.	Szabó L.–Nagy L.
A/LADA kupa	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Mihály Á.–Mihály R.	Üveges S.–Kopcsó P.
STK kupa	Oláh T.–Kovács G.	Schall D.–Kovács G.	Oroszázi S.–Gajdos P.
NK/3 kupa	Hidegkúti B.–Kőhegyi J.	Kállai Z.–Kállai L.	Tóth P.–Vas R.
Csapat	Booster Racing Team	Teherati 2006 Kft.	Ralda Rallye Team



MINDEN JÓ, HA A VÉGE JÓ!

Makítás sikerek a bajnokságban



Sikeresen zárta az utolsó versenyt Domonkos László, aki így a 2010-es Grepton Rali-Túra Bajnokságban az abszolút hetedik helyet szerezte meg.

Sári Péter, Bartha Gábor



„Minden jó, ha vége jó! A pályák tetszettek, nagyon tempósak és dobálósak voltak. Remekül sikerült felírni a gyorsokat, most Kulcsár Danival indultam, aki kiválóan adta vissza az információkat és meg tudtuk beszélni a kritikus szakaszokat is. Vasárnap reggel az első meglepetés az volt, hogy a puha slicket nem tudtuk megfelelően megmelegíteni több kilométeren keresztül, így az első gyors eleje

kicsit csúszkálásra sikerült. A második szakasz már jobban sikerült, nagyon szoros eredmények születtek, az első három szakasz után négyen álltunk két másodpercen belül” – mesélte Domonkos László. „Nagyon jó tempót autóztunk a következő Abod–Szendrő szakasz elején, azonban a vége előtt 2 km-rel egy bal első defektet szereztem, így jelentősen lelassultunk és 20 mp hátrányba kerül-

tünk a többiekhez képest. Az utolsó körben tovább tudtunk javítani saját eredményeinken, a többiek pedig hibáztak, így újra a 3. helyen találtuk magunkat az összetettben, ami ideiglegesen a legjobb eredményünk.” „Összességében nagyon jó volt a szezon, főleg az utolsó két versenyre és a tatabányai futamra emlékszem vissza szívesen” – tette hozzá a pilóta. „Az autónk megbízhatónak mondható. Hét versenyből hatot fejeztünk be. Nagyobb műszaki problémánk nem volt. Jó döntés volt ezt a sorozatot választani, a versenyekről készült videókat elnézve megállapítható, hogy ez a legnézhetőbb ralisorozat Magyarországon. Kezd az a rossz gyakorlat is megváltozni, hogy lépten-nyomon lassít van a pályákon és a mezőny is egyre komolyabb.”



www.vanilin.hu
Vanilin cukrászdák – már Budapest 7 pontján!



A Full-Gas Racing Team kiemelkedő partnere a Vanilin Kft.



BAJNOKAVATÁS

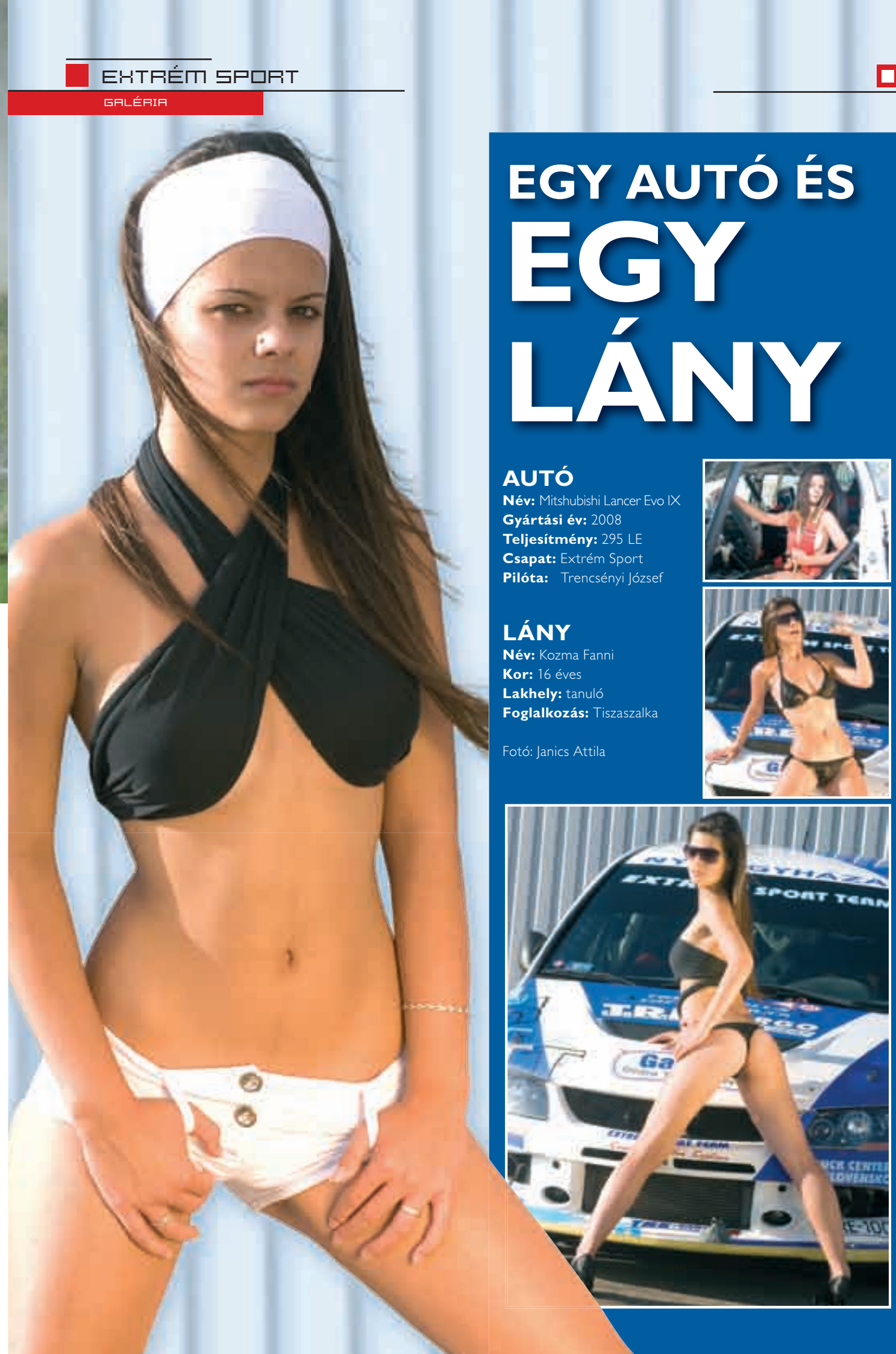
Negarent Raid of the Champions

Szalay Balázs vagy Korda Erik? Ezt a kérdést kell eldönteni a tereprali bajnokság utolsó futamán, amely november 12-én kezdődik Győrben – az ETO Parkban –, hogy aztán közel 400 kilométernyi szelektív szakasz után megérkezzen a mezőny a Hungexpo területére.

A táv önmagában elég arra, hogy megrostálja az indulókat, hisz ez az a rész, amit maximális tempóban kell teljesíteniük. Gondolva arra, hogy esős időjárás, sáros terep vár a csapatokra, becsületére válik mindenkinek, aki eljut a záró szakaszra. A Hungexpo területén a szervezők egy közel öt kilométeres pályát jelölnek ki. Ezt kell kétszer teljesíteni a párosoknak, ami így első hallásra könnyűnek tűnik, de ne feledjük, hogy akár az utolsó kilométeren is megállhat a technika, közbejöhet egy olyan probléma, ami akár a bajnok aranyba is kerülhet.

A jelenlegi állás szerint az Opel Antarával a Szalay–Bunkoczy kettős vezeti a bajnokságot, a Nissannal a Korda-Tóth kettős pedig másodikként készül a Negarent Raid of the Champions elnevezésű futamra. Mivel a legrosszabb eredményt az év végén a csapatok eldobhatják – ezt nem kell beszámítani a bajnoki értékelésbe –, számításaink szerint ha Kordák meg is nyerik az utolsó futamot, mint tették azt legutóbb Dabason, Szalayéknak elég bejönni a harmadik helyen, és ők nyerik a címet. A tét már csak azért sem kicsi, mivel mindkét versenyző életében ez lenne az első magyar

bajnoki cím. Plusz motiváció, hogy Kordák annak a GarZone Racing csapatnak a tagjai, amelyben a 2009-es Magyar Tereprali Bajnokok – Zapletal Miroslav és Ourednicek Tomas is versenyeztek. A cím pedig kötelező... A quados és motoros versenyzőknél a bajnoki címért még ötven küzdhetnek. Fekete, Hangodi, Somfai, Mészöly és Horváth egészen a vasárnap délután 14 órákor a Hungexpo „A” pavilonja melletti szabad területen megrendezendő szuperfinálé végéig nyüsstölhetik egymást. További információk: www.tereprali.hu és a www.garzoneraicing.com oldalakon. A rendezvényről folyamatos tájékoztatást ad a tereprali rádió Győr környékén a 88.1 Mhz-en, Budapest környékén a 91.4 Mhz-en, valamint a hivatalos weboldalakon. Mindenkit szeretettel várunk!



EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

AUTÓ

Név: Mitsubishi Lancer Evo IX
Gyártási év: 2008
Teljesítmény: 295 LE
Csapat: Extrém Sport
Pilóta: Trencsényi József



LÁNY

Név: Kozma Fanni
Kor: 16 éves
Lakhely: tanuló
Foglalkozás: Tiszaszalka



Fotó: Janics Attila





RALIVAL MELEGÍTETT

Korda Erik dobogós lett a Lausitz Ralin

Rangos nemzetközi mezőnyben szerezte meg az abszolút harmadik helyet Korda Erik és Penderik László a németországi Lausitz Ralin, így melegítve a hazai tereprali ob mindent eldöntő utolsó futamára.

Szántó Frigyes

Korda Racing



Az idén az Országos Tereprali Bajnokságban edződött pilóta és autója, a Korda Racing Subaru Impreza S12B WRC komoly mezőnybe csöppent a német versenyen, hiszen a futam nem csak egy szimpla verseny, hanem az Euro Rally Challenge Bajnokság zárófutamaként is funkcionált. Az indulók között 8 (!) WRC sorakozott fel, a pilóták közt több nemzet legjobbjait is láhattuk: Mark Van Eldik és Erik Wevers a holland, Leszek Kuzaj a lengyel, Matthias Kahle és Hermann

Érgeredmény

1. Mark Van Eldik–Robim Buysmans (NL)
2. Leszek Kuzaj–Przemyslaw Mazur (PL)
3. Korda Erik–Penderik László (H)
4. Herman Gassner–Karin Thannhäuser (D)
5. Bert de Jong–Kees Hagman

Gassner jr. pedig a német bajnoki cím büszke birtokosaként nevezett. (Utóbbi idén állandó résztvevője a rali világbajnokságnak.)

A Korda Racing párosa most először versenyzett a csapat 2007-es Subaru Impreza WRC-jével és az ismerkedés aligha sikerülhetett volna jobban: Erik Pölo Van Eldik és Kuzaj mögött a harmadik pozícióban fejezte be a versenyt.

„A Lausitz Rali évek óta az a verseny, ahol rajthoz tudok állni, így a pályák nem voltak ismeretlenek, ellentétben az autóval. A 2007-es Subaruval még soha nem versenyeztem, az első versenykilométereit a futam nyitószakaszán tettük meg. Emellett utoljára épp egy éve ültem raliautóban, ami azért más világ, mint a terepralis gépünk. Ehhez képest egész jól kezdtünk, bár volt egy megforgásunk, de a pénteki napot a hetedik helyen fejeztük be” – nyilatkozta Korda



▶ "A rendezés idén is tökéletes volt, az eső megnehezítette ugyan kicsit a dolgunkat, de összességében nagyon boldog vagyok."

Erik. „A második nap aztán mindenképp szerettem volna javulni és ez szerencsére sikerült is, szinte gyorsról-gyorsra léptünk előre az összetettben. Az utolsó előtti

szakaszra már az abszolút harmadik helyről mentünk ki, ekkor már éreztem, hogy meg lehet célzni a dobogót, mert ekkora már elég közel kerültem a Subaruhoz. A végén már nagyjából én is elégedett voltam a teljesítményemmel, a korábbi holland bajnokot, Erik Weverst szinte egész nap vertük. Persze ehhez kellett az autó is: a srácok remek munkát végeztek, a Subaru fantasztikus volt. Pölo is kitett magáért, nekem tényleg csak a versenyzésre kellett koncentrálnom."

A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

Metrober Kft, Bioextra Zrt., Corax Bioner Zrt., TAXI4, J.PRESS, Fitness Trade Kft., Mercur Rent a Car Kft., Burger King, Admiral Casino, Alabárdos Étterem, D&G, Rouge Café, Study Kft., Colonell Kft., Metropolisz 2000 Kft., Probart Kft., Alp-Favill 96 Kft., Szerszám Bróker, Tatár Pékség, Tigers Security, Polar-Immo Kft., Polar-Húszt Kft.

A DÖNTŐRE VÁRVA

Nem pont úgy alakultak az elmúlt hetek történései a terepraliban, ahogy Korda Erik, a széria egyik bajnokesélyese várta. Pontosabban szólva: ő nem várt semmiféle változásra, egyszerűen csak nyílt harcban össze akarta mérni az erejét a ponttáblá-

zat élvonalával, Szalay Balázssal. Az utolsó futam szervezői azonban megváltoztatták a forfait szabályait, alaposan megkönnyítette ezzel a Dakar-menő dögát és lecsökkentette a Nissan-pilóta esélyeit.

„Miután a hírek szerint kevés az induló és a zárófutamon minden kiesés utáni másnapon visszaállhat a küzdelembe az, aki hibá-

zik, szinte esélytelen vagyok a bajnoki címre. Ennek ellenére nagyon várom a hétvégét, szeretnék még idén egy jót harcolni, és megmutatni, mire is képes a csapatunk. A kategóriánkat már mindenképpen megnyertük, így tulajdonképpen már csak egy dolgunk akad: a jövő esztendőre készülni” – nyilatkozta lapunknak a verseny előtt Korda Erik.





VADÁSZAT A VOLKSWAGENRE

Peterhansel újabb Dakar-győzelemre készül

Harapós kedvében van Stephane Peterhansel, alias Mr. Dakar és ezt az októberi Marokkó Ralin elsőprő győzelemmel bizonyította. Az X-Raid BMW fenegyereke az AFM-nek elárulta: januárban Volkswagen-vadászatot indít a dél-amerikai Dakaron.

Mészáros Sándor



A 45 éves fenomen kiütéses győzelmet aratott a Zagora környékén tartott sivatagi futamon, ahol a hat szelektív szakaszból négyet megnyert, így márkatársainak esélye sem volt ellene. A dobogón végző másik két X-Raid BMW-s egység közül Leonid Novitsky 55 percet, míg Krzysztof Holowczyc 58 percet kapott a dűnék francia fenegyerekétől. „A győzelem mindig nagy öröm, ez most sincs másként. Nagy csatát vívtunk a csapattársaimmal, akik szintén jól helytálltak”

– mondta AFM-nek a meglepően szerény Peterhansel a hatnapos viadal finisében. Mint arra a francia kiválóság rávilágított, nem csak a győzelem ténye adott okot az elége-



Peterhansel nem tartja lehetetlennek, hogy jövőre legyőzze a Volkswagen Dakar-különítményét

PETERHANSEL DAKAR-GYŐZELMEI

Yamaha motorkerékpárral:
1991, 1992, 1993, 1995, 1997, 1998

Mitsubishi Pajero versenyautóval:
2004, 2005, 2007

deathségre Marokkóban: „Nagyon komoly fegyvertény az is, hogy gondok nélkül tudunk végigmenni a távon, mert ez a futam hosszú, ráadásul a terep is kemény, mind az autók, mind a versenyzők számára. Jó lenne, ha meg tudnánk tartani ezt a formát.” Peterhansel a Dakar történelmének leg-eredményesebb versenyzője, miután hat ízben motorral, három alkalommal pedig autóval is megnyerte a legendás maratont. Mióta a 2008-as mauritániai terrorfenyegetettség miatt a viadal Dél-Amerikába költözött, csak a Volkswagen tudott diadal-maskodni, a gall klasszis azonban jövő januárban szeretné megtörni a wolfsburgi kékek hegemoniáját.

„A Marokkó-ralin szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy lesz esélyünk a Dakar megnyerésére. Műszaki fronton minden rendben, az autó tökéletes, így a hátralevő néhány hétben már csak a kondíciókat kell tökéletesítenünk. Biztos vagyok benne, hogy a Volkswagen ezúttal is nagyon erős lesz, de mi is jók vagyunk, így szerintem nem szabad azt gondolni, hogy máris lefutott a verseny. Jó lenne végre Dél-Amerikában is győzni” – fogalmazott a francia, akit Jean-Paul Cottret navigál az X3 CC típusú BMW pilótafülkéjében. 2009 óta a klasszikus, afrikai Dakar-útvonalon az Africa Eco Race zajlik, amely szintén komoly versenyzési lehetőséget kínál. Peterhanselről köztudott, hogy Afrika szerelme, mégis az Argentínában és Chilében zajló futamon indul.

„Imádom Afrikát, de megvan a maga különlegessége Dél-Amerikának is, ahol teljesen más a kihívás. Profik vagyunk, így a szemünk előtt csak egyetlen cél lebeghet: bárhol versenyzünk, a legjobbat kell nyújtanunk” – mondta a sivatagi versenyek szupersztárja.

inwe2.com



INTERWEST
ital nagykereskedés

info@interwest2000.hu

RANGIDŐS EZÜSTÉRMES

Tóth Sándor 67 évesen visszavonulás helyett új autót épít

Az autókrossz bajnokságban 1980 óta vesz részt az, de a sportot már 1978 óta űzi: Tóth Sándor az egyik legrégebbi, aktív versenyző, aki a zömében négykerekű mezőnyben kétkerekű autójával is a második helyen zárta az idei szezont.

H. Pájer Ani, Bencze



– Mindig is az autókrossz volt az Ön sportja?

– Amikor elkezdte felütni a fejét Európában, mi pedig láttuk a tudósításokat róla, akkor rögtön tudtam, hogy ezt akarom csinálni. Az autóépítés és ennek szabadsága volt, ami a leginkább megtetszett: itt szabadon szárnyalhat az ember fantáziája. Amikor valaki megalkot egy ilyen autót, és még versenyzik is vele, szerintem az a sikerélmény legnagyobb részét adja.

– Milyen gyakran építi át az autóját?

– Kiseb módosítások évről évre vannak, de komplett átépítés viszonylag ritkán. Mindemellett persze amit kell, azt mindig megcsi-

nálom – sőt van, amikor év közben is. Eddig összesen 3-4 kocsit építettem, és nagyon sok ötletet láttam, találtam ki az évek során, amit megvalósítottam az autóimban.

– A mostani versenygéppel mióta versenyez?

– Maga a bukóketrec például 1989-es – már épp megérett a cserére. De az eleje-hátulja természetesen többször lett cserélve. Azért is új kocsiban kell gondolkodnom, mert ez egy kétkerék-meghajtású autó, míg a többiek már mind 4x4-es kocsikkal mennek. Bevallom, ebből a szempontból meglehetősen megszállott voltam: csak azért is maradtam ennél a hajtásnál, ha már mindenki áttért. Be akar-

tam bizonyítani, hogy ezzel is lehet eredményt elérni: négykerékkel könnyű a sárban menni, de próbálja meg bárki ezt kétkerekű kocsival. Szerintem ez a kihívás. De a mostani ezüstérmemmel – ami egyébként életem eddigi legjobb eredménye –, sikerült bebizonyítanom az igazamat.

A technikai fejlődés persze tagadhatatlanul a 4x4 felé mutat, úgyhogy öreg fejemmel én is nekifogok a télen egy összekerekű kocsí építésének. Mondjuk, lehet, hogy abba kéne már hagynom – de sokan biztatnak, hogy folytassam. Ez azonban még nem elég 2011-re: most a családom és a barátaim is próbálnak segíteni, hogy támogatókat találjunk, akikkel könnyebb és biztosabb lehetne a további versenyzésem.

– Visszatekintve milyennek látja az idei évet?

– Nekem minden verseny küzdelmes volt, de jobb is így, mintha unalmassá válna. Az említett technikai hátrányom folyamatosan arra kényszerített, hogy hajtsak, de ez a szépsége ennek a sportnak. Az idei év talán azért volt könnyebb, mert sokan nem jöttek el minden futamra, és aki így tett, azt behozhatatlan

Amíg a reflexei és a fizikuma megengedi, Tóth Sándortól tartaniuk kell az autókrosszos ellenfeleknek



HAJRÁ DÖMSÖD!

Tóth Sándor versenyzése első pillanatától kezdve a dömsödi sportegyesület színeiben indult a versenyeken és mindig is ragaszkodott ahhoz, hogy ezt a települést képviselje Európa többi országában is. Nemzetközi karriere során sok osztrák, német, holland barátot szerzett, akik közül számosat a hazai küzdelmekbe is meghívott, tovább emelve a sport színvonalát. Eredményei közt elsősorban a csapatbajnoki címek domináltak, bár egyéniben is többször a bajnokság 3. helyén végzett, nemzetközi vonatkozásban pedig az osztrák-magyar „Jó Szomszédok” kupasorozatban a 2. helyezett, magyar viszonylatban viszont a legeredményesebb versenyző lett. A péceli Európa-bajnokságon a 11. helyet érte el. Előző évi bronzérme után 2010-ben – ragaszkodva a hagyományokhoz – kétkerék meghajtású, BMW V8-as motorral szerelt 4000 cm³-es szócskéjével a kategória ezüstérmese lett. Tóth Sándor ebben a sportágban eltöltött 30 évét a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2009-ben „örökös licenccel” ismerte el.

hátrányra tett szert: a nehézség az volt, hogy minden versenyen elinduljak, és célba is tudjak érni – lehetőleg pontszerző helyen. Az utolsó versenyen dőlt el a bajnokság sorsa, ott lehettem volna első, de harmadik is. Most így sikerült, és nagyon örülök neki.

– Gondolkodott már azon, hogy meddig versenyezhet egyáltalán egy pilóta?

Ön meddig tervezi a folytatást?

– Megtippelni sem menném. Amíg a reflexeim és a fizikumom engedi, és amíg vannak céljaim, addig mindenképpen szeretném csinálni. A jövő év az egészen biztos, arra készülök – a többit pedig meglátjuk.

BAJNOKAVATÁS

Fuglauban ért véget a ralikrossz szezon

Az év utolsó versenyén, a zóna és a magyar bajnokságokban még megszerezhető utolsó pontokért 69 versenyző, köztük 13 magyar pilóta utazott az ausztriai Nordingre.

Leggeza Miklós



te Kotny és Kárai, utóbbi azonban ütközés miatt visszaesett a 6. helyre, de a végére ismét dobogós helyen autózott. Höller, Harsányi legnagyobb ellenfele a bajnoki pontvadászatban szabálytalan pályaelhagyás után kiütötte a cseh Vybornyt, és a futam utolsó köréig a 3. volt, végül hibázott és 4. lett, míg Harsányi az 5. helyen ért célba, de ezzel őt avatták a Divízió 1. bajnokává.



Kárai Tamás (nagy kép) látványosan autózott az A döntőben, de egy baleset miatt visszaesett, így ezúttal „csak” egy dobogóra futotta az erejéből



A D1-es előfutamokban Harsányi Zoltán-nak kuplunghiba és defekt miatt be kellett érnie a B döntő első rajthelyével, ahol szerencsére már működtek a dolgok és versenyzőnk simán győzött. A ralikrosszban első évét teljesítő Pallag B. Csaba is kettes döntőből, a harmadik helyről rajtolt, de elektromos hiba miatt csak ötödik lett, a versenyben összességében a 10. Az A döntőben Zeman állt az élre, mögöt-



A 9-es divízióban ugyanolyan kemény küzdelmeket láthatott a közönség, mint a királykategóriában



A divízió 1A-ban az előfutamokban a cseh Petr Bilek harcos autózással két első helyet szerzett Jaroslav Kalny előtt, 3. Stanislav Susta lett. A kategóriában Petrilla Krisztián bizonyult a leggyorsabb magyarnak, aki a B döntő 2. kockájáról rajtolhatott, ugyanitt Majerszkyé volt 5., Ujházié a 6. rajtkocka. A fontos csatában aztán Petrilla műszaki hiba miatt vezető helyről visszaesett az utolsó helyre, Majerszky pedig szoros meccsben Ujházi előtt végzett, de a bajnokságban Bilek mögött így is Ujházi a 2., míg „Maja” a 3. Az A döntőben aztán még inkább ki-teljesedett Bilek fölénye, és ismét nyert Susta és az ifjabbik Veverka előtt – nem mellesleg elhalászva ezzel a magyar bajnoki címet honfitársainktól...

A 4-es divízióban a dobogóra is esélyes Ország Zsolt rossz hétvégét fogott ki. Az első sorozatban 5. lett, a második futamból kiesett, a harmadikban defektes autóval a 22. helyen futott be. Így csak D döntőbe fért be és a 17. helyen végzett. Ujházi Ádám ugyanitt a 21. pozíciót szerezte meg. A versenyt a cseh Roman Castoral nyerte a szintén cseh Tomas Hurt és az osztrák Klaus

Freudenthaler előtt – így ebben a szériában is cseh bajnoka lett a magyar kiírásnak.

A csak magyar értékelésbe számító Divízió 9-es osztályban Ilosvay Péter két győzelem után már csak a döntőre állt ki, ahol a másod-
dik helyről Szegefű István, harmadikról Erdei István rajtolt. A futam nem hozott változást: Ilosvay magabiztosan, Szegefű füstölő motorral, míg Erdei – már sejtve, hogy a harmadik helyet is megnyerte a bajnokságot – egyre lassabban körözve ér a célba.

A bajnokság végeredménye

Divízió 1			
1. Harsányi Zoltán	Mitsubishi Lancer	101 pont	
2. Alois Höller (A)	Ford Focus T16	93 pont	
3. Otakar Vyborny (CZ)	Mitsubishi Lancer	86 pont	
Divízió 1A			
3. Petr Bilek (CZ)	Skoda Fabia	88	
1. Ujházi Béla	Opel Astra G	84	
2. Majerszky Gábor	Suzuki Swift Sport	78	
Divízió 4			
1. Roman Castoral (CZ)	Opel Astra OPC	117	
2. Ország Zsolt	Opel Astra OPC	84	
3. Tomas Hurt (CZ)	Citroen C2	81	
Divízió 9			
1. Erdei István	VW Golf II	84	
2. Szegefű István	Opel Kadett GSi	83	
3. Tomor István	VW Golf III	44	



Made in Belgium



INTERWEST
ital nagykereskedés

princebeer.eu
info@interwest2000.hu




Hajóbérlés Horvátországban!

vezetési hajókunk:
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43
• SO 43 • SO 40.1 • SO 35 • ELAN 431

vezetési hajókunk:
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

telefon/fax: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565

www.candor.hu



WWW.HORVATHBORHAZ.HU

Horváth Borház • Zánka, Tegyőn-hegy





A biztos partner a változó világban!

Autovillamosítás
Autóklima
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044





LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA



KARÁSZY KFT.
1033. Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: +36-1-349-8193
Fax: +36-1-320-3836
www.karaszky.hu

Válasszon minket, nem bánja meg.
márunk a minőség magas.
az ár előcsónyi!





A világ egyetlen, fémkerámia felületképző
adaleköt tartalmazó motorolaja!

A fémkerámia adalek itt már
bizonyított!



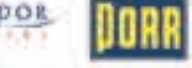
1033 Budapest, Kiscsikós köz 10. Tel: 388-8822 Fax: 250-1168
E-mail: forex@forex.hu www.forex.hu www.xado.hu

























„NECCES VOLT”

Megvédte bajnoki címét Harsányi

Harsányi Zoltán is elismerte: „Necces volt” a helyzet a ralikrossz ob utolsó futamán. Az ausztriai Fuglauban a pilótának csak egy dolog jött össze: ő lett a magyar bajnok.

H. Pájer Ani

Fehér, Hollár

– A fugalui futam volt az utolsó, és egyben mindent eldöntő versenytetek...

– Igen, és a legmunkásabb is, hiába előnnyel érkezünk. Először tönkrement egy váltóm, emiatt rossz helyről indultam. Utána jól mentem, míg szét nem szakadt a kuplungom. Aztán megint egy váltó – egy B döntő első helyig jutottam, majd miután megnyertem, bekerültem az A döntőbe. Ott végül is jól sikerültek a dolgok. A negyedik helyen autóztam, előzni készültem, mikor egy kő eltört

a turbóbilincset – ilyen még életemben nem történt velem! Az autó elgyengült, de szerencsére a lényeg meglelt a végére, mert aki előtt 8 ponttal vezettem, csak egy hellyel végzett előttem, így nem tudott megelőzni az összetettben. Kalandos volt, de végül nagy nehezen sikerült megvédenem a magyar bajnoki címet – és ami a legfontosabb, hogy ezt a kupát nem egy osztrák fiú vitte haza, hanem itthon maradt. Én pedig nagyon örülök és boldog vagyok, hogy sikerült.

– Egész évben összesen nem volt ennyi problémátok...

– Nem, abszolút nem. Nem is értem.

Ja, de azt kifejeztem, hogy volt defektem is a harmadik futamban a rajtnál, és így mentem 4 kört... Úgy látszik, hogy ha egyszer elkezdődnek a bajok, utána csőstül jön minden gond. Szerencsére minden versenyre úgy érkezünk, hogy mindenből van tartalék, így igazi probléma nem volt, de azért lényegesen nyugodtabb hétvégénk lett volna, ha ezek nincsenek. Úgy tűnik, minden autóverseny azon múlik, hogy mennyi tartalék-alkatrész van: ha ezek nincsenek, elúszik a magyar bajnokság, az biztos.

– Az évet ti Ausztriában befejeztétek: hogy telik a téli pihenő?

– Nem csak pihenéssel, az biztos. Most teljesen, de tényleg teljesen szétszedjük a kocsit, átnézzük, felújítjuk, hogy jövőre teljes erőbedobással menjünk újra. Szoktunk egyébként ebben az időszakban kisebb versenyeken indulni, abszolút az élmény kedvéért – idén is szeretnék, de semmi konkrétat nem tudok mondani. Ha van jópofa verseny, ahol lehet rendszám nélkül indulni, akkor szerintem megyek, és autózok az öröm kedvéért.

– Ti mindig kitaláltok valami újítást: terveztek ilyet idén télen is?

– Igen, ilyenkor van idő tesztelni a kocsit, kipróbálni új dolgokat, mert az mindig jó. Idén is gondolkodunk már egy-két dologon, de erre inkább térjünk vissza jövőre! Addig pedig meglátjuk, melyik ötletünk hogy vált be.



Nem sokon múlt, hogy Harsányit egy osztrák ellenfél foszsa meg a magyar bajnoki címtől, de szerencsére a pilóta idén ismét a legjobb tudott lenni

A FÉL NAPOS CSATA

Egy Audi mögött a Brokernet Silversting a második

A 12 órás hungaroringi erőpróbát 355 kör és 1555 km után a Lechner Racing Audi R8 LMS-e nyerte, mögötte a magyar Brokernet Silversting és két Porsche végzett.

Szabó Imre László

Bencze András



Az osztrák Lechner Racing nem is reménykedhetett volna jobb nyitóversenyben az új Audi R8 LMS versenyautójuk számára, ugyanis a GT3 szabályai szerint épült kocsit a Philip König, Niki Mayr-Melnhof, Thomas Gruber és Walter Lechner jr. pilóta négyessel a volánnál megnyerte a magyarországi 12 órás versenyt. A kocsit összesen 355 kört tett meg a 4,381 kilométer hosszú hungaroringi pályán. Az osztrákok mögött a hazai szurkolók nagy öröme a második helyen a Bovi Motorsport csapata ért célba. A magyar istálló – Bódis Kálmán, Rácz István, Wolfgang Kaufmann és Tom Nastasi ült a volán mögött – Brokernet Silverstingje mögött harmadiknak egy Porsché, a Finnish Westend Racing autóját intették le. A versenyben a fél távot követően komoly csata alakult ki az Audi R8 LMS és a Westcoast Racing BMW Z4 GT3-ja között. Az izgalmas küzdelemnek azonban a verseny 9. órájában a bajor kocsit generátorhibája véget vetett, győzelemhez segítve ezzel Lechnerék. A dízelek értékelését a BMW Team Hungary nyerte BMW 120D versenyautójával (Csuti László/Kovács Tamás/ Vida János/Wéber Gábor). A biztonságos versenyzést bemutató gárda végül az összetett 5. helyét foglalhatta el. A hatodik pozícióban egy újabb kategóriagyőztes, a Monlau Competición-SEAT Leon

Egy gyönyörű időben futott nagyszerű versenyen magyar autó állhatott a dobogó 2. fokára

A CSAPATFŐNÖK ELÉGEDETT

Bódis Kálmán, a BOVI Motorsport vezetője 2009 után idén is elégedetten nyilatkozott az általa megálmodott és megépített Brokernet Silversting abszolút második helyéről. „Mivel a tavalyi győztes nem jött el, egyes rajtszámmal startolhattunk. A versenygumikat csak az utolsó pillanatban, a start előtt 3 órával kaptuk meg, és egy kicsit el is taktikáztuk magunkat vele, ugyanis sokkal melegebb lett a futamon, mint vártuk – ez körönként 2 másodpercünkbe került. Egy óra elteltével beragadt a váltó kulisszája a 4. fokozatba, és a javítással két kör hátrányba kerültünk, de szerencsére ez volt minden probléma, ami hátráltatott bennünket. Az autó hibátlanul működött, gyári támogatottságú kocsikat tudtunk megelőzni, a legerősebb kategóriában is bizonyítottunk. A következő cél a Dubai24, ahol szintén jó eredményt várok a Brokernet Silverstingtől.”



Supercopa (Francisco Carvalho/Pepe Oriola Vila/David Cebrian Arosa) csapata végzett. Az SP2-es kategória a VDS Racing Adventures Ford Mustang (Raphael Van Der Straten/José Close) és a Red Camel Racing Audi CR-8 (Ivo Breukers/Wolf Nathan/Bas Koeten) küzdelmét hozta. A 12 órás versenyben szinte végig

körön belül csatázó Ford Mustang és Audi CR-8-as összecsapásából végül utóbbi került ki győztesen, megszerezve az összetett 7. helyét is. Az A2-es kategória legjobbjaként a 14. helyen a Team Sally Racing (Martin Sally/Peter Obel/Miro Hornak/Andrens Schoder) Renault Clio-ja ért célba.



12H Hungaroring 2010 végeredmény

1. Lechner Racing
2. Bovi Motorsport
3. Westend Racing
4. ARC Bratislava
5. BMW Team Hungary
- ...
15. Alerant Endurance Team
- ...
18. Endurance Club Hungary



SZÁMADÁS ÉS TERVEZÉS

A szakágvezető jövőre a korábbinál jobb bajnokságot remél

Ahogy arra számítani lehetett, a 2010-es évad az Autós Gyorsasági Szakágnál sem volt könnyű, de a pályaversenyzés megszállottjai már nem hátra, hanem előre tekintenek. Egy nagyon optimista szakágvezetővel, Gáspár Istvánnal beszélgettünk.

TDH, Ember Ferenc



– A tavalyinál rövidebb, öt versenyhétvégés bajnokságot futott idén a mezőny, és kevesebben is neveztek, mint egy évvel korábban. Mivel magyarázható a visszaesés?

– A csapatvezetők kérésének megfelelően kiírt tíz futam alatt véleményem szerint 2010-ben a résztvevők egy színvonalas magyar bajnokságban indulhattak. Hogy az öt versenyhétvége kevés-e, arról megoszlanak a vélemények, és az is igaz, hogy a Suzuki Kupa pilótái például többet is küzdenének. De ahogyan arra számítani lehetett, a gazdasági helyzet miatt bekövetkezett egy létszámcsökkenés, amire reagálnunk kellett. Ugyanakkor megállapítható, hogy a mi szakágunkban sem hiányoztak többen a nevezési listákról, mint ahogyan azt a magyar autósport más területein tapasztalni lehetett. Miután a tendenciák már tavasszal világossá váltak, onnantól azon dolgozik a szakág vezetése, hogy kedvezőbb körülményeket teremtsen 2011-re.

– Ne szaladjunk előre, előbb értékeljük helyszínről-helyszínre a 2010-es bajnokságot!

– A Hungaroringen csak egyszer versenyeztünk, de sportszakmai szempontból a jól megszokott, kiváló rendezést kaptuk, ami már évek óta jellemzi a Főnix Motorsport rendezvényeit. Ugyan jobb lenne többször is versenyezni az ország legpatinásabb pályáján, de jövőre is csak egyszer szerepel a naptárban. A tárgyalások azonban, amelyeket az új vezetéssel folytatunk, bizakodásra adnak okot, és már most kijelenthetem, hogy pozitív lehetőségek kezdenek körvonalazódni. A Pannónia-ringen kétszer vendégeskedtünk, nem véletlenül: ez a legjobb kondíciókat nyújtó helyszín, pozitívan állnak a szakághoz, az együttműködés évek óta tart. De nem

csak emiatt zajlanak itt rendkívül jó hangulatú versenyek. Hosszútávon is akarjuk, hogy folytatódjon a kapcsolatunk, és ez ügyben szerencsére azonosak a szándékok. A Slovakia-ringen érdekes helyzet fogadott minket, hiszen a mi bajnoki futamunk volt az első komoly rendezvény a pályán. Akadtak ugyan kezdeti problémák, de összességében mégis kiváló helyszínnek értékeltük, különösen a jó vonalvezetése miatt. A Salzburgring is kiváló választás volt,



A gyorsasági szakág legnépszerűbb sorozata a Suzuki Kupa, amelynek létszáma 2011-ben tovább gyarapodhat

ugyan csak kevesen indultak a magyar bajnokságból, de aki elutazott, csak dicsérni tudta a környezetet. Az más lapra tartozik, hogy a Suzuki Kupa 18 autójából csak kettő úszta meg sértetlenül az osztrák kirándulást: az ütközések sportbalesetek voltak, ami a kiélezett bajnoki küzdelem látványos eredménye.

– Mit lehet ebben a pillanatban tudni 2011-ről?

– A pontos versenynaptár a napokban kerül nyilvánosságra, és ebből kiderül, hogy az öt futamok mindegyike egyben zóna verseny is lesz. Szerintünk a nemzetközi nyitás a megoldás a létszámproblémákra. Szorosabbra fűztük hát az együttműködéseinket a lengyel és a szlovák szövetséggel és más zóna-országokból is várunk nevezőket a jövő évi nyílt bajnokságra. A szlovák és lengyel versenyzők



részvételével – és természetesen más zóna országok versenyzőivel – kívánunk a futamokon belül egy új sorozatot létre hozni, mely valószínűleg az International Friendship Circuit Cup nevet kapja. Ebben a sorozatban a regisztráló versenyzőket külön értékeljük és díjazzuk is. A várható résztvevők miatt olyan helyszínekkel is bővítettük a versenynaptárunkat, amelyek eddig nem szerepeltek a kiírásunkban, de csábítóak lehetnek a külföldieknek. Terveink szerint az idei helyszínek mellett az osztrák A1 Ringre és a lengyelországi Poznanba is kikutazunk egy-egy hétvégére.

– A távoli pályák és a nemzetközi ellenfelek számának növekedése nem veszi el a hazai indulók kedvét?

– Biztos vagyok benne, hogy nem fog tovább csökkenni a magyar licencesek száma, hanem éppen ellenkezőleg: jelentős növekedés lesz tapasztalható jövőre. A pilótáink ugyanis nagyobb mezőnyben szeretnék versenyezni. Ezt többek között abból is látni, hogy külföldről is növekszik az érdeklődés, jelen pillanatban már több mint 20 ilyen szándék futott be hozzánk. A nevezők száma pedig a rendezők dolgát is könnyebbé teszi majd...



Lent a nagy- és kistúrások idei első rajtja, fent Gáspár István szakágvezető, aki a jövőre nézve optimista

– A kategóriák és szabályok területén lesznek változások?

– Pillanatnyilag úgy tűnik, hogy az eddigi kategóriák jövőre nem változnak, legfeljebb kisebb változások várhatóak, de azokat is gyorsan tudatni szeretnénk az érintettekkel, hogy tervezhetőek és alkalmazhatóak legyenek. Érdekes fejlemény, hogy igény érkezett a másodosztály beindítására, és ennek meg fogjuk vizsgálni a lehetőségeit. A szakág vezetését és működését érinti, hogy javítani szeretnénk a kommunikációnkon. Ehhez például a gyorsasági.hu weboldalt is szeretnénk felhasználni, amelyet nemrég ajánlottak fel számunkra. Létre akarunk hozni egy belső szabályzatot, amely szabályozza az internetes kommunikációt, a döntések publikálását, és a kötelezően előírt nyílt gyűlések mellett időszakos találkozót is fogunk tartani. A nemzetközi versenyek miatt ugyanis sok információcsere és visszajelzés szükséges.

– A már régen várt Lotus Kupa is fejlődésnek indul?

– Igen, nem is akárhogyan: népes nemzetközi mezőnnyel startol. Burkus Egon kitartó munkájának köszönhetően a Suzuki Kupá-

ban is lesz növekedés, de támogatjuk Csuti László kezdeményezését is a több országra kiírt Seat Kupával, hisz igény van rá.

– Milyen támogatókkal és partnerekkel lehet ezeknek a terveknek nekivágni?

– A Gyuricza Péter által képviselt TR Sportiroda eddig is rengeteget tett a gyorsasági autósportért, rá 2011-ben is számíthatunk. De előrehaladott tárgyalásokat folytatunk egyéb támogatókkal is, akik sokat lendíthetnek szakágunk helyzetén. A szponzorok megszerzésének egyik legfontosabb eszköze azonban a médiajelentlet erősítése. Erre ebben az évben is tettünk már kísérletet, amely kisebb sikerek mellett sok tapasztalatot nyújtott. Növekedett a nézőszám, de jövőre még nagyobb változásokat szeretnénk, szó esett már például élő televíziós versenytudósításokról is...

– Mikor futják az első versenyhétvégét az autós gyorsasági szakágban?

– Tradicionálisan a május 1-i hétvégén, a Hungaroringen, ahová minden érdeklődőt nagy szeretettel várunk!



HELYÉN VAN

Mink Zoltán harmadik lett a géposztályában

A gyorsasági szakág küzdelmei már a múlt hónapban véget értek, a csatákat Mink Zoltán az F-1600-as géposztályban a harmadik helyen zárta. A pilóta egy nagyon kalandos éven van túl, de elégedett a végeredménnyel.

H. Pájer Ani, Ember Ferenc



– Könnyű vagy nehéz volt az idei szezon?
– Elég kalandos – inkább így fogalmaznék. Ahhoz képest, amiken átmertünk az idei versenyeken, elégedett vagyok a harmadik hellyel.

– Mi minden történt veled?

– Kezdődött a Hungaroringen. Az időmérő edzés és a verseny között motorproblémánk volt. Én már beöltözve, bekötve ültem a kocsiban, mikor még mindig szeltek az autót. Így érkeztem a rajtrácsra, de végül a harmadik tudtam lenni. Utána a Pannónia-ring, a rajt előtt leszakadt az ég, és az lett életem első esős versenye. A száraz gumis beállításoknak így lóttek, de végül a bronzérmes pozíciót itt is sikerült megszereznem. A Szlovákia-ringre későn érkezünk, így edzeni nem tudtunk, de ez utólag nem volt fontos, hiszen a motorunk felrobbanása az első verseny után megpecsételte a hétvégénket. Ezután a bajnokságban egy hosszabb szünet következett, így tudtunk új motort szerelni

az autóba – éppen hogy elkészültünk a következő pannónia-ringi versenyre. A Salzburgringen futottuk a szezon utolsó versenyhétvégéjét, de sokáig bizonytalan volt, hogy a géposztályunk elegendő létszámban részt tud-e venni az osztrák rendezvényen. Két nappal a verseny előtt dőlt el, hogy igen, így nekiindultunk. A szabadedzésről ismét lemaradtam, és a hétvégét rögtön az időmérővel kezdtem, egy olyan pályán, amelyet előtte még sosem láttam. Így elég nehéz volt, arról nem is beszélve, hogy ismét felhőszakadásban mentünk – szóval jól kezdődött. Vasárnap azonban szerencsésebb voltam: kisütött a nap, felszáradt a pálya, és olyan jól bele tudtam jönni a vonalvezetésbe, hogy aznap már nyerni is tudtam a géposztályt. Ezen a pályán mentem életemben először ekkora esőben, ilyen gyorsan: 210 km/h-val, de ezt is csak azért, mert letiltott az autó...

A Honda az osztrák bajnokság Youngtimer szériájában idén futamot is nyert a Pannóniaringen

Sok viszontagság, kaland történt idén, de szerencsére a csapattal mindent meg tudtunk oldani, így maximálisan elégedett lehetek a harmadik hellyel. Természetesen a támogatóimnak is nagyon hálás vagyok, mert nélkülük sem jött volna létre ez az eredmény.

– A Hondához képest ez reális eredmény, vagy többre is képes lenne az autód ebben a mezőnyben?

– Nem, szerintem ezzel a harmadik hellyel teljesen a helyén van.

– Tervezték váltást?

– Nem, sajnos az anyagi lehetőségeink ennyit engednek meg, úgyhogy jövőre is ez az autó marad – és minden más is. Korábban a raliba már belekóstoltam a másodosztály keretein belül, de valahogy a fák közt száguldozva nem igazán éreztem biztonságban magam, így az N csoportos győzelmünk ellenére átnyergeltem a gyorsaságira, és 2006 óta itt indulok. Az eredményeim kiegyensúlyozottnak mondhatók: ez a harmadik hely volt mindig jellemző. Viszont egy nagyon fontos dolog is történt az idén: az egyesületem kupás Suzukijával ifjabb Ficza Ferenc bajnok lett, ami nagyon nagy büszkeség nekem, nekünk!



trsportiroda
Management and Sport Office

vision assist
utánpótlás program



AUTÓSPO



MOTORSPORT



GOKARTSPORT

MINDEN, AMIT AZ UTÁNPÓTLÁSRÓL TUDNI KELL

www.trsportiroda.hu
melinda@trsportiroda.hu

ELLENFELEKBŐL JÓBARÁTOK

Strider Zoltán és Boros Tamás: Mindent meg tudnak beszélni

A BMW Challenge idei második és harmadik helyezettjei nagyon jó barátok lettek a versenyhétvégék alatt. Pedig Strider Zoltán és Boros Tamás a pályán elvileg ellenfelek...

H. Pájer Ani

Fehér, Bucekó

– Miért pont a BMW Challenge mellett döntöttél, amikor kezdőként kategóriát kellett választanod? – kérdeztük előbb Boros Tamást, aki a tavalyi szezon után 2010-ben is a széria harmadik helyén végzett.

– Szerintem ez az autó utcán és versenypályán is nagyon jó, arról nem is beszélve, hogy a pályautózáásban a többihez viszonyítva ez egy elég olcsó lehetőség. Az én autóm barátokkal, ismerősökkel készült, akik autósze-

nyen, és ennek megfelelően nem is sikerült túl jól, de azért sokat tanultam megint.

– Melyik verseny volt idén a legjobb számodra?

– A kezdet nagyon jó volt: a Hungaroringen egy nagyon rossz időmérés után a negyedik helyről rajtoltam, és az első kanyarban már az első helyen találtam magam. Két kör után megforogtam, de végül a harmadik

volt sérülve, és pont olyan pontokon, ahol ez pillanatnyilag gyengíti a kocsimat. Ezt a feladatot megpróbáljuk megoldani a télen, de mindentől függetlenül nagyon szeretnék jövőre is itt versenyezni.

– Hogyan lehet a versenyek alatt szoros barátságot kötni? És éppen az egyik legnagyobb ellenfeleddel?

– Zolival nagyon jóba lettünk: a feleségeink folyamatosan tartják a kapcsolatot, eljárunk egymáshoz: vagy mi megyünk Pestre hozzájuk, vagy ők hozzánk, Veszprémbe. Bár a pályán nagyon jókat csatázunk, szerintem, ha ott megvan a kellő tisztelet egymás iránt, akkor a pályán kívül minden rendben van.

*

– Már harmadik éve mész a BMW Challenge-ben: jó döntés volt annak idején ehhez a szériához csatlakozni? – fordultunk



Strider Zoltánhoz, aki barátjához hasonlóan megismételte a tavalyi eredményét idén és megint második lett.

– Igen, 2008-ban kipróbáltam, megtetszett, ezért idén még maradtam itt. Ugyan év elején csapatot és autót váltottam, ami sok újdonságot hozott az életembe, de azért szerintem jól sikerült a szezon.

– Elégedett vagy?

– Hát... Van még ennél eggyel előrébb is, de ezt leszámítva nem volt rossz. Jövőre talán megpróbáljuk elérni azt az eredményt, megismételve a 2008-ast, amikor bajnok tudtam lenni. Bár – és konkrétumot még nem

szeretnék mondani – az is elképzelhető, hogy váltok, mert most van néhány lehetőség: majd még meglátjuk, hogy mi lesz. De visszatérve az idei évre: a salzburgi verseny nagyon jó volt, azt mindenkinek javasolni tudom, hogy ha kihagyta, többé ne tegye, mert baromi nagy élmény! Nagyon jó környezet, iszonyú gyors pálya, tényleg nagyon jó volt ott indulni. Előtte viszont a Pannóniaring... na, az nagyon rossz volt. Ami elromolhatott, az el is romlott. Szombaton esett: raliban szerettem az esőt, de mióta BMW-vel megyek, egyszerűen rosszul vagyok tőle, nem tudom, hogy miért. Első nap ez hátráltatott, második napon eltömődött a benzinszűrőm,

a versenyen négyszer ütköztem, az autót körbetörttem, a futóművet kiütöttem: csoda, hogy egyáltalán célba értem.

– Hogy fér össze, hogy a pályán ellenfelek, azon kívül pedig barátok vagytok?

– Az az igazság, hogy a pályán nem nézem, hogy ki jön. Mindenkivel egyformán viselkedem. Tomival is volt már konfliktusunk a pályán, összeértünk, küzdöttünk. De van egy dolog, amiben mi különbözünk a többiekől: ha mi kalamajkába keveredünk egymással, utána mindig le tudunk ülni higgadtan, meg tudjuk beszélni, és ki tudjuk mondani, hogy ne haragudj. Ez másokkal nem így van, szerintem mi ezért járunk előrébb...

Akik a versenyeken Strider Zoltán mellett állnak: Unifilter Kft., Bulldog Security Kft., QL-Diesel Kft., Gumibörze Kft., Prista Oil Hungary Kft., Motus CEE Kft., Pro-Tec Kft. A pilóta rajtuk kívül köszönetet mond az Unicorse SE minden tagjának, közülük is különösen Dévai Zsoltnak – aki felkészíti az autót –, valamint Miskolczi Norbertnek és Borbandi Zsoltnak.



Fent Boros Tamás, lent Strider Zoltán fekete BMW-je. A BMW-s pilóták a versenypályán ismerkedtek meg és lettek barátok



relésben jók, de versenyautó-felkészítésben annyira nem jártasak, így szerintem van lemaradásom a többiekhez képest, de ezt Tóth Krisztián barátomnak köszönhetően igyekszünk minél jobban lefaragni.

– Az év végi helyezésed azért nem feltétlenül mutatja a hátrányodat...

– Ez igaz, de tavaly is harmadik lettem, és idén szerettem volna javítani – mégsem jött össze. Mindemellett azt érzem, hogy amikor jól mentem az évben, akkor azért közelebb tudtam lenni a Tomihoz (a bajnokhoz – a szerk.) és a Zolihoz. Összességében viszont több hibám volt, mint 2009-ben: egyszer össze is törtem az autót. Idén először mentem vizes gumival, esőben egy verse-



helyen tudtam végezni. Az egy jó hétvége volt, de a Pannóniaringes versenyeket is nagyon szeretem.

– Jövőre lesz változás?

– Nem tudom. Nagyon sok emberrel beszélgettem már, akik azt mondják, egy kasztnicsere lehet, hogy elkelne az autóm-nak, mert ez korábban utcai autó volt, meg



ÚJ TEHETSÉG KOPOGTAT

Suki Dávid 11 évvel ezelőtt, 5 évesen ült először gokartban. Azóta tanult, versenyeket nyert, felfigyeltek rá itthon és külföldön egyaránt, idén pedig a gyorsasági szakágban, egy Formula Renault-val megnyerte a kategóriáját.

– Ki akarta inkább a versenyzést és hogyan váltott végül Dávid gokartról autóra? – kérdeztük előbb a büszke apukát.

– Inkább ő. Egy családi kirándulás alatt egy bevásárlóközpont parkolójában ült először gokartban, ahol felfigyeltek a tehetségére. Miután az első versenyét megnyerte, lehetőségünk adódott egy versenygokartot is kipróbálni. Az első bajnoki futamán húsz indulóból hetedik lett, amire már Pödör Balázs is felfigyelt: a következő versenyen már az ő csapatában indult. Három éve aztán Szigetvári Mátyás meghívta, hogy tesztelje az egyik formula autóját. Mi azt hittük, be sem fogja tudni indítani, ehhez képest ment egy nagyon jó kört. Utána a BMW Europe hívott meg minket egy tesztre: kiderült, hogy már két éve figyelték a magyar bajnokságot és Dávid megtetszett nekik. Ők egyébként a Forma-1 BMW-s betét-futamaként mennek, úgyhogy ez nagyon nagy dolog volt. Mindegyik Team nagyon sokat segít, így az idei évben náluk indult és lett első Dávid.

– Mik a távolabbi tervek és milyen érzések hajtának egy szülőt, hogy ezen a pályán indítsák el gyermeküket?

– A valenciai teszt nagyon jól sikerült, úgyhogy a BMW-vel azóta is kapcsolatban vagyunk, de sajnos szponzorunk még nincs, pedig ha lenne, Dávid már a BMW Europe Challenge-ben mehetne, ahonnan még közelebb lenne a Forma-1 – ez volna ugyanis a nagy álom. Most megpróbálunk támogatót találni, hátha összejöhet ez a dolog. Ami bennünket illet: amíg nem versenyzik, addig nagyon büszkék vagyunk rá. Mikor a pályán van, kicsit mi is meghalunk, és alig várjuk, hogy vége legyen a futamnak, hogy aztán, mikor nem versenyzik, megint büszkék lehessünk rá. Nálunk pedig ennél is rosszabb a helyzet, mert a lányunk is versenyzik: ő még gokartozik, de volt már olyan is, hogy a bátyja formula autóját próbálgatta...

– A gokartból formulára váltás alatt kellett valamit újratanulnod, vagy megszoknod? – faggattuk a fiatal tehetséget.

– Igen, lévén nagyon különbözik a két autó. Nagyon fontos volt a súly- és erőkülönbség a kettő között. A formulát sokkal nehezebb vezetni, viszont lényegesen nyugodtabban lehet versenyezni vele, mint gokarttal: ez utóbbinál nem csak az ellenfelekkel és az idővel kellett küzdeni, hanem a gokarttal is. Na, ez nincs a formula autónál. Ami pedig az ellenfeleket illeti: nyugalmas volt a bajnokság, mert összesen csak tízen indultunk, nem volt feszültség a versenyeken. A legnagyobb ellenfelem az idő volt, főleg az év végén, mikor már sokkal magabiztosabban ültem az autóba: ősszel már csak az volt a fontos, hogy magamnál tudjak folyton jobbat menni. Végül összetettben hetedik lettem, a kategóriában pedig első.

– Vannak már konkrét terveid a jövő évre?

– Szerintem megint a magyar bajnokságban indulok, de szeretnék nemzetközi vizekre is kievezni: Formula Renault és a BMW Európa-bajnoki futamokon szívesen kipróbálnám magam. De ehhez persze nagyon kéne egy szponzor, aki segít, mert azt már nem fogjuk tudni saját zsebből fizetni. Azonban akárhogy is lesz, nagyon hálás vagyok a Mogul Racing Team-nek az eddigi segítségükért és a lehetőségért, hogy idén náluk mehettem.

Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,

a Synergon már bizonyított!

www.synergon.hu

**Köszönjük együttműködő
partnereink támogatását!**



Tóth Csaba
BMW M3
F-3500
3. hely

Suki Dávid
Formula Renault
E-1600
1. hely



SYNERGON



OFFENZÍVA

A Lotus egész pályás letámadása

Az F1-ben ismét felbukkanó patinás angol (maláj?) gyártó alaposan meglepte a világot, amikor a Párizsi Autószalonon az ilyenkor szokásos egy bemutató helyett négy újdonsággal érkezett.

TDH



Az új Esprit vérbeli V8-as szupersportkocsi, az Elan a Porsche 911-es riválisa V6-os motorral, az Elise következő generációja egy elfogadható méretű autó, az Eterne pedig a Porsche Panamera és az Aston Martin Rapide kihívója lesz.



A négy újdonsággal a Lotus új stílusa is napvilágot látott. A félhold alakú kilépőnyílás eltűnt az orr-résről, viszont lett helyette agresszív trapéz hűtőmaszk ferde

Eternébe pedig a Lexus IS-F alaposan felpiszkált, 5 literes V8-asa kerül 550 vagy 612 lóerővel. A motorokat természetesen maga a Lotus alakítja át: a britek hangolják a sze-

Eterne



Esprit



Elise



A brit mérnökök gyakorlatilag egy teljes modellpalettát gördítettek a közönség elé

metszésű, keskeny lámpákkal és karcsú, sok éllel szabdalt alapformákkal. Nem különösebben eredeti, viszont kellőképp agresszív, azaz a prototípusok jó arányaival együtt igazán hatásos.

A műszaki alapok az összes típusnál hasonlóak, ami nem is csoda: a Lotus már 2003-ban kifejlesztette a VVA építőkészletet, amire ugyanazoknak az alkatrészeknek a felhasználásával számtalan eltérő méretű és stílusú autó építhető. Eddig maguk ugyan nem próbálták ki az eljárást, de az Aston Martinnak már eladták, ahol VH platformként ismert, és az összes ma gyártott típusban használják. A Lotus a karosszériákat tehát maga fejleszti, futóműves-től, fékrendszerestől, a motorokat viszont vásárolják – ha minden igaz, továbbra is a Toyotától jön mind.

Az Elise-ben 2 literes turbómotor dolgozik 300 vagy 350 lóerővel, az Elan négyliteres V6-ost kap 450 lóerővel, az Espritbe és az



lepvezérlést illetve a motorelektronikát, így épül a visszafogott Toyota-blokkok köré telivér sportkocsikba illő, kihegyezett motor. Az persze jócskán meghaladná a Lotus lehetőségeit, hogy egyszerre dobjanak piacra négy különböző modellt. Ráadásul az Elise felújításába épp az idén öltök egy kisebb vagyont, és az Evora is friss húsnak számít a piacon, így több szempontból is öngólt lőnének, ha elsietnék a fejlesztést. Az Elan, amely lényegében az Evora utódjának tekinthető, valamint az új Esprit 2013-ra válik gyártásra éretté, míg az új Elise és a négyajtós Eterne 2015-től lesz kapható.

NYOLC TÚZPIROS BMW

Átadták a „Nyerj a Vodafone-nal” nyereményjáték fődíjait, amelyért több százezer ügyfél küzdött a nyár folyamán. Az sms játékon a 1777-es számra elküldött BMW szóval lehetett regisztrálni és különböző nehézségű kérdéseket a lehető legrövidebb időn belül megválaszolni. Minden napra jutott egy szerencsés nyertes, aki a feladványokra leggyorsabban válaszolva naponta 200 000 Ft-tal, míg hetente a leggyorsabb játékosok egy vadonatúj tűzpiros BMW-vel lehettek gazdagabbak. A boldog nyerteseknek Podhorányi László, a Vodafone Magyarország Zrt. ügyfélkapcsolati vezérigazgató-helyettese adta át a Duna-parton kiállított autókat. „Sokszor el kellett ismételnem magamban, hogy én lettem az egyik nyertes, de igazából csak ma tudatosult bennem, amikor átvehettem a slusszkulcsot. Több mint 30 éve vezetek, de ilyen csodálatos autóm még sosem volt” – mondta el Kovács Emma Ida, az egyik szerencsés nyertes. „Az pedig külön örömet jelentett számomra, hogy akkor közölték velem a jó hírt, amikor a születésnapomat ünnepeltük. Tökéletesebb nem is lehetett volna az időzítés!” – folytatta a budapesti hölgy.



MISS TUNING



Bár az Autósport és Formula Magazin 2011-es falinaptára is készülget (jövő évi első számunkhoz ingyenesen mellékeljük), Miss Tuning lapozgatható kalendáriumunk Nyugat-Európában már most elérhető. Az orvosi egyetemre járó 26 esztendőös hölgyet még májusban, Németországban, az autóátépítés fellegvárában kiáltották ki a legszebbnek, amiért egy Nissan Micra és egy exkluzív amerikai fotózás lett a jutalma. Kristin Zippelből aztán a tengerentúli fényképészek és számítógépes grafikusok mindent kihoztak, amit csak lehetett, a látványos felvételekből pedig még hozzánk is eljutott néhány kép...
(A naptárból mindössze 1500 példány kerül forgalomba, darabjáért 25 eurót kérnek a www.tuningworldbodensee.de oldalon.)



Akárcsak az elektromotoros Audi e-tron és a hibrid Porsche 918 Spyder fejlesztői, a Mercedes SLS E-cell kitalálói is azt ígérik, hogy néhány éven belül utcára gurulhat saját csodaautójuk.

TDK



Mercedes-Benz



Hogy mit hoz a jövő, azt még pontosan nem tudni, de a prototípus mindenestre elkészült, még hozzá egy olyan alpra, amely benzines változatban is megdobogtatja a rajongók szívét. A 6,3 literes, V8-as SLS AMG-t annak idején maga Schumacher reklámozta, és valamennyi F1-es közvetítésen azt láthatja a nagyrédemű, hogy a száguldó cirkusz teljes mezejnye mögötte halad...



A finoman szólva merész színváltás az azt jelzi, hogy ez az autó még nem szériaérett, csak majd egyszer az lesz...

Nos, a szigorúan limitált darabszámban eladni tervezett E-cell nem vágyik ilyen népszerűsége, talán mert olyan különlegesség, amely nem is kíván extra hirdetést. A sportkocsit négy elektromotor hajtja, minden kerék mellé került egy-egy darab. Nem közvetlenül a kerékgagyakba, mert ez

VILLAMOS VÁGYTÁRGY

SLS AMG E-cell: Konnektoros szupersportkocsi



Annyi energiát szállít, hogy hőmérséklet-ellenőrző rendszert is csatoltak hozzá, amely hidegben fűti, melegben hűti az akkumulátorokat, a motorokat és a többi elektromos rendszert. Amit még nem lehet tudni, az a hatótávolság: a kényes kérdésről ugyanis egyelőre nincs információ.

Az SLS AMG kívülről egyébként alig változott, leginkább rikító (elsőre talán riasztó) színe jelzi, hogy különleges modellről van szó. Aajtásláncnak megfelelően átalakult a műszerfal és a középkonzol is, előbbin az akkumulátor töltöttsége is látható, míg utóbbi nagy színes kijelzővel gazdagodott, amelyen az elektromotorok működése is figyelemmel kísérhető. Néhány külső módosítás történt a szériaváltozathoz képest, új kötény került előre, átalakították a légbeömlőket, a fényszórókba egyedi LED-sor került, míg hátulra új diffúzor szereltek. Az új orrspoiler a hátsó szárny kiemelkedésével egyszerre – 120 km/óránál – nagyjából nyolc centit lesüllyed. Ennek hatására az autó alatt áramló levegő felgyorsul és még nagyobb leszorítóerőt generál a diffúzornál, amelyet a kipufogó hiányában még ideálisabbra formázhattak.

nagy rugózatlan tömeget eredményezett volna, a Mercedes-féle megoldás jobb menetdinamikát eredményez. Amit már most tudni lehet: 526 lóerő az összteljesítmény, a legnagyobb nyomaték 880 Nm, de nem ám 1500-2000-es fordulattól, hanem rögtön indulástól. Négy másodperc alatt

gyorsul százas tempóra, energiaellátásáról 400 voltos energiatárolók gondoskodnak. A 480 kW energiát tárolni képes lítium-polimer akku hűtése folyadékkal megoldott, a jó súlyelosztás érdekében az ülések mögé építették be. A szerkezet táplálja a motorokat és tárolja a fékezéskor keletkező energiát.

**A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT
ROVAT TÁMOGATÓJA
AZ AQUAPROFIT ZRT.**



AQUAPROFIT

Miszaki, Taniizumi et al. / *Metastatic Breast Cancer* 217

1013 Budapest, Pálos utca 11.
Telefon: +36 1 472 2130, fax: +36 1 268 3582
www.abcamrft.com

Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

Miként néz ki a jövőbeni egyetemes egészségügyi gondozás, ami ma még csak elméleti kérdés?
 Számos külföldi tapasztalatot és megfigyelésmenetet, főként a nyugati és közép-európai országokból
 tanulmányoztunk. Látszik, hogy a népegészségügyi gondozás a feladatok és megközelítések
 tekintetében eltér.

[illegible]

Szakterületeink:

6000 YENİPAZARCI - 60000000000 - TÜRKİYE - TÜRKİYE

A cég főbb adatai:

A fűszeg neve: Agave szit. Mészki, Lendvai és Bónai 2011. Szeptember: 613. Budapest, Péter, János 1.

Fő tevékenységek:

3. <http://www.3d.com>

A cég rövid bemutatása:

[illegible]

Tevékenységi területek:

Admiration, respect, and love

- **Wiederholungsfragen:**
 - Was ist die Aufgabe eines **Lehrers** im Unterricht?
 - Welche **Methoden** nutzt ein Lehrer, um das Lernen zu fördern?
 - Wie wird das **Lernen** durch die **Interaktion** zwischen Schüler und Lehrer beeinflusst?
 - Welche **Einflussfaktoren** spielen eine Rolle bei der **Lernmotivation**?
 - Wie wird das **Lernen** durch die **Interaktion** zwischen Schüler und Lehrer beeinflusst?
 - Welche **Einflussfaktoren** spielen eine Rolle bei der **Lernmotivation**?
 - Wie wird das **Lernen** durch die **Interaktion** zwischen Schüler und Lehrer beeinflusst?
 - Welche **Einflussfaktoren** spielen eine Rolle bei der **Lernmotivation**?
 - Wie wird das **Lernen** durch die **Interaktion** zwischen Schüler und Lehrer beeinflusst?
 - Welche **Einflussfaktoren** spielen eine Rolle bei der **Lernmotivation**?



IZOMPACSIRTA

Renault Mégane RS menetpróba

Egyre szélesedik a paletta az utcai külsővel, mégis nagy teljesítménnyel bíró autók piacán. A Renault sportrészlege az új Mégane RS-sel veszi fel a harcot a konkurens márkák RS (ralisport) változatai ellen.

Őse László, Hummer Gyula



Az új Megane nagyon csinos, jövőbe mutató formája a leggyengébb változat esetében is érdekessé teszi a kocsit. Az RS azonban még messzebből hirdeti az érdeklődőknek, hogy itt nem egy átlagos autóról van szó. A kocsi feltűnő jelenség, hiszen az ebben a kategóriában nem megszokott hátsó diffúzor, valamint a dögös első lökhárító azonnal felhívja a Renault-ra a figyelmet. Motorerő tekintetében a modell egy kicsit ugyan alul marad például a Ford Focus RS változatához képest (a kétliteres turbó 250 lóerőre és 340 newtonméter nyomatékra képes 5500-as fordulatszám mellett), de nem jelentős a különbség, viszont a városi vezetésnél a kisebb teljesítményhez kisebb fogyasztás is társul. Az általunk használt modell például 11,5-13,5 l közötti átlaggal üzemelt, amely akár alacsonyabb is lehetett volna, ha a hatsebességes váltó

utolsó fokozatát is gyakrabban kapcsoljuk, és többet vezetünk autópályán. A francia dizájnerek az autó belsejében is törekedtek a Renault-nál a sportosság és elegancia érzetére, hiszen jól elhelyezett és eltalált kezelőszervek, valamint kézzel vart kormány és műszerfal fokozza a luxus érzetet. Hátránya az autónak a kemény rugózás lehet, amelyet a magyarországi utak esetében hatványozottabban szenved meg az utas, de ezzel nincs mit tenni: a sportossághoz feszesség szükséges, a 19 colos felnik pedig szinte már elvárásnak számítanak ebben a kategóriában. Komfortérzetet azonban ebben a kocsi sem nyújtanak... A kocsi

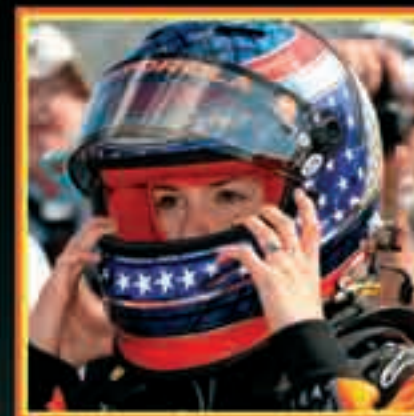
Nagyon kellemesre hangolták a kipufogókat a mérnökök: az autó normál használatnál szinte egy utcai autó zajszintjével közlekedik, ha azonban odalépünk a gázpedálra, megérkezik a sportos vezetők által várt hanghatás



vezethetősége sima aszfalton ugyanakkor példaértékű, a jó futómű-geometria miatt a sofőr akár versenypilótának is képzelheti magát, ha ebbe a kocsiba ül. (Jó ha tudjuk: Cup futómű és az önzáró, mechanikus sperrdifi dolgozik alattunk.) A Renault Sport fejlesztőműhelye természetesen a biztonságról sem feledkezett el: olyan fékrendszert építettek az autóba, aminek versenylváltozata már bizonyított, de a sportülések tartása is példaértékű – amellett, hogy megfelelően kényelmesek is. Ami kissé kényelmetlen, az a vételár: 8 490 000 Ft-ot kell a kereskedésben hagyni, ha ezzel a kocsival szeretnénk kihajtani a jövő évi Renault Fesztiválra, a Hungaroringre...



SPEEDY RACING



Bemutató
Próba lehetőség
Szaktanácsadás
Kedvezményes árak
Karbon HANS már
139 650 Ft. -tól

THE HANS® SYSTEM

Stand 21 az egyike a világ három HANS gyártójának...

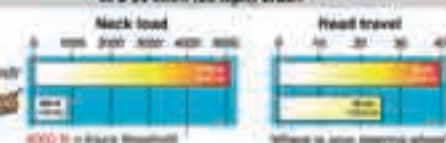


hans® engineered by stand21

Kivonatok a FIA szabályokból:
Hordani a fejálmát, amit jóváhagyott a FIA, nemzetközi eseményekben lesz kötelező minden vezetőknek és navigátoroknak.

Legyen óvatos! Tájékozódj a kéréséről, annál a szövetségnél, aki irányítja a bajnokságot, hogy mikortól kell használni a HANS rendszert. Gondold át a lehetőségeidet és időben szerezd be a HANS rendszert, a biztonság és a kényelem érdekében létezőt tudod használni, ne az utolsó pillanatban keljen mind ezekhez alkalmazkodni.

HANS® efficiency
in a 50 km/h (30 mph) crash



SPEEDY RACING

SPEEDY Kft. 2040 Budapest, Károly király út, 64.
Tel: +36 23 444 880 - www.speedy.hu - E-mail: speedy@speedy.hu

RAJTRÁCSFOTÓK

Októberben ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria:
Helyszín:

MotoGP
Phillip Island



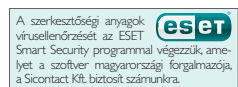
Széria:
Helyszín:

F1
Suzuka



Széria:
Helyszín:

Formula Superleague
Peking



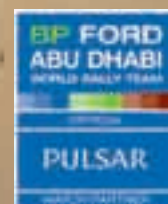
Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, SpeedLight Photo Agency, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com, mailto:kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc 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 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 játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékokban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdéseiben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyerménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Autósport és
Formula



info@inwe2.com
www.maxxenergy.us

Your time. Your story.



pulsarora.hu

Alarm Chronograph funkciók
10 bar vízállóság
Nemesacél tok és csat
Tachymeter funkció
Mineral kristály üveg

PULSAR
Tell it your way