

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

# Autosport és **Formula**

**F1**  
RACING

WWW.FORMULA.HU

XII/11. szám,  
2011. november

**164**  
OLDALON

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

# KIMMO

## VISSZA AKAR TÉRNI

**PROST VS. WEBBER:**  
Egy különleges verseny

**MANSELL:**  
Vettel még évekig  
dominálhat

**RALI VB DÖNTŐ:**  
A végére hagyták

**WHELDON ÉS  
SIMONCELLI:**  
Fekete október



Ára: 795 Ft  
Előfizetőknek:  
495 Ft

Az MNASZ  
kiemelt  
médiapartnere



CASIO

**GRATULÁLUNK!**  
**SEBASTIAN VETTEL ÚJRA**  
**A FORMULA 1 VILÁGBAJNOKA!**  
 A CASIO büszke rá, hogy támogathatta Sebastiant a címvédésben.

**Az idő urai**



**EQW-A1000DB-1AER**

WAVE CEPTOR TOUGH SOLAR

A SMART ACCESS technológia az új Edifice karóra funkcióinak könnyű elérését teszi lehetővé: a koronát használatával gyorsan és ösztönösen uralhatja a kívánt beállítást vagy üzemmódot.

• Smart Access funkció • Rádiójel-vezérelt működés (EU, USA, Japán, Kína) • Tough Solar (Fényenergia) • Stopper • Világító • Ébresztés • Tömör rozsdálló acélcsat és tok • WR 10 bar vízálló

**www.casio-watch.hu**  
**www.edifice-watches.eu**

**EDIFICE**  
 Speed & Intelligence

**Autósport és**  
**Formula**

**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás  
**Szerkesztő:** Mészáros Sándor  
**Munkatársak:** Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor  
**Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Kovács Niki, Králing, Méhes Károly, Németvári László, Perusza Péter, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Szabó Imre László, Tóth Gábor, Vámosi-Nagy Gergő  
**Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna  
**Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia  
**Nyomda:** Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com  
**Kiadó:** Beta Press Kft.  
 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.  
**Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 e-mail: leveles@formula.hu  
**Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90.,  
**A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt.  
**Terjesztés:** LAPKER Rt.  
**Előfizethető:** A szerkesztőségnek, 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

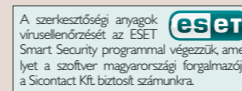
**Előfizetési díj:** 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft  
**ISSN:** 1785-9484

**Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén?** Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es formadrótunkon 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 játéka kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

haymarket® F1 RACING

Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.  
**Engedélyezési igazgató:** Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com).  
 A Formula One, Formula 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

**Együttműködő partnereink:**



JEGYZET

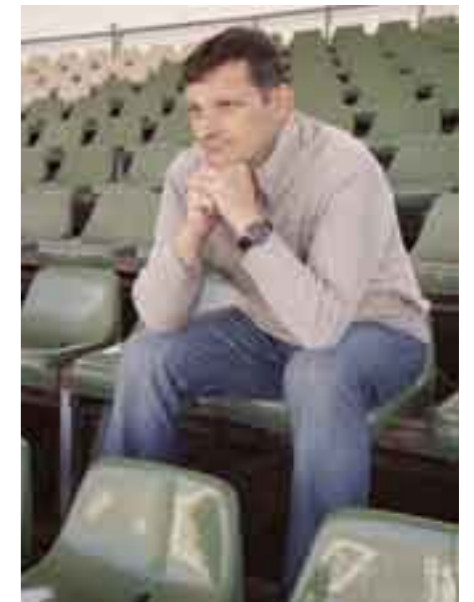
BETHLEN TAMÁS

# SZOMORÚ OKTÓBER

Elcsepelt igazság, de én is kénytelen voltam megtapasztalni, hogy az élet a legnagyobb drámaíró. Pár héttel azután, hogy Böröczky József halála kapcsán cikket közzeltünk, és annak fő illusztrációjával egy összeölelkezős képet választottunk Pepiről, a fotó másik szereplője, Marco Simoncelli is elhunyt. A sztárpilóta nem az első áldozata a gyorsasági motorversenyzésnek – és csak remélni szeretnénk, hogy ő volt az utolsó –, de tragédiája mellbe vágta a technikai sportokat szerető szurkolói társadalmat. Talán mert egy különösen szimpatikus, fiatal tehetséget, egy világbajnokot veszítettünk el vele. És talán mert az idei októberben már ő volt a második zseni, aki váratlanul itt hagyott bennünket. Nem sokkal korábban ugyanis Dan Wheldon, a tengerentúli autóversenyzés Nagy-Britanniából importált csillaga veszette életét egy Las Vegas melletti IndyCar tömegbalesetben.

Ők nyugodjanak békében, mi pedig bízzunk abban, hogy életük és haláluk nem volt hiábaváló. Karrierük legfényesebb pillanataiból sok-sok fiatal tanult, haláluk pedig alkalom lehet arra, hogy az autó- és motorsportok irányítói újabb intézkedéseket hozzanak a tragikus balesetek esélyeinek csökkentésére. Az F1-ben mindig is hangsúlyozták, hogy biztonság szempontjából ebben a szakágban a többi motorsport előtt járnak, de az az igazság, hogy bárhogy is haladnak előre a fejlesztések, a nyitott pilótafülke és a szabadon forgó kerekek továbbra is nagyon komoly rizikófaktorok jelentenek a mezőnynek.

Az más lapra tartozik, hogy mindezen a pilóták igyekeznek minél kevesebbet filozofálni – és talán igazuk is van. Vettel például inkább a második világbajnoki címével van elfoglalva, Kimi Raikkönen a visszatérésén gondolkodik, Prost és Webber egy nagyon is kemény kerékpárviadallal oldja a feszültséget, Coulthard pedig már a versenyzésen túli civil élet lehetőségé-



in töri a fejét. Rajtuk kívül is olvashatnak persze még számtalan hírességről, nemzetközi és hazai motor- és autóversenyzőről a legfrissebb Autósport és Formula Magazinban, ám engedtessek meg, hogy utoljára mégis inkább egyik kollégámat emeljem ki, aki szintén megharcolt a saját és az ország sikeréért.

Történt ugyanis, hogy a McLaren-pilóták számára kiírt overalltervező verseny nemzetközi döntőjét hiába nyerte meg, az ötletgazda cég inkább egy másik pályázót hozott ki győztesnek. Kalmár István szerencsére nem adta fel a küzdelmet, reklamált és érvelt, a csatába az ország szinte összes médiáját bevonta, mígnem a megismételt közönségszavazáson ismét az ő terve lett a legnépszerűbb, így az F1 zárófutamán, Sao Paulóban kalocsai mintás kezeslábasban szerepel majd Jenson Button. A fiatal ember tiszteletére – mintegy gratulációként – lapunk logója is virágmintába öltözött...

„Az más lapra tartozik, hogy a baleseteken a pilóták igyekeznek minél kevesebbet filozofálni.”

Igazán férfias ajándékot szeretne párjának?

Vásároljon karácsonyra 4x4 Off-Road ajándék utalványt, és mi egy kihívásokkal, és kalandokkal teli programmal várjuk a Hungaroring Off-Road Centerben.

Cím: 2146 Magyoród Pf.49 Hungaroring  
Tel: (06-28) 441-951 Fax: (06-28) 441-961  
E-mail: tanpalya@tanpalya.hu  
Értékesítés: értékesites@tanpalya.hu  
Web: www.hungaroring.hu



AJÁNDÉKOZZON KARÁCSONYRA  
**BIZTONSÁGOT!**

Vezetéstechnikai kurzusainkra szóló ajándékutalvánnyal biztonságban tudhatja családtagjait a hétköznapokon is!



Cím: 2146 Magyoród Pf.49 Hungaroring  
Tel: (06-28) 441-951 Fax: (06-28) 441-961  
E-mail: tanpalya@tanpalya.hu  
Értékesítés: értékesites@tanpalya.hu  
Web: www.tanpalya.hu

**FORMULA-1**

**KIMI** .....10  
A Jégember visszatér

**FRANK WILLIAMS EXKLUZÍV** .....19  
Az elmúlt egy hónap

**FELVENNI A VERSENYT?** .....20  
Webber-Prost csata – kerékpárral

**TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS** .....29  
Pat Symonds az elektronikáról

**MI TÖRTÉNT VELE...** .....31  
Derek Daly

**KÜLÖNVÉLEMÉNY** .....55  
Dávid Sándor rovata

**MANSELL MONDJA** .....56  
Vettel még évekig dominálhat

**HÁLÁS EMBER** .....58  
Coulthard visszakapcsolt

**MOTORSPORT**

**DAN WHELDON** .....70  
1978 – 2011

**BAJNOKAVATÁS BUKÁSOKKAL** .....74  
Stoner ismét a világ tetején

**MARCO SIMONCELLI** .....76  
1987-2011

**BENES A BAJNOK** .....80  
ST Quad: Kazáron kifogott a finálé

**HATALOMVÁLTÁS** .....82  
MX Quad: Béres ellenállhatatlan volt

**A CITROEN MÁR MEGNYERTE** .....88  
Francia és Katalán Rali: Ogier és Loeb győzött

**FAZEKAS A CSÚCSON** .....102  
Nagykállón legyőzte Szalayt és bajnok

**TELT HÁZ** .....109  
Óriási csata várható a 2012-es Dakar-ralin

**ZÁRÁS AUSZTRIÁBAN** .....110  
Ralikrossz: Harsányi megvédte a címét

**TÁVOLI FINÁLÉ** .....128  
Gyorsasági ob: Salzburgi befutók

**MEGBÍZHATÓAK** .....140  
24H Barcelona és 6H Slovakiaring

**TEHETSÉGGUTATÁS** .....145  
Vision Assist évösszefoglaló

**LÁNYOK – KÜTYÜK – AUTÓK**

**EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ** .....92  
Barbara és a Subaru

**HI-TECH** .....154  
Csücskütyük

**MENETPRÓBÁK** .....158  
Chevrolet Orlando, Lexus CT200h

**KIS NAGYMACSKA** .....160  
Jaguar hibrid C-X16

**RAJTRÁCSLÁNYOK** .....162  
Az elmúlt hónap legrészebbjei

20



56



88



# TRAGIKUS TÖMEGBALESET

„Egyszerűen borzalmas volt” – nyilatkozta Jody Scheckter, akitnek a fia szintén részt vett és meg is sérült az IndyCar-széria utolsó, Las Vegasban rendezett futamán. A verseny 13. körében történt tragikus tömegbalesetben elhunyt Dan Wheldon, emellett többen súlyos sérüléseket szenvedtek. „Mindenhol lángok és autók, és úgy tűnt, hogy nem lesz vége, újabb és újabb autók gyulladtak ki. Semmi szárnyakkal versenyeztek, így a legrosszabb pilóták is ugyanolyan gyorsak voltak, mint a többiek. A kerekeik 220 mérföldes (350 km/h-s) sebesség-

gel majdnem a falat érték. Nem tudom mi más történhetett volna. Azok a beállítások, amiket a látványosság érdekében használnak, nagyon, de nagyon veszélyesek. Jelenleg nincs kockázatosabb széria a világon.”

Fotó: DPPI/Phillip Abbott  
Las Vegas, 2011. október 16. 14:50:14  
Canon EOS-1D Mark IV (rekesz: f/6,3, zársebesség: 1/2000, fókusz: 500 mm, ISO: 200)



HÍREK

# Csupaszív Forma-1

A helyi versenyző, Kobayashi mindent megtett, hogy segíthessen a japán földrengés áldozatain



Aláírt fotók és Bernie Ecclestone-bábuk növelték a jótékonyági bevételeket

A MotoGP és az IndyCar sorozatok sztárjaitól folyamatosan azt lehetett hallani az elmúlt időszakban, miért féltek elrepülni Japánba. A Forma-1-es pilóták viszont ez ügyben még egy halvány utalást sem tettek. Sőt, inkább segítették a márciusi katasztrófa áldozatait és a hozzátartozókat. A mezőny élére ebből a szempontból Kamui Kobayashi állt, aki 60, a fu-koshimai övezetből származó személynek – köztük az MJC együttesnek is, akik a nemzeti himnuszt adták elő a futam előtt – egy minden költségtől mentes pad-dock-túrát vezetett le. „A régióban élő emberek számára az elmúlt néhány hónap nagyon viszontagságos volt. Azt akartam elérni, hogy egy kevés mosolyt csalhassak valamilyen módon a katasztrófaban érintettek arcára. Remélem jól érezték magukat” – nyilatkozta.

„Remélem adhattunk az embereknek valami jót.”

Bernie Ecclestone több mint 1 millió fontot adományozott: saját pénzéből megvásárolt több mint 3000 tribünjegyet és a katasztrófa áldozatainak ajándékozta azokat. Szintén ő kérte fel az öt aktív világbajnok pilótát, hogy aláírásukkal lássanak el egy-egy versenyportrét, melyeket árverésre bocsátottak, valamint beleegyezett abba, hogy az öt ábrázoló babákat is árúsítsanak Suzukában, melyeknek darabja 30 fontba került. Jenson Button, Jarno Trulli és Vitantonio Liuzzi egyaránt különleges festési bukósisakban versenyzett, melyek szintén egy futam utáni árverésen találtak gazdára. Ugyanerre a sorsra jutott Lewis Hamilton versenyzői cipője is. „Remélem, hogy adtunk nekik valami olyat, amire örömmel gondolhatnak” – fogalmazott a futamgyőztes.

JÓ DÖNTÉS

## Miért volt remek ötlet hosszabbítani Buttonnal?

A McLaren több millió fontot költött arra, hogy magához láncolja Jensont – és mindezt jó okkal tette.

### 1 KIESÉS

Jenson 35 futam alatt mindössze egyetlen alkalommal volt kénytelen a kockás zászló meglengetése előtt befejezni a futamot. Ez is az emlékezetes 2010-es Belga Nagydíjon történt, amikor Sebastian Vettel kiütötte őt a pályáról.

Állandó pontszerzőnek számít. Eddig mclarenes futamai során mindössze **EGY** alkalommal végzett a tizedik helynél hátrább.

Ő lehet az **ELSŐ** olyan pilóta, aki csapattársaként is le tudja győzni Lewis Hamiltont. Erre még Fernando Alonso sem volt képes.

Szinte mindig **előz**. A legutóbbi 35 versenyén csak ötször fordult elő olyan, hogy a kvalifikációs helyezésétől hátrább végzett a futamon.

**53%**  
a dobogós rátája

Mióta a csapatnál van, ugyanannyi győzelmet szerzett, mint Hamilton, de több dobogós helyezést. Az elmúlt két évben Button 16-szor pezsögözhetett. Ez a csapat dobogós helyezéseinek 53 százalékát teszi ki. Hamilton 47 százaléka a 14 alkalomból adódik.



Sisakba épített kamera

TECHNIKA

## Készen áll az F1 a sisakkamerára?

A „pilótaszem-nézet” fejlesztése a célegyenesben

Ha valaki a pilóta szemszögéből akart látni egy Formula-1-es pályát, akkor eddig ezt csak egy számítógépes játék segítségével tehette meg. Most azonban biztossá vált, hogy közvetítések vezetői nagyon komolyan foglalkoznak azzal, hogy a sisakkamerát bevezessék a száguldó cirkuszban. Az Olasz Nagydíjon már tesztelték a FOM belső kamerás megoldását, mégpedig úgy, hogy a holland versenyző, Giedo van der Garde sisakjára helyezték egy kisméretű ké-

szüléket a GP2-es futam alatt. Az eredmény egy olyan nézet volt, mely minden eddiginél tisztább látványt nyújtott a külső szemlélőknek. Ez is bizonyítja, miszerint szükség van a sisakkamerára. Mindenki reménykedhet abban, hogy a FOM is elégedett volt a teszt végkimenetével. Az egyetlen problémát az jelentette, hogy HD minőségben egyelőre nem képes képet adni az eszköz, de talán nincs már messze ennek a bekövetkezése sem.

## ÖTPERCES TELEFONBESZÉLGETÉS NARAIN KARTHIKEYAN

A HRT PILÓTÁJA ÉS INDIA EGYETLEN F1-ES PONTSZERZŐJE



**Mennyire vagy izgatott az indiai verseny miatt?**

Sosem gondoltam volna, hogy egyszer versenyezhetek a házamban, ráadásul egy F1-es csapat tagjaként. Most azonban ez az álom valóra válik. Elképesztő élmény lesz. Sokan szurkolnak nekem, és ismernek is, mert én voltam India első F1-es pilótája.

**Nagy a versengés kettőtök között, hogy ki a leggyorsabb F1-es versenyző?**

Kétségkívül, de azért azt is el kell ismerni, hogy a Lotus jelenleg 1,5 másodperccel gyorsabb a HRT-nél. Valami különlegeset kell majd előhúznom a tarsolyomból.

**Minden bizonnyal ez lesz életed legszűfoltabb versenyhétvégéje.**

Igen, valószínűleg. A média valószínűleg különleges figyelemmel fogja kísérni a hazai versenyzőket.

**Mi az, ami először megragadja majd az embereket Indiában?**

Indiát semmihez sem lehet hasonlítani. Az F1-ben is egyedülálló lesz. Biztos vagyok benne, hogy az embereknek elnyeri majd a tetszését. Ez egy nagyszerű ország. Az ide kilátogatóknak el kellene menniük a régi Delhibe is, ott hatalmas kulturális élménnyel gazdagodhatnak. A Taj Mahal sincs messze a pályától. A legtöbb ember számára 5 vagy 6 nap nem elég idő, hogy megismerjék Indiát.



Karthikeyan: „Amit Karun és én elértünk, az valóban siker”



AKAR

TERNI

## A Jégember visszatér

A Forma-1-et 2009 végén hagyta el, hogy kipróbálja magát a rali és a NASCAR világában. Most azonban, a végtelen számú spekulációkat követően, egy exkluzív interjú keretein belül maga a pilóta erősíti meg azt, hogy VISSZA AKAR TÉRNI. A kérdés már csak az, hogy hová?

**SZÖVEG:** ANTHONY PEACOCK  
**KÉPEK:** SAM BARKER; COLIN McMASTER  
**FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

# K

imi

Raikkönen a róla kialakult és széles körben elterjedt véleménnyel ellentétben nem egy megtestesült rejtély. Az persze tény, hogy ő a motorsportok történetének egyik leginkább meg nem értett karaktere. De amit ő akar, az végtelenül egyszerű. Nyerni szeretne. A lehető legegyszerűbb módon győzni. Mi lehetne ennél is logikusabb?

Kimit sok ember úgy állítja be, mint aki híján van a motivációnak és a kommunikációs képességnek. Ennek azonban pont az ellenkezője az igaz. Az is igaz persze, hogy mindenki úgy ismerte és szokta meg őt, mint aki szeret egy szótagos válaszokat adni a feltett kérdésekre (a Red Bulletin egyik számában megjelent róla egy fotósorozat, mely a „Kimi Raikkönen 12 arca” címet kapta, pedig mindegyik képen ugyanolyan arckifejezés volt megfigyelhető), de attól még nem nevezhető zárkózottnak. A világbajnok igenis szeret válaszolni a kérdésekre, és szeret beszélgetni, ha úgy érzi, hogy érdemes témáról folyhat a tárgyalás.

Az udvarias beszélgetésekkel egy gond van: nincs mögöttük tartalom. Legyünk őszinték: valójában senkit nem érdekel, hogy éppen milyen az időjárás, vagy hogy utazott a másik. Manapság pedig ezt nevezik normális világnak. Képzeljünk csak el a Formula-1-es világot, ahol mindenki magára gondol, minden egyes apróságot megszabnak az embernek, és jobban meg van szervezve egy pilóta napirendje, mint az Amerikai Egyesült Államok elnökének. Kimi akkor is csöndben volt, amikor hallotta a rengeteg pletykát és spekulációt, amelyek a visszatéréséről szóltak. A világon azonban sok minden lehetséges. Lehet az élet a Marson, ami viszont bizonyos, hogy 2012-re még semmilyen megállapodás nem született Kimit illetően. Raikkönen 2012-es naptára jelenleg még üresen áll, de senki nem tudja meddig.

„Jelenleg még semmi nem eldöntött. Amíg azonban nem válik minden száz százalékosan biztosá, fölösleges is beszélnem róla” – fejezi ki magát a tőle megszokott stílusban. Nem szaporítja a szót, mivel utál valótlan állítani.

Pedig jelenleg másról sem szól az F1, mint a pletykákról. Két dolgot tehet ilyenkor az érintett. Beszáll a játékba, és olajat önt a tűzre azzal, hogy ő is nyilatkozik valamit, vagy kimarad az egészből, és csak az eseménysorozat lezártakor áll a média rendelkezésére. Van persze egy harmadik lehetőség is. Ha kérdezik, azt nyilatkozod, ami valóban az éppen aktuális helyzet és amit valóban gondolsz a dolgokról, mellőzve mindenféle politikai klisé. Gond viszont ezzel is akad, hiszen ha őszinte az ember, azt valaki, valamilyen megpróbálja majd felhasználni ellene. Ezért sokkal egyszerűbb maga a versenyzés, és ezért töltött sok időt ő maga is inkább az élen.

„A lószar.” Így nevezi Kimi röviden és tömören a médiafelhajtást. „Persze normális ez a dolog, hiszen ilyen világban élünk. Mindig mindent meg akarnak írni, szóval fölösleges is aggódnom emiatt. Sosem érdekel, mi kerül az újságokba, hiszen úgysem tudok változtatni rajta. Ha megpróbálok megváltoztatni, csak még rosszabb lesz a helyzet, szóval minek sodorjam magam bonyodalmaiba? Ha azt mondod, hogy 'nem, valójában ez nem így történt', akkor csak megpróbálnak kitalálni valami egészen új sztorit, ami lehetőleg minél nagyobbat szól. Számít az egyáltalán valamit, hogy igaz-e bármi is a dologból? Senkit nem érdekel.” Kimi egy bizonyos szempont szerint éli meg ezt a szituációt. Adott a nemzetközileg ismert, elismert és körberajongott sztár, akinek szerencséje is volt az életben, és mindennek a középpontjában találta magát hirtelen. Nehéz eldönteni, hogy kibeen bízhat az ember, és ki az, aki csak egy kis szenzációt szeretne kisajtolni a reflektorfényben álló személyből.

Részben ez volt az oka annak, hogy Kimi a rali világbajnokság felé vette az irányt 2010-ben. „Már a kezdetekben volt olyan érzésem, hogy a rali világában az embereket sokkal inkább érdekli a technika és a versenyzés, mintsem nagy rakás szemetet hordjanak össze, hatalmas főcímekekkel” – fogalmaz. „A Forma-1-ben, ha nyilatkozol valami egyszerű igazságot, valaki kifordítja az egészet, felnagyítja, és egy komplett hülyeséget készít belőle,

amiben semmi nem valós. Szívesebben írnak olyan dolgokról, amiknek semmi közük a sporthoz. A raliban ez nem így működik, másféleképpen gondolkodnak az emberek.”

Abban persze Kimi is egyetért, hogy normális dolog az, hogy az emberek kíváncsiak, arra hogyan is alakul a sorsa az elkövetkezendő időkben. Talán az övé lehet a kulcsmomentum a 2012-es pilóta-igazolások között. A 2013-as időkre is készülni kell már, hiszen sokak szerint új Red Bull- és Ferrari-pilóták érkeznek, nem beszélve a Mercedesről. Egyelőre Kimi nem foglalkozik konkrétumokkal, de ő lehetne a Red Bull és a Mercedes fő kiszemeltje is 2013-ban. Arra viszont, hogy egyik korábbi csapata (McLaren, Ferrari) szerződik vissza a Jégember, szinte semmi esély sincsen.

A következő évre két lehetséges állomás jöhet szóba. A Williams hívja Raikkönent, és a Renault istállónál sem tisztázódott még Kubica helyzete. Kimi most megteheti, hogy az utóbbi két egyet közül választ, vagy csak nyugodtan kivár egy évet, esetleg ralizik is közben még egy keveset. Mindkét választásban lenne logika.

Sok különböző lehetőség adott tehát és még több a spekuláció. „A legtöbb hír számomra is újdonság” – fogalmaz. „Nézd, most mondhatnám azt neked, hogy visszamegyek a NASCAR-ba. Megírnád, ha pedig mégsem sikerülne a dolog, akkor én lennék az, aki minden marhaságot összehord. Persze mondhatnék sokkal vadabb lehetőségeket is, de akkor meg nem hinnél nekem. Az is lehet, hogy a végén még meg is tudnák lépni. Látod, amíg nem beszélhetünk konkrétumokról, nincs is értelme az egészet firtatni. Én sem tudom még, hogyan alakul a jövőm. Az emberek sajnos túl sokat beszélnek és gondolkodnak, ahelyett, hogy a számukra fontosabb dolgokra koncentrálnának inkább.” Kimi így áll a dologhoz, és az igazság az, hogy neki van igaza. Egy élpilóta, akiről mindenki tudja, hogyan áll a médiához. Folyamatosan megerősíti, milyen is a jellege. Már a rajttól kezdve irányítása alatt tartja a dolgokat.

Ha én lennék Kimi helyében, én is úgy csinálnám, mint ő. Csak a vezetésre összpontosítanék. Emiatt néhányan azt mondják róla, hogy ostoba, de pontosan tudja, mint csinál. Nagyon is okos emberről van szó. „Ha meg akarnád mászni a Mount Everestet, ami a modern kor egyik →



„Az F1-ben állíthatsz valamit, amit a média felkap, és egy teljesen más, nagy történetté alakítja úgy, hogy odaírják: 'ezt ő mondta'. Akkor is, ha az egész nem igaz.”

legnagyobb kihívása, te sem a fölösleges kis beszélgetésekre pazarolnád az idődet. Sőt, azzal sem foglalkoznál, hogy mikor és merre indulsz fel a csúcs felé, egészen addig, amíg oda nem érsz a hegy lábához.”

A helyzet pedig az, hogy több ember mászta meg eddig az Everestet, mint ahány Formula-1-es világbajnokságot nyert. Kimi egyike annak a 32 személynek, akik a Forma-1 csúcsára értek. Úgy is, hogy a körülmények nem voltak éppen ideálisak. Mindenki emlékezhet rá, hogy 2007-ben három pilóta utazott el a szezonzáró futamra úgy, hogy esélyes a végső győzelemre. Giuseppe Farina 1950-es sikere óta Kimi az első, aki világbajnok lett úgy, hogy a legrosszabb helyzetből várhatta az utolsó nagydíjat. Lenyűgöző érzés lehetett, mégis elmondható, hogy Kimi semmi extra dolgot nem csinált, csak ült a kocsiban, vezetett és ő volt a leggyorsabb. Nem volt komplikáció, és nem voltak befolyásoló tényezők. Valójában ebben rejlik Raikkönen potenciálja és ereje.

„Nem vagyok biztos benne, hogy az lenne a legjobb emlékem, amikor megnyertem a világbajnokságot, persze a jobbakk között van. Nagyon jól

kezdtünk abban az évben, de az idény közepén nem ment minden problémamentesen. A végén azonban ismét magunkra találtunk és nyertünk. Biztosan voltak olyan pillanatok, amikor mások máshogyan oldottak volna meg, de az volt az első közös évünk együtt. Még úgy is, hogy a miénk volt a legjobb autó, ki kellett hozni azért belőle a legjobbat. Jó példa erre 2005. Remek évem volt, de alig tudtam futamon célba érni.”

Ha a finn visszatér a Forma-1-be, talán már nem lesz meg az esélye, hogy győzelmi esélyes autóra üljön. Nem jöhet szóba McLaren, Ferrari és Red Bull. Ez azonban azt is jelentené egyben, hogy semmi más dolga nem lenne egy csapatnál, csak az, hogy a lehető leggyorsabban hajtson, és mindent kihozzon az autóból. Ennél nagyobb motivációra nincs szüksége egy pilótának – és egy csapatnak sem. Kimi egyik legsodálatosabb szezonja pont a debütáló volt, amikor a kezelhetetlen Sauberrel kellett versenyeznie. Senki nem bízott bennük, ők mégis negyedik lettek 2001-ben a konstruktóri bajnokságban, ami a svájciak létezésének legjobb eredménye volt.

Ha visszatér, talán nem lesz a keze alatt a legjobb szerelői gárda és a legjobb alkatrészek. „Persze, ter-

mészetes, hogy mindig a legjobb és leggyorsabb autót szeretné mindenki, de láthattuk idén is, hogy mindig egyetlen csapat van, aki ezt biztosítani tudja. Ez nem olyan, hogy választhatsz. Van egy időszak, amikor beérik egy csapat rengeteg munkája, fáradozása, majd következik egy újabb, amikor egy másik istálló tűnik majd ki a többi közül. Jó és rossz autó között nagyon kis különbség van csak. Akármilyen is, azzal kell dolgoznod.”



iszont, ha van valami, amit Kimi sokkal fontosabbnak tart a többi pilótánál, az a szabadsága. Nem szabad elfelejteni,

hogy 2009-ben bizony Kimi Raikkönen volt a világ második legjobban fizetett sportolója a világon, és csak egy bizonyos Tiger Woods előzte meg. De még ez sem tudta őt a Forma-1-ben tartani. Amint megérezte a bizalmatlanságot, lépett. Mindenki emlékezhet, hogy mennyire nem szerette a becstelenséget és az igazságtalanságot. 2010-ben rengeteg lehetőség közül válogathatott. Ezek közül egy nagyon kifizetődő lett volna, de ő nem a pénzt szem előtt tartva hozta meg döntését. Valami arra ösztönözte, hogy új kihívás felé induljon, ez pedig a rali volt.

„Mindig kíváncsi voltam rá, hogy az úton tudom-e tartani az autót és keményen tudom nyomni a gázt. Nagyon különböző sportág az F1 és a rali. Tudni akartam, hogy képes vagyok-e arra, amire a srácok, mert a televízió keresztül mindig úgy tűnt, hogy nem teljesíthetetlen a feladat. Mostanra már tudom, hogy kevés nehezebb van. Minden kanyar más. Még ha talál is két olyat, aminek megegyezik a leírása, azok is több mint valószínű, hogy teljesen mások. Ha elhibázod, egy fa vár rád vagy egy nagy szikla, nem pedig a kavicság. Valami olyasmi

„Már az elejétől éreztem, hogy a raliban az emberek másak, és sokkal inkább a sport érdekli őket. Azzal foglalkoznak, nem pedig idióta kitalált történetekkel és nagy szalagcímekkel.”

ez, amit nagyon ki szerettem volna próbálni, de annyira mégsem voltam magamban biztos. Ha úgy érzem, hogy már nem akarom tovább csinálni, akkor holnap abba hagyom.”

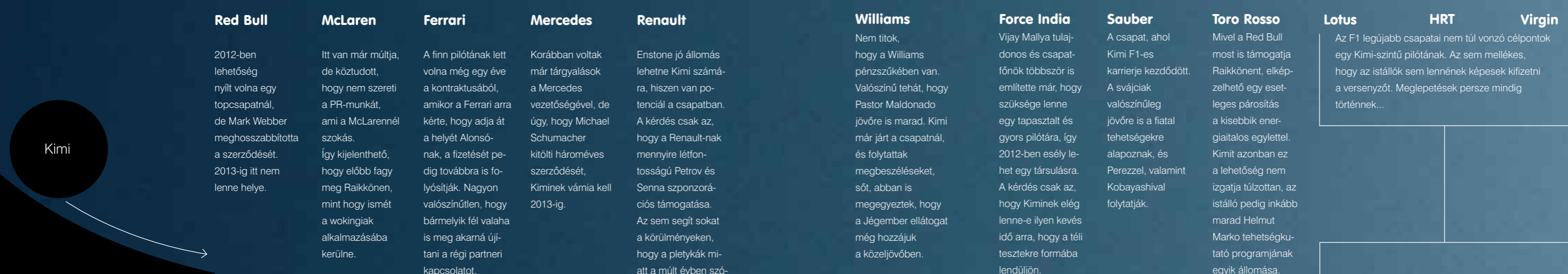
Mi a konzekvencia? Sebastien Loeb legyőzése sokkal nehezebb feladat, mint Sebastian Vettelé. Kimi étvágya a murvára már a 2009-es Finn Ralin megmutatkozott, amikor egy S2000-es Grande Puntóval indult el a versenyen (az autót választást természetesen a Fiat gyárral való megállapodás szorgalmazta). Remekül autózott, kategóriája harmadik helyén állt, amikor ösz-

szörte autóját. Idősebb testvére Rami szintén ralipilóta, a tudás tehát a családban marad. A legnehezebb Kimi számára az, hogy jegyzetek szerint kell vezetnie. Ez nem lep meg senkit, hiszen már a Forma-1-ben sem tartozott azok közé a pilóták közé, akik örülnek annak, hogy folyamatosan üzenetekkel bombázzák őket vezetés közben, rádióon keresztül. Mindig úgy kezelte ezeket, mint szükségtelen és nem kívánt utasításokat, amelyek kizökkentik őt abból, amire a leginkább kellene figyelnie: a vezetésből. És valójában sok minden máshoz is így →

## Hova mehet Kimi?

Az F1 Racing már rájött, hogy Kimi Raikkönt bizony érdekli az F1-es visszatérés, akár már 2012-ben, de valószínűbb, hogy 2013-ban. Még úgy is, hogy ismerjük a finn motivációját, jövőre nyilvánvalóan csak kevesebb és gyengébb lehe-

tőségek közül válogathat, ideértve a Williams- és a Renault-istállókat is. Az is valószínű, hogy Kimi nem lesz a Toro Rosso pilótája. Ám akármilyen döntést is hoz, tény, hogy ez élete egyik legnagyobb fordulópontja lesz. Íme a lehetőségek.







viszonyul. A WRC versenyzőinek szabad tesztelniük év közben is, nem úgy, mint az F1-eseknek. Néhány ember észrevette, hogy ezeken az eseményeken, amikor a csapatok ugyanolyan szakaszokon futnak fel és le, Kimi magasan a leggyorsabb. Még csapattársait, Sebastien Loeb-öt és Sebastien Ogier-t is legyőzi, akik a rali-világ bajnokság két leggyorsabb pilótájának számítanak. Mindez azért van, mert tudja, hogy merre kell mennie, és nem más valaki által diktált feljegyzések alapján kell vezetnie.

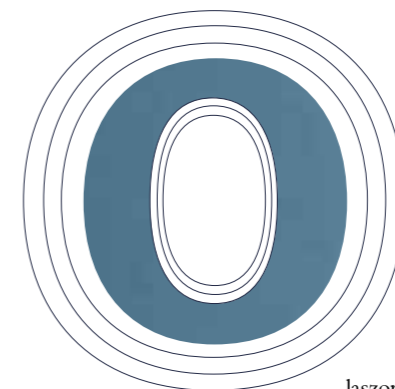
Benoit Nogier, Kimi ralís csapatmenedzsere a következőket nyilatkozta: „Sebesség tekintetében azt kell mondanom, hogy a Jégember fenomenális. Emiatt persze sosem kellett aggódnia a finnek, kivételes módon érzi az autókat. Ezért bajnok ő. Vannak viszont olyan területek is, ahol még fejlődhet, de ez normális az ő tapasztalatával a háta mögött is. Az, hogy a Forma-1-ből érkezett, nehezebbé teszi a dolgokat, hiszen már volt egy bizonyos fajta fogalma arról, miként is kell vezetni egy autót. Fel kellett szabadítania az elméjét, és újrakezdeni mindent.”

Ez valami olyasmi, amiben Kimi mindig jó volt. Amellett, hogy ralizik, idén kipróbálta magát a NASCAR sorozatban is, sőt vezetett egy Peugeot 908-as Le Mans versenygépet is, amit saját elmondása szerint olyan volt irányítani, mint egy nagyon erős aranyhal formájú buborékautót. „A Le Mans-i versenygép érdekes volt, de őszinte leszek: az irányíthatósága egy rakás trágya. Az ablakok elrendezése és a vizuális körülmények sem éppen ideálisak. Az egész amiatt lehet, mert szerintem túlságosan is lekerekített formákra építene. Nehéz elképzelnem, milyen is lehet egy hosszabb versenytáv megtételét követően, amikor tele van olajjal és mocsokkal, de összességében jól éreztem magam, és az autót is remek volt. Erőben persze elmarad a korábbi években tapasztaltaktól. Régen futottam már épített pályán, eltekintve a NASCAR-tól, de az meg oválpálya volt.”

Manapság Kiminek semmi mással nem kell foglalkoznia, csak azzal, hogy önmaga legyen. Ez nem azt jelenti, hogy egy playboy életstílust követ, amit sok ember hisz róla, inkább csak annyit, hogy végre esélye nyílt arra, hogy egy ki-

csit normális életet is élhessen. Ezzel olyan sokat kérne? Sokakat az is meglep, hogy Kimi kedvenc autója egy Volkswagen Caravelle kisbusz, amit tízszer gyakrabban és szívesebben használ, mint bármelyik egzotikus sportautóját. A lehetőség és a realitás sokszor nem egyeznek. Az emberek sokszor megkérdőjelezik döntéseit és őt magát, anélkül, hogy csak kicsit is ismernék őt, vagy megpróbálnák megismerni. Sokan a motivációját kérdőjelezik meg.

Kíváncsi valaki az igazságra? A finn motivációja jelen pillanatban az eget veri. Az edzésterve ugyanolyan kemény, mint volt, pont azért, hogy bármilyen új kihívás is kerüljön az útjába, biztos lábakon álljon. „Az biztos, hogy imádom a különböző kihívásokat” – mondja. „Rengeteg termem van még, de nem szeretnék addig beszélni róluk, míg biztosan meg nem valósulnak.” Ez minden emberről elmondható. És a Formula-1-es bajnokok is ugyanolyan emberek, mint mindannyian.



lasorszá-  
ban, a monzai versenyen aratott győzelmével Vettel beírta Raikkönen-t, hiszen 18. első-séget szerezte meg. Amikor a megkérdézték tőle, hogy örül-e ennek, a Red Bull sztárja úgy fogalmazott, hogy Raikkönen is gyarápíthatja még F1-es diadalainak számát.

„Én erről nem tudok semmit” – mondja nevetve. Hogy gyarápíthatom-e a győzelmek számát, az a jövőtől függ. A legfontosabbat azonban már

korábban is kihangsúlyoztam: ahhoz, hogy győzz, a legjobb csomagra van szükséged. Egy rossz versenygépben vezethetsz te akár milyen jól, úgy is, mint soha az életben, akkor sem fogsz nem-hogy nyerni, de jó eredményt elérni sem. Ezek tények, és nem lehet megkerülni őket.”

A dolgok nem változtak sokat az elmúlt két évben, hiszen a WRC-autók sokban hasonlítanak a Forma-1-es gépekhez, de azért történt pár módosítás, ami fontos lehet Kimire nézve. A DRS és a Pirelli abroncsok új dolgok 2009-hez képest. Az előzetes valami olyasmi, amiből Raikkönen kimaradt mostanság, hiszen a rali világában erre csak akkor kerülhet sor, ha valami nagyon nem úgy megy, ahogyan kéne.

„Az F1-ben nagyon nehéz előzni, főleg a mezőny elején, ahol az autók sokkal jobbak, és nincs nagy különbség köztük. Most persze kicsit könnyebbnek tűnik, de a lényeg, hogy vannak akciók, hiszen korábban előfordult, hogy erre esély sem volt. A gumik érdekesnek tűnnek, főleg az, hogy mindig más ütemben kopnak el”

Jelen pillanatban Kimi úgy néz ki, mint aki visszavágyik az F1 világába, akkor is, ha a közelmúltban mindenkit visszautasított, aki ezt mondta róla. „Ha visszavágynék, már ott lennék” – fogalmazott.

Az idők azonban változnak, még ha a finn világbajnok nem is. Aki Vettel felvételére még mindig nem reagált, miszerint még gyarápíthatná győzelmeinek számát. A német ismeri Kimit, hiszen Svájcban közel laknak egymáshoz, gyakran tollaslabdamecseken is összemérik a tudásukat. Tisztelik egymást, a kétszeres világbajnok Sebastian még a 2009-es Finn Ralira is kilátogatott, hogy megnézzék jóbarátját verseny közben. Ezzel vajon mi a helyzet?

„Ki tudja, mit hoz a jövő. Egyvalami azonban biztos, mégpedig az, hogy Seb még rengeteg első-séget fog szerezni. Ezt már a pályája elején látni lehetett. Ügyes és rendes srác, egy nagyon jó csapatnál. Ha az istálló kitar a jó forma mellett, akkor ő is szállítani fogja a diadalokat. Nagyon valószínű, hogy Sebastian továbbra is az élen fog állni az F1-ben, egy dolgot azonban mondhatok: amikor tollasozni fogunk, elfelejt-heti a győzelmeket. 🇫🇮

„Minden attól függ, mit hoz a jövő. Az F1-ben egy jó csomagra van szükséged. Egy rossz autóban vezethetsz te bármilyen jól, sosem fogsz nyerni.”



17,3"

# VAN EGY NAGYKÉPŰ AJÁNLATUNK

Második generációs Intel® Core™ i7 2630QM processzorral

DELL

17,3" és 15,6" változatban



**DELL Inspiron N7110 N5110 SWITCH NOTEBOOK**

- 17,3" LED-kijelző 1600x900 pixel, vagy 15,6" LED-kijelző (1366x768)
- 2. Gen. Intel Core i7-2630QM CPU
- 8GB DDR3 RAM
- 640GB HDD
- NVIDIA GeForce GT525M 1GB
- Cserélhető fedlapp

3 év garancia

USB 3.0

Bluetooth 3.0



www.aqua.hu

+36 (1) 244-2424

<b>AQUA Deákfasz</b> 1074 Budapest, Deák u. 36. Nyitva tartás: H-P: 9-20, Sz: 10-14, V: Zárva	<b>AQUA Karinthy</b> 1117 Budapest, Karinthy F. ut. 17. Nyitva tartás: H-P: 10-20, Sz: 9-13, V: Zárva	<b>AQUA Pólya Center</b> 1152 Budapest, Széchenyi ut. 131. Nyitva tartás: H-V: 10-20	<b>AQUA Fehérvár</b> 8000 Békéscsaba, Tólnai u. 1. Nyitva tartás: H-P: 9-18, Sz: 9-13, V: Zárva	<b>AQUA MOM Park</b> 1183 Budapest, Árkád u. 53. l. em. Nyitva tartás: H-Sz: 10-20, V: 10-18	<b>AQUA Szentendre</b> 1191 Budapest, Vak Bottyán u. 75/a 8. em. Nyitva tartás: H-V: 9-20
---	---	--	---	--	---



# Az F1 legendája: FRANK WILLIAMS



Csak az F1 Racingben

## KELETEN NAPOS AZ IDŐ

Hallottam, hogy Angliában hívőre fordult az idő. Katarban nem ez a helyzet. Ezt tudom, mivel az elmúlt három hetet ott töltöttem. Van nek ott érdekeltségünk üzleti téren, amelyek nagyon ígéretesnek tűnnek, és keményen dolgozunk azért, hogy tovább növeljük az F1 hírnevét a régióban. Ez volt a legtöbb idő, amit huzamosabban eltöltöttem Keleten, és bevalom, élveztem, a nagy hőség ellenére is.

## DEMONSTRÁCIÓ KATARBAN

Sok emberünk dolgozik a katar Williams Technológiai Központban, és szoros együttműködésben végzik a munkájukat a helyi Silatech vállalattal, annak érdekében, hogy jó kapcsolatot alakítsunk ki az állammal. Szerveztünk egy rendezvényt is, ahol a tesztpilótánk, Valtteri Bottas egy szimulátort mutatott be a közönségnek. A helyi médiát lenyűgözte a fiatal ember, de mi eddig is tudtuk, hogy tehetséges.

## A 2012-ES PILÓTAFELÁLLÁS

A médiában rengeteg spekuláció terjeng a csapatunk 2012-es pilótapárosításával kapcsolatban. Jelen pillanatban semmilyen konkrétummal nem tudok szolgálni, de annyi bizonyos, hogy nem fogjuk elsielni a döntést. Egy csalódást keltő 2011-es idényt követően abban reménykedünk, hogy technikai szinten sokat fejlődünk majd a jövő évre. Ami bizonyos: a két legjobb elérhető pilótát szeretnénk a rajtrácsra állítani.

## MARK ELSŐ VERSENYE

A Japán Nagydíj volt Mark Gillan első bevetése a csapat mérnökeink vezetőjeként. Igazi tűzke-

resztég volt ez neki, hiszen az FW33 nem volt igazán versenyképes Suzukában. Az instrukciói viszont kiválóak voltak. Bízom Markban, hiszen ő felfrissülést jelent a technikai csapatnak. Reményeink szerint a legrosszabb napok már mögöttünk vannak...

## SOK SZERENCSET SAM

Mindig tiszteltem és becsültem Sam Michaelt és munkásságát. Keményen dolgozik, és a versenyzés az élete. Sajnos sok esélye erre nem adódott, míg nálunk vezetett, de ez nem csak az ő hibája volt. Néhány partnerünk korlátok közé szorította a technikai fejlettségünket. Más körülmények között biztosan ő is sikeresebb munkára lett volna képes. Bízom benne, hogy a McLarennél megtalálja, amit keres.

## ÉLET A WILLIAMS UTÁN

Ron Dennis minden bizonnyal kinevezett minket utánpótlás-nevelő intézetnek, hiszen rengeteg emberünk, aki távozott tőlünk, végül a McLarennél kötött ki. Neil Oatley, Adrian Newey, Paddy Lowe, David Coulthard, Juan Pablo Montoya, Jenson Button és most Sam Michael, hogy csak néhány nevet említsek. Persze tiszteltem Ront, őt szinte csak csodálni lehet.

## BUTTON MINDENEK FELETT

Jenson suzukai győzelme fenomenális volt, nem? Idén gyönyörűen vezet. Már akkor tudtuk, hogy tehetséges és remek pilóta, amikor 2000-ben nálunk versenyzett. Azóta azonban kinőtte magát, és mostanra a legnagyobbak közé tartozik. Ő és a McLaren megérdemlik egymást.

## MI A HELYZET LEWISSAL?

Nem voltam a helyszínen a Japán Nagydíj alatt, így nehéz következtetéseket levonni Lewis versenyről. Úgy tűnt, szenvedett a gumikkal, és végül az ötödik helyen zárt. Ez még nem a világ vége, de tudtam, hogy visszatér még, és Koreában így is tett. A világ egyik legjobb pilótájáról van szó. A neve egyenlő a minőséggel. Ha egyszer úgy döntene,

hogy nálunk szeretne versenyezni, a harangok több napig kongának Grove-ban...

## LE A KALAPPAL VETTEL ELŐTT

Ismerem Sebastiant, mégis folyamatosan meglepődöm rajta. Egyszerűen bámulatos és egyben csodálatos, amit művel. Minden idők legfiatalabb kétszeres bajnokának lenni, az már valami. Idén az övé volt a legjobb autó, és egyszer sem hibázott vele. Sokat fejlődött, hiszen rendre legyőzi csapattársát, pedig mi megtanultuk az alatt a két év alatt, amíg Mark nálunk versenyzett, hogy mennyire gyors. Seb és Michael Schumacher összehasonlítása viszont nem észszerű. Igaz, hogy egy nemzeti szülőttei, de Vettel egy különálló személyiség.

## Mi járt a fejemben a legutóbbi hónapban?

1 OCT	2 OCT	
5 OCT	5 OCT	„A Japán Nagydíj volt Mark Gillan első versenye a csapatnál.”
8 OCT	8 OCT	
8 OCT	8 OCT	„Sok emberünket veszítettük el, akik végül a McLarennél kötöttek ki. A képen például Paddy Lowe pózol Jensonnal Suzukában.”
17 OCT	17 OCT	
17 OCT	17 OCT	„Hiba lenne Sebet és Michael Schumachert összehasonlítani. Vettel külön személyiség.”
21 OCT	21 OCT	
21 OCT	21 OCT	„Ha Lewis Hamilton egyszer úgy döntene, hogy nálunk akar versenyezni, a harangok napokig kongának Grove-ban.”



Vajon Rubens és Pastor vezetni jövőre is a két Williams-autót? Frank nem siet el a döntést...

# FELVENNI A VERSENYT? VELÜNK?

Egyedül az F1 Racing kapott hivatalos meghívást az egész világból arra az eseményre, melyet **Alain Prost** és **Mark Webber** neve fémjelez. A két remek pilóta úgy döntött, hogy biciklivel felhajtanak az Alpe d'Huez hegyre, mely a Tour de France egyik legmegejtetőbb szakasza. Azon persze senki nem lepődött meg, hogy egymás ellen is győzni akartak...

SZÖVEG: TOM CLARKSON

KÉP: ANDY TIPPING

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ



# Q1

## Az előeste

„Az édesapám és én 14 órát autóztunk azért, hogy Adalaide-ben láthassunk téged versenyezni 1991-ben, ez mégsem történhetett meg. Mi történt akkor pontosan?”

Abban a pillanatban, ahogy Mark Webber leül az étterem asztalához, valahol a Francia-Alpok mélyén, rögtön választokat vár a vele szemben ülő úriembertől. Hiába tekinti bálványának a négyszeres világbajnok Alain Prostot, az ausztrál inkvizítor még a kézfogás előtt magyarázatot követel.

Prost szélesen mosolyog ezen, és egy hoszszabb, kielégítő választ ad a kérdésre, miszerint a Ferrari-istállónál abban az időben hatalmas fejlettség uralkodott, amelyben Enzo Ferrari halála is nagyban közrejátszott. Maranellóban úgy tűnhetett, hogy a csapat körül minden a legnagyobb rendben zajlik, de ez azért is lehetett így, mert az alkalmazottaknak tilos volt beszélnie Prost kirúgásáról és mindenről, ami azzal az ügyvel kapcsolatos.

Webber figyelmesen hallgatja a franciát, tisztán észrevehető, mennyire élvezi, hogy fültanúja egy élő legenda anekdotáinak. Mark találokott már korábban is a franciával, de sosem tudtak huzamosabb ideig társalogni, ez az alkalom pedig tökéletes lehetőség, és érezni a két férfiban a kölcsönös tiszteletet.

„Alain a hőseim egyike” – fogalmaz a Red Bull pilótája. „Elképesztő, hogy milyen tudatosan és figyelmesen építette pályafutását, és még most is borzasztóan sikeres.

Prost sem marad rest, és visszakérdezik Webbertől. Mindent meg akar tudni az idei Pirelli abroncsokról és arról is, hogy milyen érzés használni a DRS és a KERS rendszereket. Adrian Newey és Sebastian Vettel után is érdeklődik, majd Sennárról és Schumacherról folytatják társalgásukat. „Markot nagyon kedvelem. És tetszik a dolgokhoz való hozzáállása. Tetszik az is, ahogyan az üzlethez, a munkához áll. Sok szempontból nagyon hasonlít Jenson Button személyiségéhez.”

Mindkettejükben rengeteg spíritusz lakozik. Most is itt vagyunk az Alpe d'Huez hegy lábánál. Ez a szakasz az egyik leggyilkosabb a Tour de France kerékpárversenyen. Mindketten köztudottan jó bicajosok, de eddig egyedül Prost tanulmányozta komolyabban. Webber számára olyan ez, mintha az ismeretlenbe lépne be. „Idén most érzem talán a legnagyobb kihívás előtt magam” – mondja, és ahogy végignézzük a lejtőkön, rájövünk, miért is van ez így. Majd 13 kilométernyi hajtás áll előttünk, rengeteg szuszogással és nehézkes légzéssel, egy átlagosan 7,9 százalékos emelkedőn. A hegy legmagasabb pontja 1850 méter.

Az ausztrálon látszik, hogy lelkiekben már készül a kihívásra, és talán a Down Underre, a nagy lejtőre is gondol, ahol honfitársa, Cadel Evans mondhatni megnyerte az idei Tourt.

Az előesti vacsora közben még a bajtársiaság figyelhető meg a két férfi viselkedésében, de a következő napon ez egészen biztosan átfordul majd valamiféle harcra. Az egyikük egy négyszeres világbajnok F1-es pilóta, a másik pedig minden idők egyik legszorosabb, legki egyenlítősebb és leggyorsabb Forma-1-es mezőnyének élversenyzője. Miért ne lehetne versengést látni közöttük?

Az étkezés végeztével, amikor mindenki – talán meglepő – elfogyasztotta utolsó korty grappáját is, Prost a másnapi programról kezd érdeklődni. Felajánlja, hogy maradjunk végig együtt a túra során, de Webbernek ez nem tetszik. „Amíg el nem érjük az emelkedőt, valóban együtt maradhatunk, de én onnantól nagyon bele akarok húzni. Tudni akarom, mennyire vagyok gyors, és mennyivel jobbak a profik.” Prost mosolyog, és hüvelykujjával jelzi beleegyezését, de szóban csak röviden reagál. „Ahogy akarsz. Ez jó móka lesz” – dörmögi.

Forma-1-es pályafutását. 13 nehéz kilométer vár majd rá, ami persze eltöri mellette a majd 10 ezer kilométer mellett, amit minden évben megtesz a bringájával. Prost imádja a hegyeket. Három nappal ezelőtt például egy másik híres hegyi szakaszt, a Mount Ventoux-t gyűrte le, míg másik három nappal korábban egy verseny alkalmával teljesítette a Genf–Nizza távot, ami több mint 850 kilométert jelent. Egy valami biztos, nem az a fajta, aki a kanapén terpeszkedik chipset majszolgatva, és közben a televíziót bámulja. →



**Tom Clarkson**  
F1 Racing munkatárs

Bár nem voltak illúziói,  
de készen állt a kihívásra



**Alain Prost**  
A Professor

Előkészületek az 1850 méteres  
emelkedő leküzdése előtt



**Mark Webber**  
Red Bull Racing pilóta

Az ausztrál nem szeret  
második lenni



**„A Fal”**  
Az első számú ellenfél

Több mint két kilométer 11 százalékos  
emelkedőn. Nem kezdőknek való feladat

# Q2

## Az emelkedő előtt

Webbernek talán előny az, hogy 21 évvel fiatalabb a franciánál, de 18 kilogrammal súlyosabb is nála, ami már hátrányként könyvelhető el. Az ausztrált mindenki az egyik legfittebb Forma-1-es pilótaként ismeri. Fantasztikus tempóra képes kerékpáron, és úgy úszik, akár egy hal. Fizikálisan és szellemileg is rendkívül erős. Két évvel ezelőtt még világlklasszis triatlonistának számított, ám egy bicikli baleset következtében eltörte az egyik lábát. Egy titánium csavar még mindig van a jobb lábában, így az kicsivel rövidebb a balnál, ami hatással van a futására. Prost erőnléte szintén lenyűgöző. Testzsír tömege mindössze 7,5 százalék az 58 kilogrammjához mérve. Egyetlen kilóval könnyebb is, mint amikor 18 év sport után befejezte aktív





„Még 1992-ben kezdtem el biciklizni, az 'alkotói szabadságom' alatt" – magyarázza Prost. Gondom volt a térdemmel abban az időben, és az edzőm, Pierre Baleyrier, aki kétszer is megnyerte a Párizs–Brest–Párizs kerékpárversenyt, azt javasolta, hogy próbáljam ki a biciklizést. Bementünk hát egy boltba, hogy vegyünk egy hegyikerékpárt, de kifelé már egy versenygéppel jöttem az üzletből, hiszen első ránézésre beleszerettem. Imádom a technikát, ami gondot is okoz nekem, hiszen nem tudok leállni a bringák gyűjtésével" – fogalmazott Alain. Prost egyébiránt saját márkával is jelentkezett a piacon az 1990-es évek közepén, amit Proficának nevezett el. Saját vállalata tesztpilótája is volt, és kipróbálta az összes lehetséges alkotóanyagot egy versenybicikli gyártásához. Karbon, acél, titánium, alumínium... Minden jól haladt a céggel, de 1997-ben végül eladta azt, hiszen pénzre volt szüksége Forma-1-es csapata, a Prost GP működtetéséhez. Manapság „csak” tíz kerékpár tulajdonosa, és egy héten ötször, hatszor pattan nyeregbe. Velünk most egy külön az ő számára kialakított S-Works kerékpárral vág neki a hegynek.

„F1-es autót vezetni és kerékpározni jó dolog együtt" – mondja a francia, miközben utazótáskájából pakolja elő a karbonkerekeket. Annak idején tökéletesen fitnek éreztem magam a volán mögött, hiszen a szívre nagyon hasonló hatással van a két sport."

Webbernek egyelőre koránt sincs annyi ideje erre a sportágra, mint volt kollégájának, de a biciklizés az élete részét képezi. Valentino Rossival is sokat tűzik együtt ezt a sportágot, és teljesen egyetért Prosttal abban, hogy a két sport kiegészíti egymást.

„Az egész F1-es karrieremet végigkísérte a kerékpározás. Nagyszerű módja ez annak, hogy fitten tartsd magad. Nagyon sokat segít akkor, mikor az autóban ülök, itt is, ott is adrenalin termel a szervezetem. Sokban hasonlít a két sport."

A biciklizés is veszélyes szakma. Tavalgy meghalt egy versenyző, pont ezen a hegyi szakaszon, miután nem tudott bevenni egy hajtűkanyart, és több 10 métert zuhant egy szakadékba. Webber lábtörését már említettük, de azt nem, hogy egy esztendője a válla is megsérült egy bukás következtében. Mit mondanánk Christian Hornernek, ha ma is valami hasonló esne meg...

Mindent azzal kezdünk, hogy felmérjük a hegyet, amit meg akarunk mászni. 21 hajtűkanyar, és egyszer sem lehet elengedni a pedálokat, folyamatosan hajtani kell. Prost és Webber gyönyörű stílusban bicikliznek. Gyorsak és kiegyensúlyozottak. „Sok örültet látok, akik beláthatatlan kanyarokban előzgetnek autókat. Őket bizonyára még sosem ütötték el" – mondja kicsit morcosan az ausztrál. →

Hiába a 7,9 százalékos emelkedő, Prost és Webber így is gyorsak voltak...



Túl vagyunk a reggelin, és Prost korábbi javaslata, miszerint akár 120 kilométert is teljesíthetnénk a Tour távjából, már nem tűnik olyan jó ötletnek, mivel a francia által szorgalmazott bemelegítés kicsit talán túl keménynek is bizonyult az utolsó nagy emelkedő előtt. Amikor megérkezünk Bourg-d'Oisansba, ami egy kilométerre Alpe d'Heuz alatt található, még irányba kell vennünk Grenoble-t, mielőtt elérkeznénk Col d'Ornon-hoz, ami 1370 méter magasan található, és csak 500 méterrel fekszik alacsonyabban végcélunknál. Még egyikük sem látta Ornot, de Prost mindenképpen szeretné megtekinteni. Mint pártatlan szemlélő, azt kell gondolnom, hogy a négyszeres világbajnok szeretné kihozni Webberből a legjobbat. 32 fokok meleg van, és egyikünknek sincs szüksége egy 750 méteres bemelegítő mászásra. Senki nem fog meglepődni azon, ha azt mondom, hogy Prost sokkal jobban felkészült a hosszú távú hajtásra. Fiával, Nicolással minimum 150 kilométereket szoktak egyben letekerni. Persze ahhoz sem fér kétség, hogy a Col d'Ornon gyönyörű hely, és Webber bizony boldogan örül a kitérőnek. A tekerés igazi szenvedély ennek a két embernek, ráadásul kivételes dolog látni őket egymás mellett.

Idővel visszatérünk Bourg-d'Oisans-hoz és megengedünk magunknak egy palack vizet, ami jó döntésnek mondható egy ekkora távot követően. A hegy lábánál egy utolsó szervíz következik, ahol mind a két versenyző megszabadul az utolsó súlyfeleslegtől. A második vizes palackot, fölös ruhadarabokat, sőt Prost még a bukósisakját is lent hagyja. Következhet a 14 kilométeres kapaszkodás. „Egy óra alatt teljesíteni akarom a távot” – szólal meg az indulás előtt a Professor, ami már csak azért is becsülendő, mert Evans 45 perc alatt tudta le a távot, a mindenkor rekord pedig 37 perc 35 másodperc. „Ha Alain egy óra alatt teljesíti a távot, akkor nekem is muszáj” – mondja Webber. Nagy szavak ezek, készen állunk az indulásra.

...Tom Clarksonnak a Boardman SLR 9,8-as kerékpár sem segített, hogy felzárkózzon a pilótákra

# Q3

## A legfőbb kihívás

Az első szakasz a legkeményebb. A Rommanche folyótól egészen a „Falig”, ami két kilométeres távot jelent, 11 százalékos emelkedőn hajtunk felfelé. „Sose hajts rá a piros részre, mert onnantól nem tudsz visszatérni a fekete pályára az emelkedő során” – tanácsolja Prost. Ha egy embert olyan becenévvel illetnek, mint a Professor, akkor jobbnak tűnik hallgatni a tanácsaira. Már az elején úgy döntök, hogy hagyom őket elhúzni, meg sem próbálok felvenni velük a versenyt. Prost már az indulásnál bekeményít, és nagyon fürgén teker fel a hegyre. Mindössze négy hajtókanyarra van szükségem ahhoz, hogy látótávon kívülre kerüljek a két élsportolótól. Attól a pillanattól kezdve számomra már szinte csak a túlélés a cél. „Az első szakaszokon nem beszélgettünk sokat. Csak kommenteket fűztünk azokhoz, akiket megelőztünk és az üzenetekhez az útra festve. Nagyon keményen küzdöttünk” – fogalmazott Webber. Az utolsó két kilométer érdekesnek mondható. Az F1 Racing fotósa, Andy Tipping végig a pilótapáros mellett haladt egy autóban, és fotózta őket. Az ő elmondása szerint is hihetetlen volt nézni, ahogy egymást hajtva versenyeztek.

„Fej-fej mellett haladtak, és nagyon hasonló ütemben tekertek, egészen három visszafordítóig a végéig. Akkor Prost robbantott, Webber pedig tartani akarta a tempót. A francia nagyjából 30 másodperces előnyt kovácsolt össze magának a befutóig, ahol bevárta Webbert, hogy együtt érhesse fel a csúcsra. Több száz bringást láttam feltekerni, de ezek ketten abszolút a leggyorsabbak voltak. Senki nem tudta megelőzni őket, és látszott, hogy mindent beleadnak. De örültem, hogy én a kocsiban ülhetek” – fogalmazott a lap munkatársa.

A befutót követően Prost elmondja benyomását az utolsó szakaszokról. „Valójában, nem is tudtam, hogy Mark leszakadt rólam. Csak a vége felé, egy hajtásban vettem észre, hogy nincs már mellettem. Szinte végig együtt haladtunk, ezért azt akartam, hogy együtt is érzünk fel, ezért lassítottam le.

Webber belátja, hogy veszített, és becsültelesen áll ehhez is. „Amikor Alain elszakadt tőlem, nem nagyon tudtam mihez kezdeni. Már majdnem mindent kiadtam magamból” – mondta az ausztrál. A korrektség kedvéért azért meg kell jegyeznünk: egyikük sem tudott egy órán belül célba érni. Idejük: 61 perc, 55 másodperc. 15 perccel voltak lassabbak a profiknál, és még így is rámentek 11 perccel. A roham utáni megbeszélés nagyjából 30 percig tart, és mindent átbeszélnek, kielemezik miért nem sikerült egy óra alatt felérni. „Szembeszel volt ma. Ez sajnos ártott nekünk” – mondja Prost. →

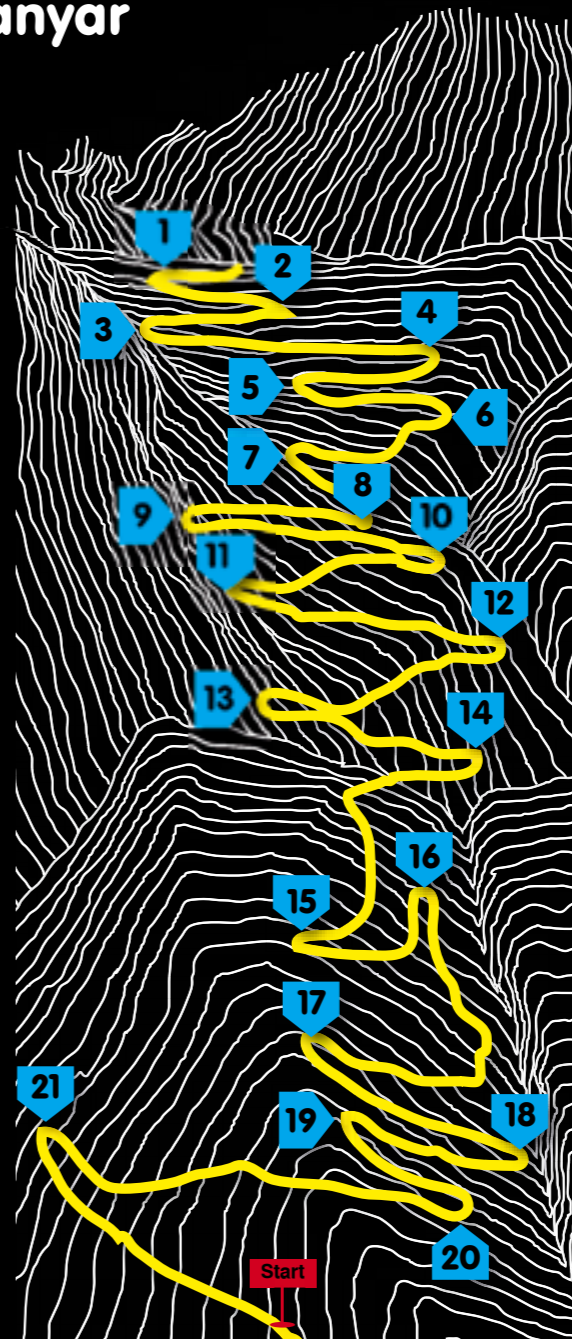
## Mennyire meredek?

1850 méterre feltekerni olyan, mint hatszor felgyalogolni az Eiffel-toronyra. Csak nehezebb...



## 21 hajtókanyar bárkinék betenne

A biciklisek úgy mennek végig a hullámvasúton, hogy közben sokszor az autók kipufogógázát is be kell szívniuk



**A KIHÍVÁS**  
**Szakasz hossza:**  
 21 kilométer  
**Átlagos emelkedés:**  
 7,9%  
**Maximum emelkedés:**  
 14%  
**Az utolsó szakasz kezdete:** 717 méter  
**A csúcs:** 1850 méter

**REKORDIDŐK**  
**Marco Pantano**  
 1997 – 37 perc 35 mp  
**Lance Armstrong**  
 2004 – 37 perc 36 mp





# Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

## TERÍTÉKEN: AZ ELEKTRONIKA



### ELMÉLETI MAGYARÁZAT



A standard elektronikus felügyeleti egységet (ECU) az összes csapatnak a McLaren szállítja. A rendszer a motor és a karosszéria, valamint a sebességváltó különböző funkcióit irányítja. A szerkezet 955 millió utasítást képes feldolgozni másodpercenként.

### Mennyire fontos egy Formula-1-es autóban az elektronika?

A Formula-1-es autók óriási mértékben függenek az elektronikától, de ezek a rendszerek némileg különböznek attól, amiket az utcai autókban használnak. Talán meglepő módon a hétköznapiakon kifinomultabb elektronikát használnak, amelyek a vezetést kényelmesebbé és mindenekelőtt biztonságosabbá teszik. Az F1-es autókban azonban nem megengedett olyan eszközök bevetése, amelyek segítenék a pilótákat, viszont úgy vannak megtervezve, hogy a maximális teljesítményt hozzák ki a csomagból.

### Milyen fajta elektronikus rendszerek is vannak egy Formula-1-es autóban?

Két kategóriába sorolhatóak a Formula-1-es autók elektronikus rendszerei. Az egyik típusba az ellenőrző, a másik típusba az irányító rendszerek tartoznak. Némely esetben azonban a rendszer mindkét feladatot ellátja, például a gyorsulásmérők nem csak arra használhatóak, hogy mérjék az autó kanyarban való viselkedését, hanem a differenciálzár vezérlésében is felhasználhatóak. A rendszer ellenőrzi az autó teljesítményét, és valós időben sok gigabájtnyi telemetriai adatot sugároz a boksza. Ezeket az adatokat körültekintően kiemelik, hogy meghatározzák azt, milyen műszaki ál-

lapotban is van az autó, valamint hogy további teljesítményt hozzanak ki belőle.

### Az Elektronikus Felügyeleti Rendszer (ECU) valójában mit is felügyel?

Az összes Formula-1-es csapat ugyanazt az ECU-t használja, amely a motort és a karosszériát felügyeli. A motor tekintetében a gyújtás, az üzemanyag-befecskendezés és a gázadás is elektronikusan vezérelt. De nagyon sok más ECU által vezérelhető funkció is van a motorral kapcsolatban, így például motorolaj irányítható át a segéd- és a fő olajtank között. A karosszériával kapcsolatban a legfontosabb, amelyet az ECU irányít, a sebességváltó. Ezekkel kapcsolatban a legfontosabb követelmény, hogy úgy legyenek képesek a kapcsolásokra, hogy ne veszítsenek a továbbított teljesítményből. A tökéletes munkához hihetetlenül pontos mérésre és irányításra van szükség, ehhez pedig hatalmas teljesítményű elektronika kell. A jelenlegi ECU 955 millió utasítást képes feldolgozni másodpercenként (MIPS), a 2013-as rendszer azonban már 4000 (MIPS) feldolgozására lesz képes.

### Van még valami, amit az elektronika irányít?

Nagyon sok különböző szenzor jele fut át az ECU-n, így az összes elektromos rendszert az ECU vezérli, beleértve a hátsó lámpát vagy a pilóta folyadékadagoló rendszerének a pumpáját.

### Mennyi szenzor van egy autóban, és pontosan mit is csinálnak?

Több mint 100 szenzor van a karosszériában és a motorban, amelyek mérik a gyorsulást, a nyomást, az erőhatásokat, a hőmérsékletet, a pozíciót és a sebességet. Ezek a szenzorok vezetékeken kapcsolódnak az ECU-hoz, egy Formula-1-es autóban közel két kilométer kábel található. A szenzorok értéke 7500 font, míg a beépített vezetékek 20 000 fontba kerülnek.

### Mi történik, ha meghibásodik az elektronika egy Formula-1-es autóban?

Az elektronika nagyon megbízható, de azért hibák előfordulhatnak. A rendszerek elég okosak ahhoz, hogy felismerjék a problémát, és a pilóta beavatkozása nélkül megpróbálják megőrizni a sérült rendszer működését. A mérnökök azonban így is figyelmeztető jelet kapnak a telemetrián keresztül. Így ők el tudják mondani a versenyzőnek, hogyan is oldja meg a gondokat.

### Hogyan illeszkedik a KERS az elektronikus rendszerekhez?

A KERS egy nagyfeszültségű és nagy teljesítményű rendszer, de ezt is elektronikusan irányítják. Bár a szükséges számítási feladatok tekintetében a KERS elkülönül az ECU-tól, mégis kapcsolatban áll vele, a szabályokhoz való illeszkedés, a hatékonyság és a biztonság érdekében.

„Ezért van az, hogy bizonyos napokon jobb időre vagy képes, mint mások?” Senkinél nem volt EKG, de Prost pulzusa 150 körül, Webberé pedig 160 körül mozgott, és mindketten nagy érdeklődést mutattak aziránt, hogy az idősebb korban lassul az emberek szívverése. Mielőtt elválnának egymástól, még mindannyian beállunk a zuhany alá. Ezt követően Prost bepattan Porsche Panamerájába, és Genf felé indul egy találkozóra, míg Webber Dél-Franciaországba ugrik át egy kis vakációra. Rendkívül élvezetes 24 órán vagyunk túl. Két versenyzőgeneráció összehasonlítása volt ez. Az F1 talán sokat változott az elmúlt 20 évben, de a pilóták hozzáállása és győzni akarása változatlan maradt. Ugyanolyan masszívák és kitartóak, mint voltak és lesznek mindig is.

Webber persze nem volt boldog amiatt, hogy Prost gyorsabb volt nála, és visszavágót szeretne még ebben az évben a négyszeres világbajnoktól. „Muszáj egy órán belülre kerülnöm” – mondja. Prost viszont vissza sem tudja fogni elégedettségét,

### Alain Prost 61 perc 55 mp

„Biztos vagyok benne, hogy jobb pilóta voltam, mint amilyen biciklis vagyok most.”



### Mark Webber 61 perc 55 mp (Prost bevárta őt)

„Legközelebb 1 óra alatt kell feljutnom a csúcsra.”



### Tom Clarkson 72 perc 55 mp

„Még mindig alig kapok levegőt ahhoz, hogy bármi kommentet kitaláljak.”



amiért ő volt a jobb. Amikor megdicsérem, amiért ilyen jól tartja magát és felveszi a versenyt a fiatalabbakkal, a vállamra teszi a kezét, és megértően mosolyog. Már közelebb jár a 60-hoz, mint az 50-hez, de még mindig fantasztikus atléta. „Biztos vagyok benne, hogy jobb pilóta voltam, mint amilyen biciklis vagyok most” – mondja nevetve, miközben kiáll a parkolóból.

Webber eközben talán már arra gondol, milyen problémái lesznek a legközelebbi futamon Sebastian Vettelrel. De belegondol-e abba, hogy mi történné vele, ha a fiatal Prost lenne a csapattársa?





**FLEETGUARD  
HŰTŐFOLYADÉKOK**



Nagyteljesítményű adalekolt hűtőfolyadékok és hűtőfolyadék szűrők



Kiegészítő termékek: hűtőrendszer tisztítók, DCA4 adalekok, tesztkészülékek



Értékarányos, tartósan stabil árak, mennyiségi kedvezmények



24 órán belüli térítésmentes szállítás az ország egész területére mennyiségi- és értékhatárok nélkül



Műszaki szaktanácsadás, tervezés, egyedi igények kielégítése



**UNIFILTER Szűrőtechnikai Kft.**



H-3300 EGER, MESTER U. 8. TEL: (36) 424-136 FAX: (36) 510-211  
H-1239 BUDAPEST, GRASSALKOVICH UT 255. TEL./FAX: (1) 287-0588  
E-mail: unifilter@unifilter.hu www.unifilter.hu www.fleetguard.hu



MI TÖRTÉNT VELE...

# DEREK DALY

Az autóverseny iránti szenvedélyével másokat motivál



## Egykor

A Williams FW08-as versenyautóját vezeti az 1982-es Monacói Nagydíjon, ahol a 6. lett



## Most

Mentorokat és menedzsereket képez. Nagyon elfoglalt fickó, ő ma már Mr. Daly

volt egy nagy balesetem, és komoly sérüléseket szenvedtem. Ez megváltoztatta az életem irányát: hat hónap sem telt bele, és a televízióban találtam magamat. Tíz évig dolgoztam az ESPN F1 és Indycar közvetítéseiben, mielőtt a Speed TV-hez kerültem. Még indultam néhány futamon, majd később sikeres sportkocsi versenyző lettem, végül 1992-ben, 39 évesen visszavonultam a versenyzéstől.

Azóta írtam egy könyvet és egy versenyzőiskolát vezetek. De manapság inkább az a fő munkám, hogy motivációs előadásokat tartsak. Ez ismét olyan dolog, amibe csak beleszóppentem. Úgy kezdődött, hogy nagy közönség előtt beszéltem az életemről, és nagyon jól ment. Egy ügynökség ezt követő-

en felkért, hogy képviselhesen engem, most pedig már országsszerte 16 különböző irodával állok kapcsolatban. A vállalatok azt mondják, hogy „keresünk egy előadót, aki az innovációról beszélne”. A motorsport az innováció miatt prosperál, így én elmagyarázom nekik, hogy az innováció olyan eszköz, aminek a révén ők jobbá és sokkal hatékonyabbá tudnak válni. Nemrég a PepsiCo kutatási és fejlesztési osztályának a vezetői számára tartottam szemináriumot, ők azt akarták megérteni, hogy mi különbözteti meg a legsikeresebb motorsport csapatokat a többiekétől. A motorsport nem hasonlít a többi sportra, így tudtam, hogy kell egy modell, hogy ezt a vállalati Amerika is megértse és tanuljon belőle. Az egyik eszköz, amit használtam, egy SAFE modell volt – sebesség, agilitás és hibátlan végrehajtás –, ez az autóversenyzés legmagasabb szintjének a modellje.

Számomra még mindig nagyon izgalmas, hogy azt a sportot, amit szenvedélyesen szeretek, arra használom, hogy a vezető cégek gondolkodására hatással legyek. Még ma is szenvedélyesen követem a Formula-1-et. A legtöbb futamra elmegyek, mert a fiam, Conor a GP3-ban versenyzik, így én lettem a mentora, a menedzsere és az edzője is.”



## 1978: F1-es bemutatkozás

A 15. helyre kvalifikálja magát Brands Hatchben, ahonnan a 8. helyre jön fel, mielőtt a felni hibája miatt kiesik.



## 1980: Karrieresúcs

Egy Tyrrell 009 volánja mögött az Argentin GP-n a 22. helyről indulva negyedikként ér célba



## Most...

Egyéb vállalkozásai mellett az 58 éves Daly nagyvállalatoknak dolgozik, mint motivációs előadó



# Visszatekintő

Nevezetes Forma-1 események novemberben, sok-sok évvel ezelőtt...



EBBEN A HÓNAPBAN

17

ÉVEL EZELEŐTT

## Ha már indulsz, akarj célba érni!

Az 1994. november 13-án megrendezett Ausztrál Nagydíj – amelyen Michael Schumacher megszerezte hét világbajnoki címéből az elsőt – nemcsak drámai volt, hanem ellentmondásos is. A német pilóta, aki az összesítésben csupán egy ponttal állt a williamses Damon Hill előtt, elkövetett egy szerencsétlen hibát, és a falnak ütközött. Benettonja ugyan vezethető maradt, de hogy be tudta volna-e fejezni vele a versenyt, az kétséges. Mindez azonban lényegtelenné vált, amikor Hill a következő kanyarban megpróbálta Schumit megelőzni, aki mindeközben kilökte. Mindketten kiestek, Michaelt pedig világbajnokká koronázták.



EBBEN A HÓNAPBAN

24

ÉVEL EZELEŐTT

## Suzuka berobban a köztudatba

Habár manapság bérelt helye van a versenynaptárban, sőt több versenyző kedvenc pályája, Suzuka első alkalommal csak 1987. november 1-jén rendezhetett Forma-1-es futamot. Fuji az 1977-ben megtartott második Japán Nagydíj után kikerült a naptárból, utána pedig tíz évnek kellett eltelnie, hogy Suzuka bekerüljön oda. A versenyen a ferraris Gerhard Berger győzött, azonban a hétvége drámai eseményét a két Williams-es csapattárs, Nelson Piquet és Nigel Mansell közötti csata szolgáltatta, amelyet a világbajnoki címért folytattak, és amely az előbbi javára dőlt el, ugyanis Mansell az edzésen balesetet szenvedett, és kórházba került.



EBBEN A HÓNAPBAN

51

ÉVEL EZELEŐTT

## Ragyogás a rajtrácson

A Forma-1-et mindenki a legcsillogóbb sportágnak tartja, és bizony a hírességek már az 1960-as években is utat törtek a rajtrácsra. A fotó 1960 november 20-án, a Riverside-ban megrendezett USA Nagydíjon, Kaliforniában készült. Azt látjuk rajta, ahogyan a nemrég megkoronázott világbajnok, Jack Brabham az 1950-es évek filmsztárjával és szexszimbólumával, Jayne Mansfielddel kerül félreérthető közelségbe, de erre a csapattfőnök, Charles Cooper nem is figyel. Sajnos Mansfield hét évvel később – mindössze 34 esztendősen – autóbaleset áldozata lett.



## Szingapúr Marina Bay Street Circuit

A pálya hossza:	5,073 km
Versenytáv:	61 kör – 309,087 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	30-32 fok
Aszfalt hőmérséklete:	31-34 fok
<b>Leggyorsabb kör:</b>	
Jenson Button	1:48,454



34



# ÉJSZAKAI MŰSZAK

## EURÓPÁN KÍVÜL IS VETTEL A LEGJOBB

Sebastian Vettel lendületét nem törte meg, hogy a Forma-1 távozott Európából: a Red Bull fenegyereke a szingapúri éjszakai műszakot is simán nyerte, de Jenson Button 2. helyezése miatt a vb-címvédést még nem sikerült biztosítani.

**SZÖVEG:** MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJTA BALÁZS, KALMÁR ISTVÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS



Nagy meglepetést tulajdonképpen nem kellett Vettel és a Red Bull újabb sikere: a riválisok Spától és Monzától remélték, hogy legyőzhetik a világbajnokot, ami végül hiú ábrándnak bizonyult, a délkelet-ázsiai városállam villanyfényes futamára pedig mindenki energiatálas főlényt jósolt, s ez be is jött.

Vettel már a nyitónapon is megvillantotta remek formáját: a hektikusra sikeredett – előbb a 7-es kanyarnál a szegélykő mozdult el a helyéről, majd Heikki Kovalainen Lotusának kigyulladt fékjei mi-

att lengettek piros zászlót – első tréningben Lewis Hamilton a McLarennel gyorsabbnak bizonyult a németnél, azonban a nap végére az 1-es rajtszámú sofőr vitorlázott az élre, sőt Hamilton elé Fernando Alonso is beférkőzött a Ferrarival.

Szombaton, az utolsó szabadedzésen a szuperlágú abroncsokon autózva Mark Webber végzett az élén a másik Red Bullal, Vettelt pedig Button a 3. helyre szorította vissza, az időmérőn azonban helyreállt a rend, és a német mindhárom etapot uralva szerezte meg idei tizenegy-

dik rajtelsőségét. Mivel közel 4 tizedes hátránnyal Webber végzett a címvédő mögött, a Red Bull lett az első rajtsor, és a tréning egyébként is jól kidomborította az idei erőviszonyokat: az energiatálasok mögött Button–Hamilton sorrendben a két McLaren zárt, őket Alonso és Felipe Massa révén a két Ferrari követte, míg a Mercedesek, Nico Rosberg és Michael Schumacher végeztek a 7-8. helyeken.

A pole megszerzése után Vettel a címvédés biztosításának érdemi esélyével készülhetett a futamra. A rajtnál a német megőrizte a ve-

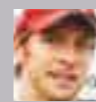
tő pozíciót, és végig az élén autózva kényelmesen nyert, de Button a 2. helyre felkapaszkodva elrontotta az ünnepet. A brit a rajtnál legyűrte Webbert, aki a belső íven támadó Hamiltonnal kakaskodott, ráadásul mindkét fél helyzete tovább romlott: az ausztrált és a britet Alonso is megelőzte, sőt a McLaren versenyzője mellett elment a két Mercedes is, akiket csak a 4-5. körben tudott visszaelőzni, a DRS használatával.

Vettel az első boksfordulót követően közel tíz másodperccel előzte meg Buttont, míg mögöttük Alonso és Webber haladt: a spanyol

### A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



**1. Sebastian Vettel:** „Az autó kifogástalanul működött. A biztonsági autó miatt ugrott a 30. másodpercnél előnyömbe, de jól sikerült az újraindítás, és a lekörözendőknek köszönhetően hamar újra előnybe kerültem Buttonnal szemben. Imádom ezt a pályát, mert ez a futam mindig hosszú és óriási kihívást jelent. Suzukában újabb esélyünk lesz a bajnokság eldöntésére.”



**2. Jenson Button:** „A csapat végig azt mondta a rádión, hogy óvjam az autót és a gumikat, így csak az utolsó 12 körben tudtam igazán keményen taposni a gázt. Üldöztem Sebet a szuperlágú abroncsokon, de túlságosan nagy volt a hátrányunk. Egész hétvégén hibátlanul dolgoztunk, s bár van javítanivaló a csomagunkon, úgy érzem, hogy Suzuka nekünk fekszik majd.”



**3. Mark Webber:** „Sajnos idén túl gyakran találok magam a mezőny közepén, ahonnan vissza kell küzdenem magam. Nem tudok olyan rajtokat produkálni, mint tavaly. Dolgozom ezen, és nem kétséges, hogy javulni fogok. Erre szükségem is van, mert kockázatos dolog átverekedni magam a mezőnyön és a pályán nyerni pozíciókat, főként úgy, hogy nem működik a DRS.”

## MINDENFÉLE

Idei tizenegyedik, pályafutása huszonhatodik pole-pozíciójával Sebastian Vettel utolérte az örökranglista 7. helyén Mike Hakkinent. Szezonbeli kilencedik, karrierje tizenkilencedik diadalával a német 32. alkalommal állhatott dobogóra, így ebben a vonatkozásban az örökranglista 25. helyén áll, olyan nevekkel társbérletben, mint például Jim Clark, Jacques Laffite és Jean Alesi.

Először aratott győzelmet Szingapúrban a Red Bull, így a délkelet-ázsiai városállam negyedik futamán a Renault, a McLaren és a Ferrari után a negyedik olyan konstruktórré avanszált, amely győzedelmeskedett a villanyfényes futamon. Fernando Alonso számára megszakadt egy nagy sorozat: a Ferrari menőjével először fordult elő, hogy nem állhatott dobogóra itt.

Jarno Trulli, a Lotus versenyzője minden idők negyedik legtapasztaltabb Forma-1-es versenyzőjévé lépett elő: az olasz veterán Szingapúrban a 247-es nagydíját futotta, amivel magához utastotta David Coulthardot. A talján következő célpontja a 256 nagydíj-rajtot jegyző Riccardo Patrese, s mivel érvényes szerződése van a zöld-sárgákkal 2012-re is, esélye kínálkozik rá, hogy beérje az örökranglista 3. helyén állomásozó honfitársát.

Messze alulmúlta az előzetes várakozásokat a Lotus Renault GP Szingapúrban: a fekete-arany színű csapat kálváriája azzal kezdődött, hogy az első szabadedzés után kénytelenek voltak megválni a hűtés javítását szolgáló új fejlesztésektől, mert azok nem működtek, aztán jött a csapnivalóan sikerült időmérő, majd a futam, amelyen Bruno Senna a 15., Vitalij Petrov pedig csak a 17. helyen végzett. Sőt, a gárdának egy 7500 eurós bírságot is el kellett könyvelnie, ugyanis a biztonsági autós fázist követő újraindításnál azt közölték Sennával, hogy versenyezhet Sergio Perezzel, holott körhátrányban volt a Sauberhez képest. A bakinak egy kisebb tütközés lett a vége.



35



„A rajtnál a német megőrizte a vezető pozíciót, és kényelmesen nyert.”



már a 10. fordulóban lecserélte az abroncsait, az ausztrál pedig csak két körrel később tette ugyanezt, így pozíciót veszített a spanyollal szemben. Nem mindenkinek alakult ilyen jól a helyzete: Hamilton a szerviz után a 7-es kanyarnál kívülről próbálta előzni Massát, de az offenzíva sikertelennek bizonyult, a McLaren első szárnya eltalálta a Ferrarit, eltörtött, ráadásul a vörös versenygép jobb hátsó abroncsa defektes lett. A brit – akit az eset miatt áthajtásos büntetéssel sújtottak – a 16. helyről, míg az újabb kerékcserére kényszerülő brazil a 20. pozícióból folytathatta a viadalt.

Mivel a két versenyző az időmérőn is összetűzésbe keveredett egymással, Massa kifakadt az idén több vitatott esetben főszerepet játszó



A Lotus ezúttal is csak egy kigyulladt fékekkel félreálló kocsi „segítségével” tudta magára irányítani a figyelmet

**PIRELLI-JELENTÉS**

„Igazán látványos versenynek lehettünk tanúi a szingapúri kivilágított estében, ahol a stratégiáé volt a főszerep. A hőség, a páratartalom és a futam hossza nagyon megterhelte az abroncsokat, de mindkét keverék hibátlanul szerepelt két óra hosszan át. Nem volt különösebb probléma, az abroncskopás sem haladta meg a normális mértéket a nehézségekhez képest. Ez a verseny igen bonyolult stratégiát kívánt meg, és ennek megfelelően nagyon sokféle taktikát láttunk a csapatoktól. Ismét nagyszerű volt a végkifejlet, amikor Jenson Button üldözőbe vette Sebastian Vettelt, egészen a kockás zászló belengetéséig. A szervezők is remek munkát végeztek, így Szingapúr az F1-es szezon egyik legizgalmasabb eseménye lett.”

Paul Hembery, Pirelli motorsport

Hamiltonra: „Képtelen gondolkodni, még abból sem tanul, ha megbüntetik. Fontos, hogy a versenybírók szemmel tartsák és megbüntessék, amikor kell” – káralt a brazil. Igaz, utólag olaj volt a tűzre, hogy a FOM által közreadott videóösszefoglalóból kiderült, hogy verseny-mérnöke, Rob Smedley az eset előtt alaposan felhorgelt a dél-amerikaiit: „Tartsd fel Hamiltont, amennyire csak lehet, romboljuk szét a versenyét, amennyire csak lehet. Gyerünk, fickó!” – hangzottak a brit szakember szavai.



Szingapúrban az eddigi 4 futam alatt négy különböző csapat győzelmeskedett

Miközben Vettel zavartalanul utózott az élen, a mögöttes mezőnyben zajlott az élet: a 29. körben az ideális ívről lesodródó Rosberget megelőzte a Force India ása, Adrian Sutil és a Sauber-reménység, Sergio Perez, akitől a német szinte azonnal visszavette a pozíciót, s előzésre készült az érkező Schumacher is, de a 8-as kanyarnál eltalálta a mexikói újonc autóját, levegőbe emelkedett, majd a falnak csapódva kiesett.

„Volt egy pillanat, amikor előnyben voltam Perezrel szemben, de nem számítottam rá, hogy korán fog fékezni. Lassabb volt, mint én, és sajnos nem értettük meg egymást” – vélekedett Schumacher az esetről, amely után négy körön át biztonsági autó – Bernd Mayländernek az eddigi mindegyik szingapúri versenyen volt dolga – vezette a mezőnyt.

Vettel az újraindításnál megőrizte a vezetést és mindössze két kör alatt komoly előnyre tett szert Buttonnal szemben, míg a ritmusból kiköppenő Alonsót Webber a 10-es kanyarnál a 4. helyre szorította vissza. Mögöttük a Force India újonca, Paul di Resta

hajtott, Rosberget, Sutilt és Hamiltont maga mögött tartva, a McLaren azonban a szuperlágypirelliken felgyorsult, így a brit néhány körön belül megelőzte a skótot és a két németet, előrelépve az 5. pozícióba.

A hajrában Vettelnek főként a lekörözendők okoztak bosszúságot, így óvatosabb tempóra váltott, de Button hiába közeledett rohamtempóban, a németnek a kockás zászlóig sikerült megőriznie 1,7 másodpercet az előnyéből. A bajnokavatás a McLaren-menőnek köszönhetően elmaradt, ugyanakkor a végeredmény alapján kiderült, hogy Suzukában Vettelnek már egyetlen pont is elég az idei vb-cím biztosításához.

Webber és Alonso mögött a jól hajrázó Hamilton, valamint a brit előretörését megsínylő Force India–Mercedes szendvics, Di Resta, Rosberg és Sutil végzett. Massa is komoly vágát produkált: a Hamilton-incidens után visszacsúszót sofőr a 9. helyre verekedte fel magát, miután a futam vége felé közeledve sikerült maga mögé utasítania Perezet, aki így az utolsó pontot markolhatta fel a Saubernek.

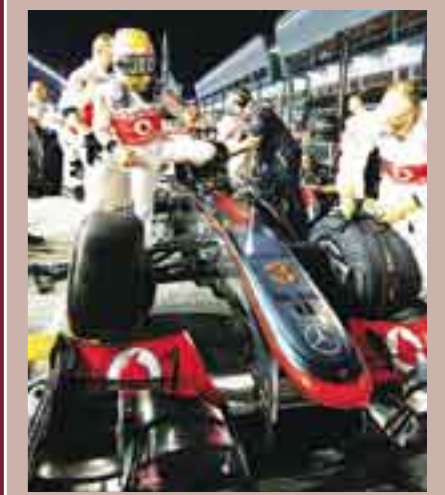
**A Szingapúri Nagydíj végeredménye**

1. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	61 kör, 1:59:06.757
2. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 1.737
3. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 29.279
4. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 55.449
5. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 1:07.766
6. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:51.067
7. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 1 kör
8. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
9. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 1 kör
10. Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
11. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
12. Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
13. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
14. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 2 kör
15. Bruno Senna	Renault	R31	+ 2 kör
16. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
17. Vitalij Petrov	Renault	R31	+ 2 kör
18. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 2 kör
19. Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	+ 4 kör
20. Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	+ 4 kör
21. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 5 kör
Nem érték célba:			
Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	47. kör
Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	28. kör
Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	9. kör

Heinz-Harald Frentzen csatlakozott tanácsadóként a sportfelügyelőkhöz Szingapúrban, ám a döntésekkel nem mindenki értett egyet: Jaime Alguersuari és Kamui Kobayashi például nem értette, miért kaptak áthajtásos büntetést a futamon. A Toro Rosso spanyolját azért büntették, mert koccant Jarno Trullival, álláspontja szerint azonban az ütközés „elenyésző” volt, így túlságosan erősnek érezte a szankciót. Kobayashira a kék zászlók figyelmen kívül hagyásáért csapott le, de a japán leszögezte: „Jómagam egyetlen kék zászlót sem láttam, nem is értem a büntetés mértékét.”

Paul Di Resta, a Force India újonc reménysége pályafutása eddigi legjobb eredményét produkálta a szingapúri 6. helyezéssel, a skót előző legjobbjá a hungaroringi 7. pozíció volt. „Nagyon mókás volt az első Szingapúri Nagydíjam. Továbbfejlesztett csomaggal érkezünk, amely lehetővé tette, hogy a versenyen jobb teljesítményt nyújtsunk, növeljük az abroncsok élettartamát, és ennek meg is volt a haszna” – értékelte a tavalyi DTM-bajnok. Vijay Mallya, a Force India tulajdonos-csapatfőnöke olyannyira fellelkesült, hogy már a konstruktori tábla 5. helyének elérését sem tartja kizártnak: „Van még öt futamunk, és építhetünk a lendületünkre” – mondta a szakvezető.

Lewis Hamiltont Szingapúrban elsősorban Felipe Massa részéről érte sok támadás, azonban a McLaren versenyzőjére ide, agresszív tartott magatartása miatt többen is orrolnak. Marti Whitmarsh, a wokingsiak szakvezetője védelmébe vette a 2008-as világlétsőt: „Lewis fiatal és tanulni fog az ilyen esetekből. Agresszív, de tudatos versenyző, aki versenyeket és bajnokságokat fog még nyerni” – fogalmazott a szakvezető.



**MEGELŐZHETI A BAJT,**  
hiszen most fillérekért javíthat!

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

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

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



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajo u. 1. [www.kovesdan.hu](http://www.kovesdan.hu)  
Tel.: 06-1-229-2500 [szerviz@kovesdan.hu](mailto:szerviz@kovesdan.hu)  
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

## KÉPESLAP SZINGAPÚRBÓL



# A NEVETŐ HARMADIK

## VETTEL KIKAPOTT, DE Ő A VILÁGBAJNOK

### Suzuka

Suzuka International Racing Course

A pálya hossza:	5,807 km
Versenytáv:	61 kör – 309,087 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	23-24 fok
Aszfalt hőmérséklete:	26-35 fok
<b>Leggyorsabb kör:</b>	
Jenson Button	1:36,568



Vettel a rajtnál alaposan megszorogatta, a fűre kényszerítette Buttont, de a brit így is megnyerte a futamot

Sebastian Vettel a Japán Nagydíjon elérte célját: a Red Bull kiválósága minden idők legfiatalabb kétszeres világbajnoka lett, ünnepét azonban elrontották, ugyanis csak a 3. helyen ért célba az idei harmadik diadalát arató Jenson Button, valamint Fernando Alonso mögött.

**SZÖVEG:** MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJTA BALÁZS, KALMÁR ISTVÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Mivel a szingapúri végeredmény fényében Vettelt mindössze egyetlen pont választotta el a második vb-címtől, a németen kívül senkinek nem volt kétsége afelől, hogy Suzukában előkelhetnek a két héttel korábban behűtött pezsgők, s a fiatal pilóta dicsőségét hirdető, aranyozott feliratú pólók. A kérdés csak az volt, hogy

sikerül-e a maximalista ifjoncnak stílusosan, idei tizedik elsőségével ünnepelnie a történelmi sikert, ahogyan azt a Red Bull berkeiből kiszivárgott információk alapján eltervezte.

Mióta 2009-ben átszerződött a nagyobbik energiatalos csapathoz, Vettel sem pole-pozíciót, sem győzelmet nem engedett át Suzukában

senkinek, így a McLaren a nyitónapon óriási meglepetést okozott. Mindkét tréningben Button bizonyult a leggyorsabbnak, akit délután Alonso és Vettel követett, ám a német felemás napot zárt: Montreal és Isztambul után folytatva nyitótérkép-pechszériáját, amikor a Degner 2-es kanyarnál kisodródott, a falnak csapódott,

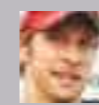
és megtörte az RB7-es első szárnyát, taccsra téve ezzel a hétvégére szánt legfőbb újdonságot, az új fejlesztésű záróelemet.

Másnap délelőtt a német újfent 3. lett a két McLaren, Button és Lewis Hamilton mögött, s ekkor még csak a Red Bull garázs mélyén tudták, hogy milyen lázas háttér munka zajlik a csapatnál. A pénteki bukás után a vezérkar azonnal utasítást adott az összetört szárnyelem pótlására: az ominózus komponenszt előbb rekordgyorsasággal legyártották a Milton Keynes-i gyárban, majd magánrepülővel előbb

Nagoyába, onnan pedig helikopterrel Suzukába szállították, ahová fél órával az időmérő edzés kezdete előtt érkezett meg.

Noha az észveszejtő megmozdulást óvatos becslések szerint is 150 ezer euró bánta, nem volt felesleges, Vettel ugyanis a komponens néhány tizednyi hasznánál jóval kevesebbel, mindössze 9 ezrednyi előnnyel csente el a rajtelsőséget Button orra elől, folytatva ezzel a Red Bull egész évben tartó kvalifikációs hegemoniáját. A német csak a Q3-ba futott utolsó próbálkozása során tudott gyorsabb lenni a 2009-es

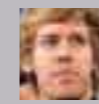
### A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



**1. Jenson Button:** „Rendkívül érzelmes számomra ez a győzelem, mert ennek a pályának csodálatos múltja van és a közönség szenzációs. Olyan, mintha ez lenne a második hazai versenyem. Seb leém vágott a rajtnál, így a fűre kellett húzódnom, és el kellett vennem a gázt, különösen óriási baleset lett volna a vége. Emiatt veszítettem egy pozíciót, de a visszavágás annál kielégítőbb volt.”



**2. Fernando Alonso:** „Tudtuk, hogy az időmérőn a Red Bull és a McLaren mögött leszünk, a futamon azonban a gumikopás és más változók miatt előtűnt is megnyílt a győzelem lehetősége. A többiek elhúztak tőlünk az első öt-hat körben, de aztán felzárkóztunk. Ez a dobogó komoly motiváció az utolsó négy futamra. Koreában megpróbálunk legalább dobogón végezni.”



**3. Sebastian Vettel:** „Remek eredményt értünk el ma, megnyertük a világbajnokságot. Sok embernek kellene név szerint köszönetet mondanom, de csak egy alakít emelnék ki. Ő a trénerem, Tommi Parmakoski, aki egy remek fickó, nagyszerű szívvel. Ő volt mindig az első, aki óva intett attól, hogy olyan dolgokra gondoljak, amelyeket nem mi irányítunk.”



### MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei tizenkettedik, pályafutása huszonhetedik pole-pozícióját szerezte meg Japánban, ezzel a harmadik helyre lépett elő az egy idényen belül legtöbb rajtelsőséget gyűjtők örökranglistáján. A listát Nigel Mansell vezeti 1992-ben összegyűjtött 14 pole-jával, míg a 2. helyen Alain Prost állomásozik: a francia klasszis 1993-ban 13 kvalifikációs sikerig jutott.

Ide harmadik diadalával Jenson Button pályafutása során 12. alkalommal győzedelmeskedett, így az örökranglistán utolérte Mario Andrettit, Alan Jonest és Carlos Reutemannt. Ez volt a 2009-es világbajnok karrierjének 209. összecsapása, amellyel csatlakozott Nelson Piquet-hez a legtöbb nagydíjon induló versenyzők ranglétrájának 9. helyén.

Mivel Szingapúr után újra összetűzésbe keveredtek, Felipe Massa berágott Lewis Hamiltonra, és a Ferrari versenyzője nyíltan bírálta a McLaren színeit képviselő britet a futam után: „Nem érdekel, hogy mit beszélsz, csak az érdekel, amit a szövetség, az FIA tesz. Sokkal kisebb vétségekért is büntettek már meg embereket idén, itt az ideje tenni valamit. Neki idén már túl sok van a rovásán, az FIA-nak lépnie kell. Ők az egyetlenek, aki tudnak tenni valamit” – dühöngött a dél-amerikai, aki kilátásba helyezte, hogy panaszt tesz Hamilton ellen, ám végül elállt szándékától.

Minden idők legfiatalabb, 24 évesen és 98 napon kétszeres világbajnokká koronázott versenyzője zsinórban 17. alkalommal zárt pontszerző pozícióban, amelynél jobb szériával csak ketten büszkélkedhetnek a Formula-1 történetében. Michael Schumacher a 2001-es magyar és a 2003-as malajziai futam között zsinórban 24 alkalommal végzett pontszerzőként, sőt, a kétszeres világbajnok a 2003-as imolai és a 2004-es barcelonai futam között produkált egy 18-as sorozatot is. Fernando Alonsónak is van egy 18-as sorozata, amelyet a 2005-ös franciaországi és a 2006-os németországi futam között hozott össze.





világelsőnél, akit a kalkulációk szerint mindössze 68 centiméterrel múlt felül.

Barátnője hazájában Button revansot ígért a futamra a 2. rajtpozícióból, míg Hamilton a második rajtsorba került, amelyen a gyorsabb Ferrarival, Felipe Massával kellett osztozkodnia. 2008 világbajnoka a Q3-ban nem tudta időben megkezdeni utolsó gyors körét, ugyanis egy vitatható, leszorító incidensbe keveredett a Mercedes-veterán Michael Schumacherrel, aki szintén bukta az utolsó pillanatokra halasztott egyetlen próbálkozást, és idő nélkül fejezte be a zárófelvonást.

Alonso a Q1-es elsőség után a harmadik sorban landolt, amelyen a másik Red Bullal, Mark Webberrel kellett osztoznia, mögöttük pedig a versenybírók tett rendet a felső házban, négyen – Schumacher mellett a sauberes Kamui Kobayashi és a két Renault-s, Bruno Senna és Vitalij Petrov – ugyanis mért kör nélkül fejezték be a zárófelvonást. Kobayashi megkezdte, de nem tudta befejezni a kört, így a 7. helyre rangsorolták, Schumi a 8. rajtkockát mondhatta magáénak, míg a Renault-k gumisporolás miatt egyáltalán nem hajtottak ki a pályára a Q3-ban, így a 9-10. helyeken kötöttek ki.



Button másnap betartotta ígéretét, és győzött, jóllehet, az elején még úgy tűnt, hogy Vettel győzelemmel avanszál minden idők legfiatalabb kétszeres világbajnokává, 24 éves és 98 napos korában. A német a rajtnál egy agresszív manőverrel őrizte meg a vezető pozíciót, a nagy sebessel induló Button jobbra húzódnva két kerékkel még a fűre is kénytelen volt ráhajtani a Red Bull kemény védekező manővere miatt.

Vettel a kiállítás első körében még tartani tudta a vezető pozíciót, a másodikban azonban már alulmaradt Buttonnal szemben. A német a 19., a brit a 20. körben tudta le az újabb kerékcsereit, de mivel a McLaren kivezető

köre klasszisokkal jobb volt, mint a Red Bullé, Buttonnak sikerült Vettel elé visszatérnie. Sőt, a harmadik boksfordulóban Alonso is legyőzte Vettel: mivel a Red Bull a vártnál gyorsabban zabálta a lágy abroncsokat, már a 33. körben cserére kényszerült, míg a spanyol négy körrel tovább maradt a pályán, és átvette a 2. helyet.

Amíg Button az élen zavartalanul autózott, Vettel üzte-hajtotta ugyan Alonsót, ám a 48. körben a Red Bull parancsnoki állásából figyelmeztették, hogy ne vállaljon felesleges kockázatot. A leintéshez közeledve Button is visszavetett, amit Alonso próbált meg kihasználni, de mire lőtávolságra került volna, a McLaren-menő

### PIRELLI-JELENTÉS

„Szeretnék gratulálni Sebastian Vettelnek ahhoz, hogy elsőként lett világbajnok Pirelli abroncsban, a Formula-1-be való visszatérésünk után. Egész évben nagyszerűen versenyzett, nem meglepetés tehát, hogy elnyerte a második világbajnoki címét. Gratulálunk Jenson Buttonnak is a kemény küzdelemben kivívott, jól megérdemelt győzelméhez. A pilótákat a dicséret illeti ezért a fantasztikus versenyért, mi azonban azzal is elégedettek vagyunk, hogy az abroncsaink megállták a helyüket egy rendkívül nehéz pályán, a várakozásunknak megfelelően két-három kiállással és a szokásos mértékű kopással.”

Paul Hembery, Pirelli motorsport



Japánban az egész hétvégén dominált a McLaren, de csak Button tudott élni a nagy lehetőséggel

fokozta a tempót, az utolsó előtti fordulóban a verseny legjobb körét is megfutotta, és begyűjtötte idei harmadik győzelmét.

Az élmények mögött is dúlt a harc, Hamilton és Massa Szingapúr után újabb, nagy port kavart összecsapást produkált. A McLaren és a Ferrari a 22. körben koccant, amikor a brit balra húzódnva leszorította a támadó brazilt: a Ferrariról egy szárnydarab leszakadt, és rossz helyre, a pálya közepére esett, így a 24. fordulóban két körre beküldték a safety cart.

A dobogósok mögött Webber végzett, miután korai második kerékcserejével átugrota Massát és Hamiltont. Az 5. helyet Hamilton csípte meg, aki az összetett után a 37. körben újabb

csatát vívott Massával, és tisztán maga mögé utasította a Ferrarit. A dühös dél-amerikainak végül a 7. hellyel kellett beérnie, ugyanis Schumacher később halasztotta utolsó boksziállítását, aminek köszönhetően visszatérése óta először vezette egy darabig a mezőnyt.

A két kiállást választók legjobbjaként Sergio Perez a 8. pozícióban kormányozta célba a Saubert, megfutva az összecsapás 2. legjobb körét is. Vitalij Petrov, a Lotus Renault GP versenyzője szintén két kiállással végzett a 9. helyen, míg az utolsó pontot Nico Rosberg markolhatta fel: a Mercedes-reménység a mezőny végéről rajtolt, de három friss, lágy gumiszettjével sikerült felkapaszkodnia a pontszerző zóna alá.

### A Japán Nagydíj végeredménye

1. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	53 kör, 1:30:53.427
2. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 1,160
3. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	+ 2,006
4. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 8,071
5. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 24,268
6. Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	+ 27,120
7. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 28,240
8. Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	+ 39,377
9. Vitalij Petrov	Renault	R31	+ 42,607
10. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 44,607
11. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 54,447
12. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:02,326
13. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 1:03,705
14. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 1:04,194
15. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1:06,623
16. Bruno Senna	Renault	R31	+ 1:12,628
17. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 1:14,191
18. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 1:27,824
19. Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	+ 1:36,140
20. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 2 kör
21. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 2 kör
22. Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	+ 2 kör
23. Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	+ 3 kör

Nem ért célba:

Sébastien Buemi Toro Rosso STR6-Ferrari

Számos vendége volt a suzukai hétvége során a mezőny egyetlen helyi versenyzőjének, Kamui Kobayashinak, aki az év elején természeti csapást elszenvedett Fukushima környékéről hívott meg családokat. A Sauber versenyzőjének vendége volt például a város női énekkara is: a dalnokok vasárnap körbenéztek a paddockban, a vasárnapi rajtceremonián pedig ők énekeltek el a himnuszt.

Vettel alig hódította el pályafutása második vb-címét, Helmut Marko, a Red Bull sportigazgatója máris azt eszelte, hogy a németnek 2012-ben is jó esélye lesz a bajnoki titulus elhódítására: „Jövőre biztosan érettebb lesz, és jobbá válik műszaki fronton is. A tempója még mindig javul. Biztos vagyok benne, hogy teljesítmény tekintetében még nem érte el azt, amire képes” – mondta a Red Bull vállalat birodalmat birtokló és irányító Dietrich Mateschitz jobbkeze.

Hamilton elnézést kért a történektől Massától, akit saját bevallása szerint „tisztel” és „nagyra értékelt”, az ütközést pedig azzal indokolta a brit, hogy a visszapillantó tükrök vibrációja miatt nem látta a Ferrarit. Bár sokak szerint Hamilton érve bagatell, Martin Whitmarsh, a McLaren főnöke is előhozakodott vele: „Ahhoz képest, hogy húsz éve milyenek voltak a tükrök, a mostaniak elég nagyok” – nyilatkozta a csapatfőnök. „Ha azonban a vibrációt vesszük alapul, már nem elég nagyok. Nem túlságosan kedvezőek a versenyzői visszajelzések sem. Normál esetben annyit mondanak, hogy 'ha van valamilyen zűn a tükrökben, az azt jelenti, hogy van mögöttem egy autó'. Talán utána kellene néznünk ennek.”

Idén hatodszor rukkolt elő egyedi sisakfestéssel a Hispania versenyzője, Vitantonio Liuzzi, aki a Japánban ért természeti katasztrófa áldozatainak megsegítésére kívánta felhívni a figyelmet. „Itt vagyunk veletek” – állt a sisakon, amely a japán zászlót szimbolizálja, s amelyet a futam után a japán Vöröskereszt javára ajánlott fel. Hasonló célból használt egyedi festésű sisakot Jenson Button és Sebastian Vettel is.



# KÉPESLAP SUZUKÁBÓL



# well

©

- ✓ Reklám
- ✓ PR
- ✓ Online

[www.well.hu](http://www.well.hu)

**Yeongam**

Korean International Circuit

A pálya hossza:	5,615 km
Versenytáv:	55 kör – 308,630 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	20-21 fok
Aszfalt hőmérséklete:	23-26 fok
<b>Leggyorsabb kör:</b>	
Sebastian Vettel	1:39,605



# ÁLOMCSAPAT

## A RED BULL A KONSTRUKTŐRI ELSŐSÉGET IS MEGSZEREZTE

Lewis Hamilton megtörte a Red Bull kvalifikációs egyeduralmát Koreában, a futamon azonban a McLaren tehetetlennek bizonyult a kétszeres világbajnokként első futamgyőzelmét arató, s ezzel csapata vb-címvédéséről is gondoskodó Sebastian Vettel ellen.

**SZÖVEG:** MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJTA BALÁZS, KALMÁR ISTVÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Kijőznanodni is alig volt ideje a suzukai 3. helyezéssel minden idők legfiatalabb kétszeres világbajnokává avanzsáló, majd a futam utáni éjszakán a nagy előd, Michael Schumacher társaságában dorbézoló Vettelnek, öt nappal később ugyanis már a Yeongam-versenypályán volt jele-

nése a száguldó cirkusznak. Noha a konstruktőri titulust nem értékeli túl nagyra a nemzetközi szaksajtó, a Red Bull ezen a területen sem akarta sokáig húzni-halasztani a döntést, így a koreai futamra kizárólag a győzelmet jelölték meg elfogadható célként.

Jenson Button suzukai diadala után a McLaren is a győzelem reményében érkezett, s az utóbbi néhány futamon számtalanszor bírálta Hamilton révén uralták is a nyitónapot, igaz a versenyzők esős pályán köröztek, mint ha nem telt volna el egy esztendő a koreai viadal szakadó esőben megtartott debütálása óta. A 2008-as világlévő mögött Button zárt, míg Vettel feliratkozott mögégjük, hátránya azonban 1,8 másodpercnnyire rúgott, ami azt vetítette előre: ha a folytatás is esős lesz, az energiatalolsoknak rendkívül nehéz dolga lehet a wokingi riválisok ellen.

Nem így lett, a hétvége hátralevő részében elmaradt az égi áldás, a McLaren azonban megőrizte jó formáját. Szombat délelőtt Button állt az élre, aki új kasztnit kapott: a nyitődézsék

után a csapat a motorrögztítés környékén problémát talált, reggelre végrehajtották a cserét, így 2009 bajnoka 2 tizedet vert mögötte záró csapat- és honfitársára, míg Vettel ezúttal csak a 9. pozícióig jutott.

Button teljesítménye hiába tűnt biztatónak, az időmérőn Hamilton vitte a prímet, aki mindhárom etapot uralta, és sikerült megszakítania a Red Bull kvalifikációs hegemóniáját, amely a tavalyi évadzáró óta tartott. A brit a Q3-ban 1:35,820-as körrel végzett az élen, amire Vettelnek nem volt válasza, viszont a német – riválissal ellentétben – végig szuperlágú keveréken

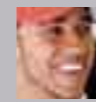
autózott, így megspórolta az összes, a futamra tartósabbnak vélt lágú szettet, ráadásul utolsó körével így is sikerült elcsipni a 2. rajtkockát a másik McLaren elől.

Button a másik Red Bullal az utolsó mért körét félbeszakító Mark Webberrel osztozkodhatott a második rajtsoron, míg őket a Ferrarik követték, ahol kisebb házon belüli meglepetés született, mivel Felipe Massának zsinórban másodszor is sikerült maga mögé utasítania az időmérőn Fernando Alonso. Nico Rosberg repesztette a 7. időt, aki a Q3-ban egyedülként képviselte a Mercedest. Michael Schumacher

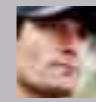
### A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



**1 Sebastian Vettel:** „Nagyszerű volt azt látni, hogy az egész csapat továbbra is keményen dolgozik a sikerért. Mókás volt ma vezetni, az autó egyre gyorsabb és gyorsabb lett. Köszönet illeti a Renault-t, akik nagyszerű munkát végeznek, de az egész csomag fantasztikus. Nagyszerű, hogy sikerült megnyerni a konstruktőrök világbajnokságát is.”



**2 Lewis Hamilton:** „Nem sikerült rosszul a verseny. Mark végig szenzációsan vezetett, Sebnek pedig gratulálok. Rendkívül gyorsak voltak ezen a hétvégén, képtelenség lett volna utolérni Sebet. Az autó mindenütt állóra fékezett, küszködtem az alulkormányzottság miatt is, ennek ellenére jól sikerült számomra ez a hétvége, annak fényében, hogy milyen nehéz volt az utóbbi időszak.”



**3 Mark Webber:** „A mai nap a csapatról szólt. A konstruktőri titulust elhódítása masszív siker. Jőmagam csalódott vagyok amiatt, hogy nem sikerült megszereznem a második helyet. Intenzív csatát vívtam Lewis-zal. Több ízben próbáltam előzni, de ez nem könnyű feladat egy olyan kaliberű versenyző ellen, mint amilyen ő. A rajtom végre jól sikerült, és nem rossz az eredmény sem.”

## MINDENFÉLE

Sebastian Vettel a koreai győzelemmel az örökranglista 12. helyére lépett elő: az idei tizedik, pályafutása huszadik diadalát arató német egy másik kétszeres világbajnokhoz, Mika Hakkinenhez zárkózott fel. Bár a Red Bull kiválósága egész évben dominál, mindössze másodszor fordult elő, hogy a verseny leggyorsabb körét is sikerült megfutnia, így karrierje kezdete óta ebben a tekintetben már nyolc leggyorsabb körnél jár.

Míg Vettel a futamgyőzelmek terén jeleskedik idén, addig csapattársa, Mark Webber a 3. helyezések vonatkozásában „vitézkedik”: az idei első diadalával továbbra is adós ausztrál a szezon során hetedszer állhatott fel a dobogó legalacsonyabb fokára, ami új rekordot jelent. Az előző „bronzos” csúcsot Gerhard Berger és Jenson Button tartotta: az ausztrák 1995-ben, a brit 2004-ben hatszor-hatszor végzett hasonló pozícióban.

A koreai végeredménnyel a Red Bull a konstruktőri vb-cím megvédését is bebiztosította, az energiatalols különítmény 2005 óta datálódó fennállása során másodszor bizonyult a Forma-1 legjobb gyártójának. Az energiatalols csapat számára műszaki megbízhatóság terén is kifogástalanul alakul az idei szezon: technikai hiba miatt legutóbb a tavalyi Koreai Nagydíjon búcsúzott Red Bull-versenygép, akkor Vettel egy motorhiba miatt esett ki.

Lewis Hamilton a pole-pozíció megszerzésével véget vetett a Red Bull kvalifikációs hegemóniájának, és pályafutása eddigi leghosszabb, 26 futamon át tartó pole-ínségének. A tavalyi Kanadai Nagydíj óta az első rajtkockát először megszerző brit a karrierje 19. rajtelsőségét produkálta. Nincs sok oka a keseregésre a Red Bullnak sem: bár a nagy széria megszakadt, minden idők harmadik leghosszabb időmérő-sikersorozatát hozták össze: az energiatalolsok zsinórban 16 rajtelsőségénél többet csak a McLaren (17 pole az 1988-as Német Nagydíj és az 1989-es Német Nagydíj között), valamint a Williams (24 pole az 1992-es Francia Nagydíj és az 1993-as Japán Nagydíj között) tudott összehozni.







Schumachernek megint nem sikerült maradandót alkotnia



Petrov első szárnyának mentése összehúzta a mezőnyt

a középső fázis végén a gumik vibrációjával bajlódott, nem tudta továbberekedni magát, így a 12. helyen kötött ki.

A futamon Vettel megmutatta: nem véletlenül hangoztatta, hogy a sikeres címvédés ellenére egy pillanatra sem fog lazítani. Hamilton a rajtrácsról elrugaszkodva megőrizte a vezető pozíciót, ám a 4-es kanyarban már nem bírta tovább Vettel rohamát: a német kifékezte a McLarent, és már az első körben jelentős előnyre tett szert. Mögöttük Button gyatrán kezdett, ugyanis

a 3-as kanyarban előbb Webber, majd a két Ferrari is megelőzte. A kiállások első köre – Hamilton a 16., Vettel a 17. fordulóban szervizelt – után nem sokkal elszállt az élen haladó Red Bull nagyjából 4 másodpercnél előnye, ugyanis a Lotus Renault GP-s Vitalij Petrov a 18. körben ütközött Schumacherrel, és pályára hajtott a biztonsági autó. Az orosz a 3-as kanyarban, egy elhibázott előzési manőver közben hátulról trafálta el az Ezüstnyilat: a fekete-arany autóról az első szárny szakadt le, míg Schumi kocsjának

hátsó része szinte teljesen megsemmisült, s mivel a jobb hátsó kerék is defektes lett, az oroszral ellentétben a német nem tudott eleveckélni a bokszig. Petrov – aki kis híján Alonso Ferrariját is eltalálta – végül hiába jutott vissza a garázsokhoz, nem volt képes folytatni a futamot.

Vettel a 20. körben történt újraindításnál megőrizte a vezető pozíciót, a 35. körben zökkenőmentesen lezajlott a második kerékcseréje, így kényelmesen autózhatott kétszeres világbajnokként aratott első futamgyőzelméig. Hamilton nem tudta veszélyeztetni a németet, sőt, inkább a védekezésre kellett helyeznie a hangsúlyt Webber rohamai miatt. A brit és az ausztrál a futam második felében gigászi csatát vívott

## PIRELLI-JELENTÉS

„Bár szándékosan bátran választottunk abroncskombinációt erre a versenyre, és a csapatoknak kevés adat állt rendelkezésükre a pénteki időjárás miatt, rögtön a verseny elején láttuk, hogy a szuperlágú gumikeverék több mint tíz körre alkalmas teli tank mellett, és a lágú is többet bír húsznál. A pálya egyértelműen sokat javult ilyen rövid idő alatt, és már az első kiállásoknál látszott, hogy sokan kétkiállásos stratégiát fognak követni, aminél eggyel többre számítottunk. Többféle abroncsstratégiát is láthattunk, végül azonban mindkét gumikeveréken nagyon jó időt értek el a pilóták – Vettel lágú abroncsra futotta a verseny leggyorsabb körét a legutolsó körben – annak ellenére, hogy volt, aki négy vagy annál több kiállást és jelentős kopást jósolt a hétvégét megelőzően. Végezetül, szeretnék gratulálni a Red Bull Racingnek a konstruktőrök versenyének ismételt megnyeréséhez, ebben a számukra fantasztikus szezonban!”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója



egymással: a kenguruföldi nyomás alatt tartotta a 2008-as világbajnok, de előzési kísérletei rendre kudarcba fulladtak. A 34. körben szinte végig egymás mellett autóztak, míg a 49. körben a Red Bull el is ment a McLaren mellett az 1-es kanyarban, de Hamilton az autó jó kigyorsításának, valamint a KERS és a DRS egyidejű használatának köszönhetően szinte azonnal visszafoglalta a 2. helyet, amit egészen a leintésig megtartott. Button végül 4. lett: a rosszul sikerült rajt után a Ferrarikkal harcolt, és csatlakozott a bolyhoz a Mercedes reménye, Nico Rosberg is. Massa a kopott gumikon lelassult, Alonso pedig túl sokáig húzta az első kiállást, így a csata a brit és a német között zajlott. A 14. körben egyszerre szervizeltek, majd egyszerre tértek vissza a pályára: a bokszutcában fej-fej mellett haladtak, majd a kijáratnál Button – a fe-

hér vonalat is érintve – elengedte Rosberget, aki vel aztán oda-vissza előzték egymást a pályán.

Rosberget a végén a 8. pozícióban intették le, a lemorzsolódó németet az utolsó körben a továbbfejlesztett diffúzorral felvértezett Toro Rossóval kitűnően teljesítő Jaime Alguersuari is megelőzte, megszerezve ezzel a 7. pozíciót. Előttük a Ferrarik futottak: Alonso a második bokszfordulóban került Massa elé, de túlságosan sok időt veszített csapattársa mögött, így Buttont hiába próbálta célba venni. „Feladom, feladom” – kiabálta a kétszeres világbajnok spanyol, néhány körrel a leintés előtt. Alguersuari mellett a 9. helyen leintett Sebastien Buemi is pontokat szállított a Toro Rossónak, az utolsó egységet pedig Paul di Resta markolhatta fel: a Force India kiváló újonca saját csapattársát, Adrian Sutilt szorította ki a pontszerző zónából.

### A Koreai Nagydíj végeredménye

1. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	55 kör, 1:38:01,994
2. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 12,019
3. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 12,447
4. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 14,694
5. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 15,689
6. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 25,133
7. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 49,538
8. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 54,053
9. Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1:02,762
10. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:08,602
11. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:11,229
12. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 1:33,068
13. Bruno Senna	Renault	R31	+ 1 kör
14. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 1 kör
15. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
16. Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
17. Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	+ 1 kör
18. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
19. Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	+ 1 kör
20. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
21. Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	+ 2 kör
Nem érték célba			
Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	30. kör
Vitalij Petrov	Renault	R31	16. kör
Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	15 kör

Vettelt kis híján megbüntették az időmérő edzés után: a német a Q3-ban a 4-es és a 6-os kanyar között elhagyta a pályát, mert a csapattársa arról értesítették, hogy mielőbb térjen vissza a bokszba, máskülönben nem marad elég ideje az utolsó gyors körre. Manőverével a versenyző elméletileg megszegte a Sportszabályzat 20.3-as cikkelyét, amely szerint mindig a pályán kell haladnia, de az egyik bekezdés kimondja, hogy amennyiben valaki elhagyta a pályát, bármikor visszatérhet, ha „biztonságos körülmények között, jogosulatlan előny szerzése nélkül” teszi azt. A sportfelügyelők ez alapján döntöttek úgy, hogy Vettel esete nem igényel szankciót.

Öt rajtpozíciós büntetést szabott ki a versenybírók Vitalij Petrovra, aki kibombázta a versenyből Michael Schumachert. „Nem láttam, hogy Vitalij érkezik” – mondta az esetről Schumi – „Hirtelen megpördültem, majd azt láttam, hogy rossz irányban állok, és nincs hátsó szárny. Balszerencés eset volt, de megesk az ilyesmi, amikor keményen csatázol. Ilyen a versenyés, pedig a mai egy jól sikerült nap lehetett volna. Az autó versenykörülmények között ismét jól ment, és szerezhettem volna néhány pontot. Érdekes lett volna megnézni, hogy mire jutunk.”

Újabb értékes példánnyal gyarapodott Rubens Barrichello legendás bukósikak-gyűjteménye: a Forma-1-es Williams-istálló veteránja a Twitteren jelentette be, hogy megkapta Sebastian Vettel egyik fejfedőjét is. „Csodálatos meglepetés ért, mert hozzájutottam egy olyan sisakhoz, ami eddig hiányzott a gyűjteményemből. Köszö, Vettel!” – írta mikroblogján a sportág nagydíj-indulási rekordere, aki számos klasszis autóversenyző fejfedőjét őrizi.

Felipe Massa 150. nagydíját futotta a Ferrari színeiben, ám a jubileum alkalmából sem sikerült megszakítania dobogóinséges időszakát. A brazil legutóbb a tavalyi Koreai Nagydíjon állhatott pódiumra, amikor a 3. helyen intették le.





GPSMAP® 62s

## Terepre termett

Az új **GPSMAP 62s** kézi navigációs eszköz 5,1 centiméteres képátlójú, napfénynél is olvasható, 65000 színű kijelzőjével minden helyzetben utat mutat. Beépített, 3 tengelyű elektronikus iránytűje akkor is pontos, ha a készülék nincs szintben tartva. A barometrikus magasságmérő folyamatosan követi a nyomásváltozást, így megtudhatja az aktuális magasságot, sőt, a várható időjárást is megbecsülheti. A nagy érzékenyséű műholdpozíció-becslés segítségével akár sűrű lomboszat vagy nagy épületek környékén is kiválóan tájékozódhat. A **GPSMAP 62s** tárolja és megjeleníti a fontos információkat, úgymint helyszín, terep, vagy nehézségi fok. Terepálló és vízálló gumirozott borításával, kis súlyával a készülék extrém körülmények között is ideális társa lesz.

## KÉPESLAP KOREÁBÓL





# Termékeink megvásárolhatóak Budapesten a WestEndben, Budakeszin és a [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu) webáruházban.

<p><b>Sapka "Team"</b> cikkszám: V06TC ár: 7.490,-</p>	<p><b>Ing "Team"</b> cikkszám: V06RS ár: 21.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Póló "Team"</b> cikkszám: V06T1 ár: 11.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% polyester</p>	<p><b>Póló "GP Victory"</b> cikkszám: V05RRT1 ár: 11.990,- méret: S - XXXL anyaga: 100% polyester Cooldry</p>	<p><b>Női póló "Team"</b> cikkszám: V06LT1 ár: 10.490,- méret: XS - XL anyaga: 100% polyester</p>
<p><b>Sapka "Lewis"</b> cikkszám: V06D2C ár: 7.490,-</p>	<p><b>Póló "Lewis F1 Car"</b> cikkszám: 3102 ár: 8.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Póló "Jenson F1 Car"</b> cikkszám: 3112 ár: 8.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Póló "Vettel / 1"</b> cikkszám: M-105256 ár: 8.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Póló "Team"</b> cikkszám: M-105183 ár: 10.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>
<p><b>Sapka "Jenson"</b> cikkszám: V06D1C ár: 7.490,-</p>	<p><b>Galléros póló "Team"</b> cikkszám: G32039 ár: 24.990,- méret: S, M, XL, XXL anyaga: 100% Active Coolmax</p>	<p><b>Hosszúujjú póló "Drivers"</b> cikkszám: G31061 ár: 17.990,- méret: M, L, XL, XXL anyaga: 94% pamut, 6% spandex</p>	<p><b>Top "Champion"</b> cikkszám: M-106161 ár: 9.490,- méret: XS - XL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Póló "Champion"</b> cikkszám: M-106146 gyerekeknek is! ár: 7.990,- / méret: 116-164 ár: 9.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>
<p><b>Kulcstartó "Data"</b> cikkszám: V06DMK ár: 2.490,-</p>	<p><b>Póló "Nico"</b> cikkszám: G31048 ár: 12.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>	<p><b>Top "Nico"</b> cikkszám: G31051 ár: 12.490,- méret: XS - XL anyaga: 94% pamut, 6% EA</p>	<p><b>Top "Team"</b> cikkszám: M-105194 ár: 14.990,- méret: XS - XL anyaga: 100% polyester</p>	<p><b>Póló "SV Champion"</b> cikkszám: M-106171 ár: 9.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>
<p><b>Sapka "MS"</b> cikkszám: G60022 ár: 7.990,-</p>	<p><b>Sapka "Glock"</b> cikkszám: MV06TD1C ár: 6.990,-</p>	<p><b>Övtáska "Team"</b> cikkszám: 06879702 ár: 7.490,-</p>	<p><b>Sísapka "Scudetto"</b> cikkszám: 321470102 321470101 ár: 6.990,-</p>	<p><b>Hosszúujjú póló "S.Stripe"</b> cikkszám: 55810202 / 55810201 ár: 15.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>
<p><b>Sapka "Team"</b> cikkszám: SM111001 ár: 6.990,-</p>	<p><b>Sapka "Kamui"</b> cikkszám: SM111002 ár: 6.990,-</p>	<p><b>Ágynemű "Scudetto"</b> cikkszám: 600F23100 ár: 10.990,-</p>	<p><b>Cipő "Drift Cat III SF R/W"</b> cikkszám: 30346401 ár: 29.990,- méret: 40 - 46 anyaga: bőr</p>	<p><b>Póló "Scudetto Stripe"</b> cikkszám: 320030202 ár: 9.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut</p>

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteken kaphatóak, a készlet erejéig. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

## www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: [info@gpshop.hu](mailto:info@gpshop.hu), [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

GPshop Budakeszi 2092 Budakeszi, Fő u. 126.

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

Nyitvatartás:

Nyitvatartás:

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

H-Szo: 10:00 - 20:00, V: 10:00 - 18:00.

Tel: 20/521-27-06, E-mail: [megrendeles@gpshop.hu](mailto:megrendeles@gpshop.hu)

Tel: 20/521-66-99, E-mail: [westend@gpshop.hu](mailto:westend@gpshop.hu)

KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

# KÖNYÖRTELEN

Egy népi bölcsélet szerint vannak emberek, akiknek csak megszületniük volt nehéz, és még annak fájdalmát is a mamájuk viselte.

Vannak, és nem is kevesen, akik úgy vélik, hogy Sebastian Vettel is eme kivételes csoportba tartozik, mert amerre jár, virágok nyílnak a nyomában, előtte pedig, ha a dolgai úgy alakulnának, még a Vörös Tenger is szétnyílna, mint Mózes előtt, a megbízható bibliai forrás alapján. Szerencsére Sebastiannak eddig nem kellett keresztülmenni semmilyen tengeren, ő csak körözget a legkülönbözőbb pályákon, bár azt hiszem, ez a tenger dolog sincs azért még lefutva, ismerve Tilke mérnök zsenijét, és az arabok meg mindenféle népek gazdag pénztárcáját (kivéve a Gyevi bírót, azaz bennünket, magyarokat). A fejlődés ugyanis megállíthatatlan, és Abu Dzhabiban már csak egy lépés választja el a Forma-1-et attól, hogy a versenyzőknek egy tenger alatti alagúton is keresztül kelljen hajtaniuk, és szerintem a fejlődés spirális vonala előbb-utóbb oda vezet, hogy épül majd egy tenger feletti (vagy alatti?) Forma-1-es pálya is, hogy a milliárdnyi tévézőnek legyen valami nézni/látnivalója is, ha már maguk a versenyek ennyire unalmasak.

Újabban éppen Sebastian Vettel, az új fényes csillag miatt, aki már-már schumacheri magasságokban repked a mezőny előtt, bár arra azért vigyáz, hogy a többiek közül a legjobbak azért még lássák az autója hátulját. Schumi erre nem vigyázott, képes volt fél- és háromnegyed körökkel a többiek előtt menni, meg lekörözni őket, sikerült is megutáltatnia magát már a negyedik-ötödik világbajnoki címe körül. Most meg jó lenne neki azokból a félkörökből néhány tucat versenyenként...

De most nem róla, hanem Vettelről van szó, erről a szőke „fürtöskérőről”, akit egyelőre még majdnem mindenki imád, mert még csak a második világbajnoki címénél tart, és ilyenkor még izgató arról vitatkozni, hogy nyer-e majd ő is legalább hetet, mint az elődje, esetleg nyolcat, hogy jobb legyen nála?!

Az indulása ugyanolyan volt, mint a nagy előde, kettő egyvégtében, viszont hol van még az az öt sorozatban, mint a Ferrarié volt Schumival? Sehol. De nem lehetetlen. Annak ellenére, hogy ha jól emlékszem, Michael nyomában nem loholt egy olyan éhes farkas farka, mint Vettelében: Alonso, Hamilton, Button, Massa, Rosbergre gondolok elsősorban. (Webber nem tartozik ide, mert akármilyen éhes, köti a szerződése.)

Bár nem lehet azt mondani, hogy a nagy Öreg és az ifjú Titán egymás tenyeréből en-

nének, jól viselik egymást. Schumi elég bölcs ahhoz, hogy méltósággal tudja viselni világbajnoki címeinek terhét, Vettel pedig elég okos ahhoz, hogy ne benne lássa az ellenfelet. Hiszen egyikük a múlt, a másikuk pedig a jövő. Pályafutásuk között mégis vannak hasonlóságok.

Schumachert, ha úgy tetszik, a Mercedes nevelte fiatal korában, és ezért is van itt, túlkorosan a mezőnyben. Vettelt pedig, amint kinőtt a gokartból, amelyben sikert sikerre halmozott, a BMW (és a Red Bull) vette a szárnyai alá. Két tehető „atyá”. Kár lenne ugyanis feledni, hogy Vettel a Sauber-BMW csapatban bontogatta a szárnyait, tesztversenyzőként, s onnan szállt tovább a Minardi romjaiból újjáéledt Toro Rosso csapatához.

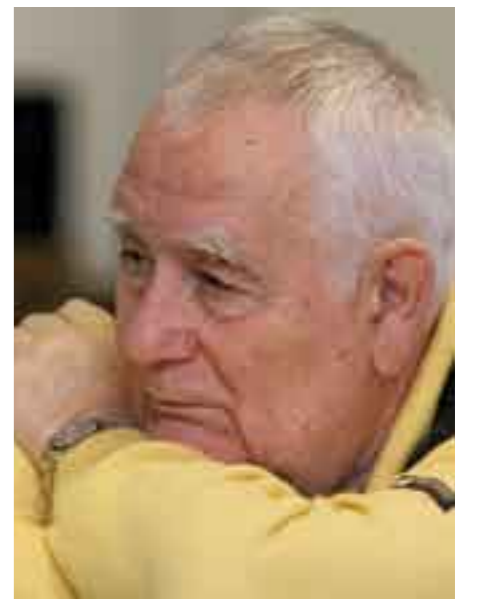
Az egyik sváb, a másik bajor szülőjének köszönheti karrierjét, a kezdő éveit, azokat, amelyeket a fiatal tehetségeknek csak egy kis csoportja, vékony rétege tud magának megszerezni, megteremteni. Észak-német barátaim szerint ugyan a Balkán Münchennél kezdődik, a BMW elég sokáig kitartott a Forma-1-ben ahhoz, hogy a nagyon fiatal Vettel igen jó bizonyítványt állíthasson ki magáról a világbajnokságban. Hogy megmutathassa, milyen nagyszerű esőmenő, hogy kiderüljön, nyerőnek született! Ezek után pedig már el sem tudta volna kerülni a sorsát: a Mateschitz-üzlettárs, Gerhard Berger megtalálta benne az évtized legnagyobb tehetségét!

A tehetség nyolcvan százaléka pedig a szorgalom, és Sebastian szorgalmával sem volt baj. Inkább vissza kellett fogni, mintsem hajtani, ébren tartani benne a derűs lelkű tinédzsert, aki valóban új szintet hozott, és éppen a legjobbkor a Forma-1-be.

Nekem mindmáig ez tetszik benne a legjobban, a két világbajnoksága ellenére. A szinte gyermeki báj, a csibészes mosolya, a hallatlan (és esetlen) igyekezete, hogy a dobogón állva kézzel-lábbal rejtjelekkel üzenetet küldjön

„Vettelről van szó, erről a szőke „fürtöskérőről”, akit egyelőre még majdnem mindenki imád.”

a menyasszonyának, Hannának, haza, mintha nem lenne telefon meg ezer más erre való cucc. És tetszik az az egyszerűség, tisztaság is, ahogy nem hordozza körül a világban a szerelmét („Más sem viszi a munkába a barátját!”), a nagyon csinos, nagy rámás, szőke lányt, akivel még a középiskolában szerették meg egymást. De főleg: azt értékelem benne a leg-



jobban, hogy most, sikerei eddigi csúcán is meg tudott maradni annak a nagy kamasznak, akinek megismertük.

Csodálatos háterszág van mögötte. A pénz előteremtő Mateschitz, aki legalább úgy szeret győzni, mint ő; a volt Forma-1-es dr. Marko, aki a saját, kényszerből elmaradt győzelmeit igyekszik pótolni vele; Niki Lauda, aki fiatal önmagát látja benne; no és a CSAPAT, amely érte dolgozik!

Sikerei titkát kutatva azonban, mindemellett, amit itt felsorakoztatni próbáltam, a kulcsszót nem én találtam meg, hanem a nemzetközi

szakcsajtó egy jeles címadója, aki Sebastian Vettel sikerének a titkát abban találta meg, hogy Sebastian, a versenyző: KÖNYÖRTELEN! És hajlok rá, hogy igaza van. Minden lehetőséget, a legkisebb esélyt is a győzelemre, könyörtelenül végigvisz, beteljesít. Fantasztikus...



### FLAVIO BRIATORE

szerint Sebastian Vettel jövőre is megállíthatatlan lesz, így nincs messze az az idő, hogy a német legyen minden idők legfiatalabb háromszoros világbajnoka.



### A NÉMET SZURKOLÓK

59,5 százaléka egy piac- és közvéleménykutató cég reprezentatív körkérdése alapján úgy vélekedik, hogy Vettel túlszárnyalhatja Schumacher hét vb-címét.



# Mansell: Vettel még évekig dominálhat

Ez az 1992-es világbajnok véleménye, aki tud pár dolgot a dominanciáról, és arról is, milyen egy bizonyos Mr. Newey által készített autóval versenyezni...

KÉPEK: VLADIMIR RYBONGARTSGETTY IMAGES; CHARLES COATES/LAT; JENS MUNSER; THRUSTMASTER FORDITOTTA: NEMETVÁRI LÁSZLÓ

Nigel Mansell rejtett figyelmeztetést küldött a mezőny többi tagjának azzal a véleményével, miszerint Sebastian Vettel és a Red Bull még évekig uralhatják a Formula-1 világot. „Biztos vagyok benne, hogy ha Christian Horner, Adrian Newey és Sebastian Vettel továbbra is együtt marad, akkor megismételhetik az egyeduralmat, amit a Ferrari mutatott be a Jean Todt, Ross Brawn, Michael Schumacher hármassal” – nyilatkozta.

A korábbi pilóta, aki 1992-ben szintén úgy nyert bajnokságot, hogy kiemelkedett a mezőnyből, abban is biztos, hogy Vettel ereje az RB7-es tökéletességében rejlik. „Senki nem nyerhet világbajnokságot, sőt még második sem lehet egy rossz csapattal, vagy egy rossz autóval.



### Kettő már megvan, de még mindig szükség lesz háromra, hogy beállítsa Schumi rekordját

Ezt abból is ki lehet következtetni, ahogyan Seb idén nyert. Tavaly talán mondhatták rá, hogy nem a legjobb módon szerezte meg a bajnokságot, de micsoda nagyszerű világbajnok volt!”

„Idén azonban mindenkinek bebizonyította, milyen fából faragták, mert véleményem szerint sokkal szebb módon védte meg a címét, mint ahogyan megnyerte. Az autója potenciálját is maximálisan kihasználta, hiszen 2011-ben előfordult, hogy nem az övé volt a legjobb autó, de ekkor is bejött második vagy harmadik helyen. Mindig befejezte a versenyt, egyszer sem esett ki. Igazán ösztönös és tehetséges pilóta. Az egyik legjobb kétszeres világbajnok az F1 történetében” – fogalmazott Mansell.

Vajon igaza van a volt világbajnoknak? Képes lehet Vettel és az RBR arra az erőfítoztatásra, mint a Ferrari 2000-tól 2004-ig? Nos, az összetevők a helyükön vannak.

Vettel már megújította megállapodását csapatával, és ez az összeállítás nyerő. Ha ki is tölti kontraktusát, és 2014-ig marad a csapatánál, akkor további három bajnoki címet gyűjthet be, amivel ő is zsinórban nyerhet öt címet, mint Schumi.

Newey, aki Mansell világbajnok Williams FW14B autóját is tervezte, szintén meghosszabbította szerződését további 3 évvel, és a Red Bull Racing stábjának 50 tagja is hasonlóan tett. Ezekkel a kontraktusokkal és a regulációk stagnálásával (amikhez Newey tud a leginkább alkalmazkodni), melyek 2014-ig kitarthatnak, nem nagy túlzás azt állítani, hogy Vettel egészen könnyen teremthet olyan zsinórban uralmat, mint Schumacher a 2000-es évek elején.

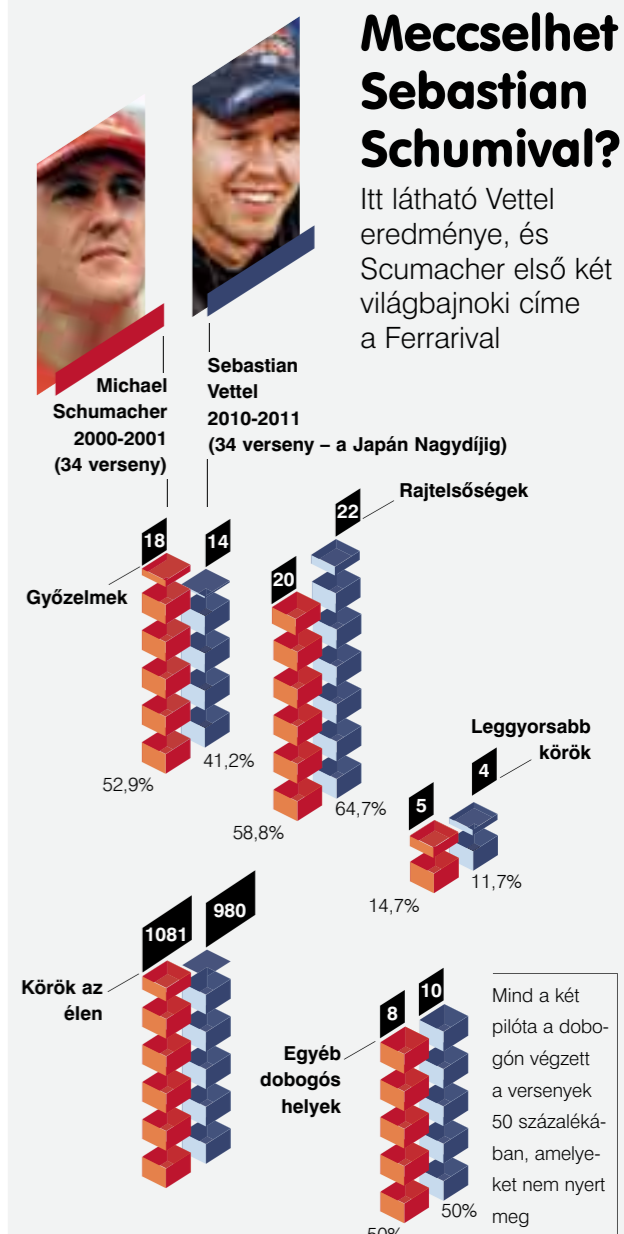
Ami viszont tagadhatatlan, hogy az ellenfeleknek az eddigieknél is nehezebb lesz megfogni ezt a nyerő csapatot a következő évben. Fernando Alonso harmadik szezonját kezdi meg a Ferrarinál, és nem tehet mást, mint egy mindent megdöntő rohambot indítani a végső győzelemért. A Scuderia már beígért egy jelentős változtatásokon átesett versenygépet. „Az előző évek kudarcainak analíziséből építkezünk. Rájöttünk, hogy túlságosan is konzervatív módon viselkedtünk, bezártuk a saját elménket, és elzárkóztunk az új dolgok elől. A következő évben egy sokkal agresszívabb aerodinamikai fejlesztéscsomagot láthatnak majd a rajongók” – fogalmazott Nikolas Tombazis.

Az elmúlt három évben bizony elkerülte a világbajnoki cím a McLaren-istállót is, de jövőre nagyon keményen fognak küzdeni, és a jelenlegi formájukat nézve helyes úton járnak. A Mercedes is veszélyes lehet. Leigazolták a korábbi Ferrari-szakembert, Aldo Costát és a Williamsnél, Red Bullnál és HRT-nél is megfordult Geoff Willist, hogy megalkossák saját technikai álmocscapatukat Ross Brawn és Bob Bell társaságában.

Nem szabad megfélemezni Mark Webberrel sem. Persze idén lemosa őt csapattársa, de megígérte, hogy jövőre sokkal felkészültebben tér vissza. Ha meg akarja állítani Vettelt, szüksége is lesz minden erejére...

## Meccselhet Sebastian Schumival?

Itt látható Vettel eredménye, és Scumacher első két világbajnoki címe a Ferrarival



### Hogyan szerepelt Michael 2002-től 2004-ig?

Vettelnek ezeket kell még elérnie, hogy versenyezhesen Schumival

Világbajnoki címek	Győzelmek	Rajtelsőségek
<b>3</b>	<b>30 (58,8%)</b>	<b>20 (39,2%)</b>
	Körök az élen	Leggyorsabb körök
	<b>1544 (48,8%)</b>	<b>22 (43,1%)</b>
		Egyéb dobogók
		<b>10 (47,6%)</b>

# HÁLÁS EMBER

A SZTÁRPILÓTA VISSZAKAPCSOLT,  
DE KÖSZÖNI, ÍGY IS JÓL VAN

Mostanság a DTM-ben bizonyítja gyorsaságát, de mindeközben a száguldó cirkusz világától sem tudott teljesen megszabadulni. **David Coulthard** persze már visszavett a régi tempóból, de emiatt egyáltalán nem elégedetlen.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TW STEEL



David a DTM-versenyzés mellett kommentátor a BBC csatornájánál és a Red Bull-istállóval sem szakította meg kapcsolatát

Igen komoly eredményeket tudhat magáénak. Összesen 15 szezont húzott le a legjobbak között, és ezalatt sikerült 13 futamgyőzelmet aratnia, 12 rajtelsőséget és 62 további dobogós helyezést szereznie. Begyűjtött még 18 leggyorsabb kört és 535 világbajnoki pontot. Többet, mint bármely más brit pilóta valaha. A 40 éves sármőr a változatosság kedvéért manapság is versenyzéssel tölti idejét, hiszen a Német Túraautó Bajnokságban (DTM) indul a Mücke Motorsport csapat színeiben egy C-osztályos Mercedes-Benz volánja mögött. Ideje azonban marad arra is, hogy a BBC száguldó riportere legyen versenyről versenyre, és természetesen Monacóban élő családjával is sok időt tölt. Aktív F1-es pályafutása utolsó csapatával, a Red Bullal továbbra is jó viszonyt ápol, számos promóciós esemény főszereplője: utcai parádék és reklámforgatások alkalmával rendre visszatér egy energiagyártós versenyautó ülésébe.

#### Hogyan áll jelenleg a DTM-es pályafutásod?

Azt hiszen, egyre jobb leszek. Folyamatos fejlődést tapasztalok. Itt ugyan minden arról szól, hogy udvarias maradj, míg a Forma-1-ben akkor érvényesülhet, ha agresszív módon viselkedél, de a DTM-ben is keményen kellett taposni a gázt és a féket. Nagyon tetszik. Összintén szólva olyan érzés kerülget ebben a sorozatban, mint gyerekkoromban. Né mondják el a Mercedesnek, de ingyen is csinálnám.

#### Az új Senna-filmet láttad már? Közel voltál az eseményekhez...

Nem, még nem tudtam megnézni a filmet. Tesztpilóta voltam akkoriban, és már a má-

sodik évemet töltöttem a Williamsnél, amikor Ayrton meghalt. Még abban a csapatban is, ahol annyi tehetséges és kiváló pilóta fordult meg, Senna kiemelkedett mind közül. Ő valamilyen módon különleges volt. Miután meghalt, 1994-ben, a San Marinói Nagydíjon, Frank Williams csak annyit mondott nekem: „Azt akarjuk, hogy a következő versenyhétvégén már te vezesd az autót.” 23 éves voltam, addig a pillanatig a szezon közben még egyszer sem ültem a versenygépkocsi. Egy kört mentem vele, aztán legközelebb már a Spanyolország Nagydíjon találtam magam a Williams volánja mögött.

#### Szüksége van egymásra az F1-nek és az Egyesült Államoknak?

Véleményem szerint, ha egy világbajnokságról beszélünk, akkor igen.

#### Mi a helyzet Austinnal?

Egy modern versenypályáról van szó. Indianapolis sosem lesz egy klasszikus helyszín, de Austinnak megvan az esélye erre. Olyan pályára van szükség, ami a pilóták benyomásaira épít. Olyanra kell lennie, ahol kanyarok vannak, amiben a versenyzők érezhetik, hogy bizony a határon kell autózniuk. Legalább 200-250 km/órás sebesség kell ahhoz, hogy egy F1-es pilóta megérezze a sebességet. Törökországban ez megvan, Malajziában remek szakaszai vannak a pályának, Szingapúr pedig varázslatos. Kínában a hátsó egyenesből indul egy remek kis kanyar, de az egyes fordítóban olyan érzése van az embernek, hogy már vagy 10 perce csak kanyarodik. Összességében egy jó versenypályán sok az előzési lehetőség és a gyors kanyar.

#### Mit gondolsz, az F1 mostanra nem vált kicsit túl irányítottá és idegenné?

Amikor még Mansellek, Prostok és Sennák versenyeztek, akkor ezen a kérdésen csak nevettem volna. Mára sajnos igazzá vált. Akkoriban a versenyzők még egykorúak voltak a csapatfőnökökkel. Az én időmben már idősebbek voltak a vezetők nálunk. Manapság én Mark Webbert tartom a régi kor pilótájának, aki ki mondja, mit is akar. Igazi sportember. Azt viszont jó dolognak tartom, hogy kibeszélik egymást a srácok, mert ez a show része. Az élet is erről szól.

#### A DRS és a KERS nem tette túlságosan is mesterségesé a versenyzést? Sokan gondolják így, pedig izgalmas év volt idáig a 2011-es...

A KERS olyan dolog, ami szinte észrevehetetlen, de nagyon hasznos, és sok helyen van jelen. Ami vitákat vethet fel, az a DRS. Azt viszont senkire nem lehet kijelenteni, hogy csak az egyik rendszer miatt tudott győzelmet aratni. Ezek csak a stratégiatényezők palettáját bővítették, és a szurkolók vágyait elégítették ki.

#### A Red Bull Racing istállót sokan illették már negatívan, a csapatutasítások megéléte miatt. Mi erről a véleményed?

Az egyik autó mindig nagyobb prioritást kap a másiktól. Az egyikbe jobb motor, több alkatrész és jobb mérnökök kerülnek. Az is sokszor igaz, hogy ha előbb jössz ki kerékcserére a csapattársadnál, akkor te fogsz nyerni. Vannak persze pályák, ahol ez fordítva igaz. Más csapatsportokban is láthatóak ezek

a jelek, mégsem beszél rólok senki. Csapatutasítás mindig volt és lesz. Persze úgy nőtem fel, hogy Forma-1-et néztem, és azt hittem, valódi versenyzést látok.

#### Milyen volt az első utcai autód?

Egy Mercedes 508d kisbusz. 18 évesen egy Renault 5 Turbót vezettem. Nem is olyan régen úgy döntöttem, felfrissítem kicsit az emlékeimet, visszatérek a fiatalságomhoz, és veszek egyet magamnak. Találtam is egy eladó darabot és kipróbáltam. Olyan érzés volt, mintha találkoznál az első barátnőddel, aki azóta felszedett 50 kilót.

#### Jelenleg milyen autók parkolnak a garázsodban?

Egy Mercedes C63 AMG, egy GL a két gyerekem, a nagy és a kutya kedvéért, valamint egy Aston Martin DB9. Valójában hatalmas Aston Martin-rajongó vagyok. Az emberek ránéznek, és könnyű csöppen ki a szemükből, olyan gyönyörűek. Én azért morzsolok el egy könnyűcseppet, mert tudom, mennyit fizettem érte.

#### Hiányzik a Forma-1 és a vezetés?

Még manapság is rendszeresen vezetek F1-es autót különböző események alkalmából, persze a versenyzés velük már a múlté. De a kanyarok előtti bedőlés, a beszéd a mérnökkel ugyanolyan, mint más szériákban, ott is megvan, ahol most indulok.

#### A televíziós kommentátori munka nagy kihívás számodra?

A nagypám 90 éves, és világlejében a versenyzésért élt. Az embernek el kell döntenie, hogy hozzá beszél vagy egy rajongóhoz. Persze a mérnököknek nem szeretnék megfelelni, de szeretném, ha élvezetes módon tudnék közvetíteni.

#### Gondoltál arra valaha, hogy visszatérsz a Forma-1-be úgy, mint Michael Schumacher tette?

Nem tudnám már magam kitenni ekkora nyomásnak. A DTM semmi a Forma-1-hez képest. Csak emlékeztet egy kicsit arra, milyen volt a száguldó cirkusz, hiszen koncentrációra itt is szükség van. Akkor kihívás és élvezet nem érhet az életben, mikor egy éles F1-es autóval száguldasz Monaco utcáin vagy éppen az Eau Rouge-kanyarban, Belgiumban.

#### Hogyan tudnál a legegyszerűbben jellemezni egy Formula-1-es autót egy kívülről állónak?

Amikor minden beállítás tökéletesen sikerül, bármire képes vagy az autóval, a technikával ami dübörög alattad, amit te tartasz

kordában. Olyan későn fékezhetsz, amennyire csak akarsz, olyan gyorsan mérsz bele egy kanyarba, ahogyan csak szeretnél. Az ilyen alkalmak az én pályafutásom során csak ritkán következtek be.

#### Van kedvenc Forma-1-es időszakod?

Imádtam az 1980-as éveket. AV8-as és a V12-es motorok. Emlékszem, álltam a pálya szélén Silverstone-ban, a reggeli ködben. Nem láttam még, hogy mi közeledik, de a V12-es Ferrari-motornak eltéveszthetetlen hangja, morgása volt. Azok voltak az igazi idők. Nem vagyok a mai 18 ezres fordulatszám híve. Kijössz egy kanyarból 16 ezren pörögve, és váltani kezdesz, közben pedig csak halod és érzed, hogy BAM, BAM, BAM... Egy mai F1-es autónál mind ez 6 ezres fordulatszámánál nem ugyanaz.

#### Mit gondolsz, képes lenne az utca embere beülni egy ilyen versenyautóba, és menni egy olyan kört, amelynek ideje a 107 százalékos határon belül esne?

Ezt nem tartom valószínűnek. A leszorítóerő és a sebesség egymásra hatása mindent megváltoztat. Egy utcai autónál minél gyorsabban mérsz, annál kisebb lesz a tapadásod. A versenyautóknál ez más, ott elképesztő tapadást érnek el.

#### Tudnál még eredményesen vezetni a Formula-1-ben?

Talán 20 versenyképes kört tudnék autózni, többre nem lennék képes, a nyakam miatt. Mióta elhagytam a száguldó cirkuszt, csökkent az izomzatom. Ott kellett, hiszen fékezés közben 5 G nehezedett rá, kanyarokban 4,5. Olyan volt, mintha egy pörölyvel sújtának rá a tarkódra.

#### Tudjuk, hogy az F1-ben sok a harc és az ellenségeskedés. Szerezteél barátokat magadnak a sportágon belül?

Jacques Villeneuve véleménye mindig egyezett az enyémmel. Jenson Button jó haverom volt, és ő is Monacóban él. Versenyzőkkel azonban soha nem alakíthat ki az ember igazi barátságot, főleg nem a csapattársal. Olyan magas versenyzői szinten, ahol ez a sport áll, senkiben nem bízhat meg.

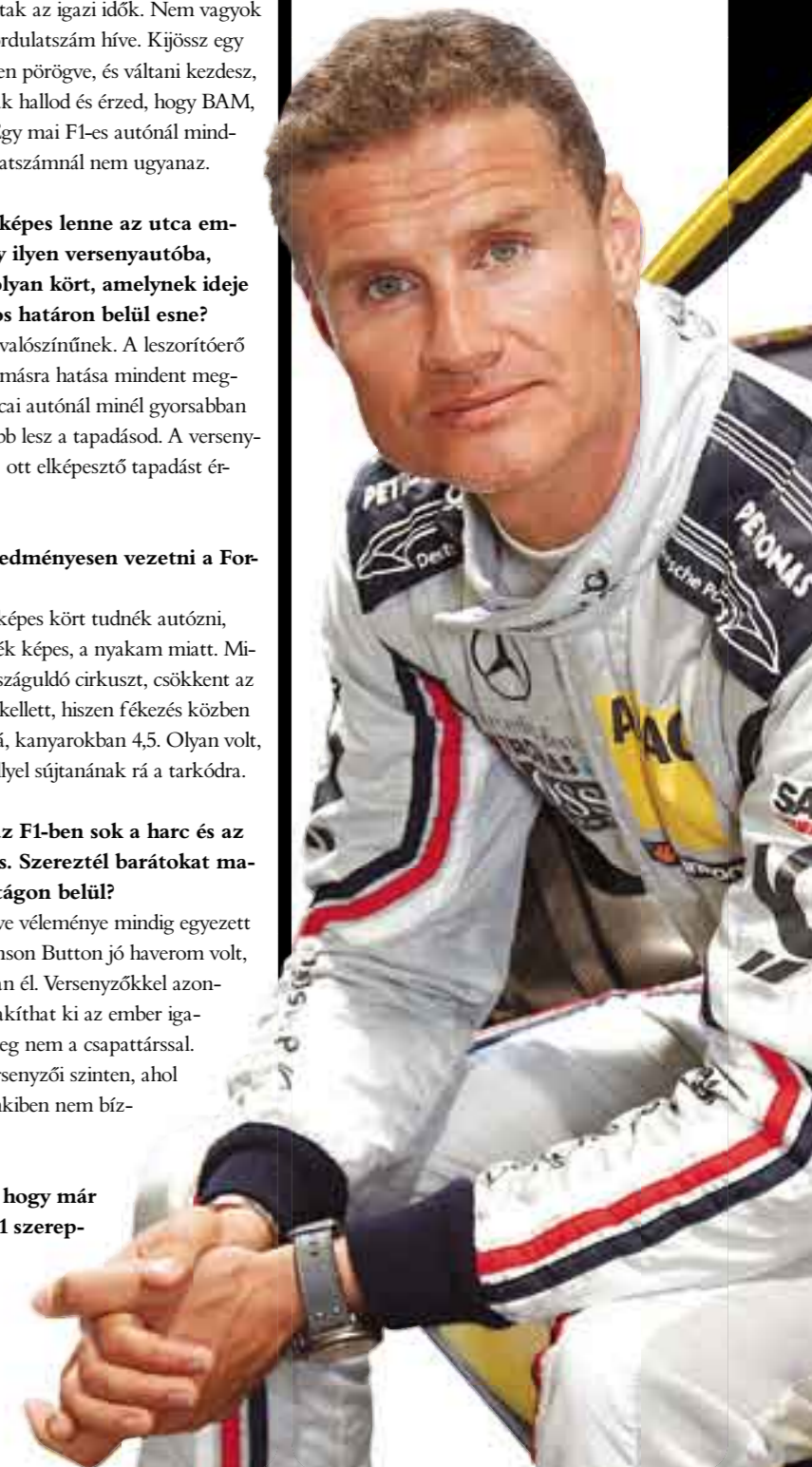
#### Mi a jó abban, hogy már nem vagy az F1 szereplője?

Sokkal nagyobb szabadságom van, és nem kell folyton a következő versenyre fókuszálnom.

Korábban az első tesztek előtti két héttől kezdve az utolsó nagydíj utolsó köréig hihetetlenül intenzív koncentrációra és kondicionálásra volt szükség.

#### Hiányzik valami?

Kissé vicces, de a pénz. De ha őszinte vagyok, akkor semmi. 11 éves koromtól kezdve, egészen addig amíg 38 lettem, a versenyzés volt az életem, és kicsit még ma is az. Elég volt, és hálás vagyok a lehetőségekért, amik adódtak előttem.



# MAGYAR SIKEREK A VILÁGDÖNTŐN

2011 INTERNATIONAL JET SPORTS BOATING  
ASSISIATION WORLD FINALS

A Magyar Jet-ski Szövetség 1992 alapítása óta évről évre akadtak magyar versenyzők, akik indultak az amerikai Világdöntőn, a sport „bölcsőjében”, az arizonai Lake Havasu City-ben, a Colorado folyó egy kiszélesedett taván – sajnos korábban kevés sikerrel. Október elején ezt a sorozatot törte meg Járányi Gergely és Szabó Barnabás.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: IJSBA

Néhány szó az idén harminc éves eseményről: az egész világról, 41 országból érkeztek versenyzők, hogy megküzdjenek a vb-címért. A rendezvény egy hétig tartott, hétfőtől vasárnapig. Először edzések, majd sorban kezdődtek a Novice, Vétérán, Amateur, Masters és Expert kategóriák küzdelmei, a hétvége pedig a csúcversenyeké volt. Valójában ezek jelentették a jet-ski versenyzés csúcspontját.

A sport 3 fő kategóriára bontható, a Runabout-tilós, Ski-állós és a Freestyle. A junior kategóriák csúcspontját jelentő Ski Junior Limited 13-15-ben indult a többszörös magyar/

Alpok-Adria bajnok Szabó Barnabás és egyik legnagyobb ellenfele, az 2011-es Ski Junior Stock (széria motorral szerelt) Európa bajnoka D'ess Alex Bendegúz. Mindkét fiú Hydrospace S4-gyel versenyez. A Junior finálén 14-en vehettek részt, és ahogy várható volt, kvalifikációs futamot kellett futni a döntőbe jutásért. Hétfőtől péntekig szeles idő nehezítette a versenyzők dolgát, időnként másfél-kétnégy méteres hullámok tornyosultak a vízen. Hétvégére azonban lecsillapodott a szél, és visszatért az amúgy jellemző száraz meleg 35 fokos csúcshőmérséklettel. Egyebek mellett a klíma is rendkívül nehéz-

zé tette a versenyzést. A kvalifikáción mindkét magyar fiú hozta a tőlük várhatót, és könnyedén jutottak a döntőbe. Az első futam vasárnap délelőtt volt, ahol az Aktiv Se versenyzője, Szabó Barnabás rajtolt jobban, a startkörben 3.-ként fordult. A jó indulás ellenére nem alakult kedvezően a verseny, Szabónak nem sikerült felvennie a ritmust és hamar visszaesett a 8. helyre. D'ess viszont Szabó visszaesésével 4. helyre jött fel, és ezt a versenyt végéig stabilan tartotta, így jó helyzetben várhatta a 2. futamot. Szabó csak az utolsó köreiben kezdett hajrába, így zárt 7.-ként. A futamot a Kawasakis címvédő



Öröm a díjátadón: ilyen sikereket magyarok még nem értek el

Szabó Barnabás,  
a junior korú tehetség  
bronzéremmel tért  
haza a vb-ről



észt Markus Lutsokert nyerte a Stock-győztes amerikai Alec Hohndell és a francia Matteo Findori előtt.

Délutánra aztán megtelek a lelátók, a 15 éves fiúk első vb-s megmérettetésén most nagyközönség előtt kellett bizonyítani. D'ess dobogóra esélyesként állt a startkötélhez. Szabó az első futam vesszőfutása után nem tartozott a favoritok közé. Mégis fordult a kocka. Barnabás ismét remekül rajtolt és 3.-ként fordult, ezúttal azonban nem hibázott. D'ess a középmezőnyben fordult a startnál, és nem tudott előre törni. Az AKTIV-os Szabó aktivizálta magát, és a hármas élbollyal kezdte leszakítani a mezőnyt. Miután Lutsokert feljött a 4. pozícióba, megkezdte a felzárkózást. Az élen álló Hohndell féltávnál elesett, majd műszaki hiba miatt feladni kényszerült a versenyt. Lutsokert az utolsó előtti körben tudta megelőzni Szabót, majd könnyedén került ki a fáradt Findorit, és védte meg bajnoki címét. Összetettben Matteo Findori a második, a győri Szabó Barnabás pedig a harmadik lett. D'ess Alex Kalocsáról a szintén fantasztikus 5. helyen végzett. A rendkívül erős mezőnyben az első hat helyen 2 magyar és 5 európai futott be, ami csodálatos eredménynek számít!

Amerikában az első magyar felnőtt dobogó Járányi Gergely nevéhez fűződik, aki a Runabout Classic Open kategóriában 2. helyezést ért el, valamint Expert Runabout Openben 4. lett úgy, hogy egy rossz beállításnak köszönhetően mindkét startnál utolsó helyről indult... Járányi egyébként egy amerikai csapattól bérelt hajóval indult, ami nem könnyítette meg a dolgát. Bár a parton megjegyezte: „Hazavinném, de nem adják el...”

## Világbajnoki eredmények

### Pro Ski

1. Steven Dauliach	UEA	Hydrospace
2. Tiago Sousa	POR	Kawasaki
3. Rick Sherker	USA	Kawasaki

### Pro Runabout

1. James Bushell	GBR	Sea Doo
2. Dustin Farthing	USA	Kawasaki
3. Craig Warner	USA	Kawasaki

### Pro Freestyle

1. Sakaida Kazuaki	JAP	
2. Maseki Wake	JAP	
3. Potanin Ivan	RUS	

## Magyar vonatkozású eredmények

### Amateur Runabout Classic Open

1. Mohamed Burabee	KWT	Fox Racing
2. Járányi Gergő	HUN	SeaDoo Center
3. Ryan Frokjer	USA	

### Expert Runabout Open

1. Abdullah Alfadhel	KWT	
2. Paul G. D. Rosario	PHI	K&S
3. Kylie Ellmers	NZ	Rius Racing
4. Járányi Gergő	HUN	SeaDoo Center

### Pro-Am Ski Lites

1. Ronny Mangerod	NOR	Yamaha
2. Toshi Ohara	JAP	Hot Sport Motor
3. Stian Schjetlein	NOR	KGM Racing
...		
7. Gábor Szabó	HUN	AKTIV SE

### Junior Ski Stock 13-15

1. Alec Hohndell	USA	
2. Ryen Decker	USA	Judge MS
3. Barnabás Szabó	HUN	Aktiv SE
4. D'ess Alex B.	HUN	Roxworld Racing

### Junior Ski Limited 13-15

1. Markus Lutsokert	EST	LIX
2. Matteo Findori	FRA	Perez Racing
3. Barnabás Szabó	HUN	Aktiv SE
4. Blake Wicklund	USA	Kommander
5. D'ess Alex B.	HUN	Roxworld Racing

Jet-ski  
racing team

GOKART  
MANIA

IJSBA  
INTERNATIONAL JET SPORTS BOATING ASSOCIATION

CzankSped  
czankzoltan@externet.hu  
Győr, Babits M. u. 12/B Tel: 36-20-956-4855



# MEZTELEN LÁNY AZ EIFFEL-TORONYRÓL

BUDAPESTEN A CRAZY HORSE PARIS

Hidrogénezett Kleopátra-fazonú parókat visel, 170 centi magas, évente 500 liter testfestéket, 720 műszempillát, 2500 pár harisnyát használ el, és 27 centi a távolság a mellbimbói között... Ki ő? Párizs legelitebb erotikus kabaréjának ideális táncosnője.

**LE CRAZY HORSE DE PARIS** – az előkelő párizsi Arany Háromszög negyed egyik leghíresebb és legpikánsabb kabaréja 1951-ben nyitotta meg a kapuit. Alapítója az örökifjú, álmodozó francia playboy, Alain Bernardin festőművészként indította vérmes pályáját, és kezdetektől az aktfestés foglalkoztatta. A női meztelesség igazi költészet – szól a fiatal Bernardin ars poeticája. Nem nehéz párhuzamot találni aközött, hogyan fedezte fel a világnak az 1920-as évek botrányműfaját, a kánkánt az expresszionista festőművész, Henri de Toulouse-Lautrec, és hogyan gondolta tovább ezt a hagyományt Bernardin a háború után a Crazy Horse életre hívásával. Hogy miként jutott az alapító a festővászonról a varieté-színpadig, arról nem szól a fáma, de tény, hogy a Crazy Horse 1951-es megnyitását követően még a bohém párizsi közönséget is nehéz volt meggyőzni az újszerű, erotikus műsor létjogosultságáról. Két csodá közeli időszakot is túl kellett élnie az induló társulatnak, míg a nehéz indulást követően, 1953-tól végül az új mulató elérte első sikereit, és gyökeret vert a Champs Elysées mentén található szórakozóhelyek között.

A Crazy Horse show-ban mindig van valami varázslat – egyfajta olyan elképesztő lezser báj, amikor az erotika találkozik a színpadi és ábrázoló művészet eszközeivel. Olyasmi ez, amihez

„A Crazy Horse 60 éve a francia főváros éjszakai életének egyik szimbóluma. A teljes társulat most először látogat Budapestre, előadásukra két este, november 10-én és 11-én kerül sor, a RAM Colosseumban.”

még a franciák is csak ennyit tudnak hozzáfűzni: „je ne sais quoi”. Az egyedi műsorok számos alkalommal különleges művészszenik – festők, filmrendezők, díszlet- és divattervezők, illatkreatórok – színpadi vízióit valósították már meg, így a táncosok olyan egyéniségek irányítása alatt is dolgozhattak már a Crazy Horse eddigi története során, mint Salvador Dalí, David Lynch, Kylie Minogue, Paco Rabanne, Karl Lagerfeld vagy Emmanuel Ungaro.

A Crazy Horse társulat tagjai valamennyien rendkívül magas szakmai igények szerint kiválasztott, klasszikus tánctanulmányokat végzett táncosok. Ám ezen felül megfelelnek a Crazy Horse hagyományok díktálta sajátos esztétikai elvárásoknak, és egyfajta olyan szuggesztív színpadi egyéniséggel, kisugárzással és szexepillel rendelkeznek, amelyet nehéz szavakkal kifejezni.

Az elmúlt csaknem 60 év során több mint 15 millió néző láthatta a különleges erotikus elemekkel átszőtt kabaré műsorát – köztük olyan multhatatlan hírességek, legendák és sztárok, mint Warren Beatty, Elvis Presley, Elizabeth Taylor, John F. Kennedy, Jackie Onassis, Sting, Madonna, Christina Aguilera, Sharon Stone, Kanye West, Beyoncé, Steven Spielberg, Pink, Paulo Coelho, Pedro Almodovar vagy Jean Paul Gaultier.

[www.crazyhorse.hu](http://www.crazyhorse.hu)



## Drágának találja az új autókat?

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



**Kövesdán Kft.**

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó U. 1

Tel.: 06-1-229-2500

Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00

[www.kovesdan.hu](http://www.kovesdan.hu)

[info@kovesdan.hu](mailto:info@kovesdan.hu)

Sz: 9:00-14:00



ALMS

4 km-en 53 autó, 6 kategóriában, 1000 mérföld távolságon – mindez változatosságot és kielezett versenyt ígért az idei Petit LeMans-ra, ám a tumultuózus jeleneteknek végül a győzelmi esélyesek estek áldozatul. A Kristensen/Capello/McNish veterán-trió például kétszer is „fennakadt” egy leköröző GT-autón (míg végül a kormánymű hibája miatt végleg kiállt), míg az audis testvérautóban a verseny késői óráiban Romain Dumas méretezett el egy előzésre

kinézett helyet – falba fúródó R18-asával a második helyet elvesztve. Pedig a két gyáróriás szemét gyönyörködtető összecsapásban idézte fel a júniusi „Grande Le Mans-t”, sőt az izgalmakat fokozandó – a boksztuca végi piros lámpa „benézése” miatt – mindkét gyári Peugeot áthajtásos büntetést kapott. A Davidson/Pagenaud/Bourdais-féle 908-as váltója végül megadta magát, így Dumas balesete után Montagny (társai: Sarrazin és Wurz) zavartalanul autózhatott a 9 és fél óras küzdelemnek véget vető kockás zászlóig.



INTERNATIONAL SUPERSTARS

A mogyoródi pálya bejáratához jövőre akár kiakaszthatnánk a „túraautó-paradicsom” feliratot is – és ezúttal nem csak a WTCC-mezőny május 6-i visszatérésének okán. Az International Superstars sorozat frissen közzétett naptárában ugyanis hungaroringi hétvége szerepel – épp egy hónappal az FIA-világeseményt követően. Az olasz szervezésű, ám az elmúlt években nemzetközi hadszínterre (sőt, jövőre egészen az indonéziai Sentul pályáig) merészkedő bajnokság jelentősebb eseményeiről korábban lapunk hasábjain is beszámoltunk, például Pier-Luigi Martini tavalyi visszatérése, avagy Johnny Herbert dél-afrikai győzelme kapcsán. Reméljük, hogy a 4000–7000 köbcentis, széria-közeleli motorokkal hajtott – és kü-

lönöző büntetőstílyok jóvoltából nagyjából egyforma képességű – „szalonautók” volánjánál 2012-ben még több húzónév jut szóhoz, bár a fent említettekkel együtt a jelenlegi „szereposztás” sem szegényes: Chiesa, Morbidelli (F1), Biagi, Bertolini (GT1, utóbbi idén megnyerte a bajnokságot), Hernandez, Rangoni (WTCC). Hogy 2012. július 1-én a Ferrari- és Porsche-rajongók se unatkozzanak, betétfutamként a „Supersztárokat” kísérő GT Sprint-bajnokság lesz műsoron.



IRC

Ismét a Skoda nyerte az IRC-sorozat konstruktóri bajnokságát. Az Andreas Mikkelsen/Ola Floene és a Juho Hänninen/Mikko Markkula párosok Skót Ralin aratott kettős diadalával a cseh márka már a szezonzáró előtti futamon biztosította a konstruktóri bajnoki címét. Andreas Mikkelsen a Skoda UK Motorsport színeiben pályafutása első IRC-győzelmét ünnepelhette. A Jan Kopecký/Petr Stary kettős jó teljesítménnyel az ötödik helyen végzett. Továbbra is izgalmas a pilóták pontversenye, amelyben Cipruson hat versenyző is eséllyel indulhat a bajnoki címért.

IRC	
Kopecký	131
Hänninen	125
Neuville	112
Mikkelsen	111,5
Bouffier	110,5
Loix	103

(A hét legeredményesebb futam értékelésével)



BLANCPAIN ENDURANCE SZÉRIA

A pole-pozíciót megszerző B6 Alpina (Mayr/Lunardi/Derdaele) és a képen látható Z4-es márkán belüli csatát vívott a sorozat utolsó versenyének győzelméért. A silverstone-i 3 órás két BMW-típus között végül a Marc VDS csapat gyorsabb bokszmunkája és a hatékonyabb benzinstratégia – valamint ellenfelek váratlan defektje – döntött az utóbbi javára. A harmadik helyért még ennél is izgalmasabb csata folyt, hiszen Stephane Ortelli az utolsó körben csípte el a bronzérmes Salaquadra/Petrobelli/Iaconelli-triótól, míg

a belga WRT-csapat örömét az ötödikként leintett Gregory Franchi és az általa megszerzett egyéni bajnoki cím tette teljessé. A debütáló évében máris rendkívül sikeres sorozat jövőre is hat versenyyel (köztük a spái 24 órással) várja a GT3-as csapatokat.

BLANCPAIN ENDURANCE SZÉRIA	
Greg Franchi	89,5
Markus Palttala	80
Filipe Albuquerque	74
Stéphane Ortelli	74
Bert Longin	74

FIA GT3 EB



Walter Csaba (BMW Z4 – GT3) a második futam tizedik helyéért járó egyetlen ponttal a tarso-lyában tért haza a zandvoorti fináléről. Ám talán ennél is fájóbb, hogy a Need for Speed by Schubert Motorsport másik autója (Sandström/Al Faisal) sem tudott az első tízbe furakodni, így a korábban bajnoki címre is esélyesnek tűnő német istálló a csapatok végső értékelésében ketten is megelőzték. A hollandiai első futamot nagy fölénnyel a Prospeed-Porsche párosa (Spuntelen/Soulet) nyerte Salaquadra és Lyons Ferrarija előtt, míg a másodikban a szín-

FORMULA 2



Lapzártánkkal egy időben Mirko Bortolotti már túl van az ülésp próbán a Williams F1 angliai gyárában, és gondolatban az évzáró Abu-Dzabi-i „Young Driver” tesztekre készülhet. Az 21 éves osztrák-olasz pilóta a monzai első futamban – az először győzelmet szerző román Marinescu mögött – a második helyen érkezett célba, majd a folytatásban győzelemmel biztosította be az év közepe óta biztosnak tűnő bajnoki címét. A korábban Bortolotti erős ellenfelének számító Zanella – a legjobb hétvégéjét futó Alex Brundle árnyékában – ezúttal sem fért fel a dobogóra, így a lapunk megjelenésével egy időben zajló barcelonai idénzárón komoly harcban kell hogy megvédje a bajnoki ezüstérmét az elmúlt hat futamban mindenkinél több pontot (122) szerző Pineiro ellenében.

Formula 2	
Mirko Bortolotti	248
Christopher Zanella	175
Ramón Pineiro	152
Miki Monras	123
Mihai Marinescu	113

tén belga WRT-alakulat Audija (Ide/Haase) győzött. A sorozat bajnoki címét az idén összesen egyetlen alkalommal győztes – és ezúttal is csak negyedikként leintett – Leo/Castellacci-kettős szerezte meg.

FIA GT3 EB	
1. Francesco Castellacci	111
1. Federico Leo	111
2. Mike Parisy	102
3. Enzo Ide	100
4. Dominik Baumann	95
4. Brice Bosi	95
5. Philippe Giauque	93
...	
11. Claudia Huertgen	75
11. Csaba Walter	75



DTM

Martin Tomczyk	72
Mattias Ekström	52
Bruno Spengler	51
Timo Scheider	36
Jamie Green	35

DTM

Ha valakinek Hermann Tomczyk az apukája, akkor tíz éves pályafutás és 111 futam után sem mossa le magáról a bélyeget, mely



szint „az FIA alelnökének fia könnyen beszél” – hacsak meg nem nyeri a DTM bajnokságát, a zárófutam előtt 14 pontra növelve előnyét Bruno Spenglerrel szemben. Márpedig Martin Tomczyk ezt tette, mégpedig briliáns módon, a valenciai tizedik rajtkockából a pódiumra kapaszkodva. A rajttól változatlan sorrendben (Ekström, valamint az időmérő meglepetesei: Albuquerque és Coulthard) jött el

a mezőny eleje, mialatt Tomczyk négy helyet ugrott előre – majd a két kiállítás alkalmával egyet-egyet, egészen az Ekström és Albuquerque lába alatt elterülő dobogó legalsó fokáig. Eközben Spengler a tizedik helyen bíbelődött Mortarával, így az évadzáró hockenheimi versenyre már csak az év végi ezüstérem lebeghetett a szemé előtt. Mindhiába: a kanadai kilencedikként, pont nélkül csúszott a tabella harmadik

helyére, miközben csapattársa, Jamie Green – a rajtselő Molinát már az első métereken lelépve – nyerte a jelenkor DTM-jének utolsó versenyt. A jövő eközben már nem csak a teszt pályákon kopogtat: a 2012-es évad három új versenygépe – Tom Kristensennel, Paul di Restával és Dirk Wernerrel a volánnál – egy kör erejéig már ízelítőt adott a hockenheimi nézőknek a jövő évad gyári forgatagából.

DELTAWING

Már nem csak számítógépes rajzokon létezik: a Petit Le Mans pad-dockjában már a saját szemükkel bizonyosodhattak meg a kételkedők arról a furcsa járműről, amely a jövő évi Le Mans 24 órás verseny 56. bokszából indulhat versenybe. A különös, „röppentyű”-konstrukciót eredetileg az új generációs Indycar-autók tenderéhez vetették papírra, majd Don Panoz felkérésére fejlesztették tovább a kétülésesek világába. A 24 órás klasszikus szervezője, az ACO különleges hajtású járművek számára tartja fenn az „55 plusz egyedik” rajthelyet, ám a Deltawing a szokásos

hibridtechnológia helyett az „50%” elvére alapoz. Az autó ugyanis feleannyi alkatrészből épül fel, mint egy hagyományos LMP-kocsi, súlya is épp a fele annak, így a fogyasztás, a károsanyag-kibocsátás,

valamint a költségek is feleződnek. A menetteljesítmény azonban várhatóan nem: az 1.6-os turbómotorral hajtott, 325 lóerős „Bat-mobil” végsebessége akár a 370 km/h-t is elérheti, és hogy kanyarban is az

úton maradjon, arról a Michelin speciális „virslí”-gumijai gondoskodnak, amelyek a repülőgépszerűen keskeny orrészben egy speciális kormánymű segítségével fognak talajt.



SEAT LEON KUPA

A Hockenheimringen fagypontra körüli hőmérséklet fogadta a karrierje utolsó versenyére készülő „Mr. Márkakupát”, azaz Thomas Marschallt (a háromszoros SEAT-bajnok végül két második helyet vett búcsút a versenypályáktól), valamint Elia Erhartot, aki az első futamban elért hatodik helyével be is biztosította bajnoki címét. A rajt-cél győzelmet arató Shane Williams és Marschall mögött Wéber Gábor újabb

dobogós helyet közelített az év végi ezüstérem felé, ám a másnapi futam első körében ambíciói a sódérágyban végződtek. Az évad utolsó futamán ismét Williams és a könnyeivel küzdő Marschall állhatott a dobogóra, ezúttal Petr Fulin társaságában.

SEAT LEON KUPA

Elia Erhart	203
Thomas Marschall	180
Shane Williams	175
Petr Fulin	171
Wéber Gábor	149

LE MANS SZÉRIA

A 2012-ben újrán induló sportkocsi-világbajnokság miatt a sorozat jövőképe egyelőre elvész a kérdőjelek erejében, a szervező Patric Peter pedig olcsóbb kategóriák (pl. a 2000 köbcentis CN-prototípusok) bevonásával kívánja jövőre is életképessé tenni bajnokságát. Az estorili évadzárón már így is foghíjas mezőny gyűlt össze, ám a megmaradt kétüléseket öt órán át tartó, öldöklő harcot vívtak a győzelemért és a bajnoki címért. A rajtselőseget szerző Rebellion-Lola váltóhibák miatt egy óra hátrányt szedett össze, míg a testvérautó (Bouillon/Bellichi) és a Pescarolo-csapat (Collard/Jousse)

felváltva autózott az élen. A „svájci Lola” túlfogyasztása miatt három körrel a vége előtt tankolni kényszerülő Bellichiék végül búcsút intettek a bajnoki címnek, amely így a győztes francia alakulat „nyakába került”, ám a Rebellion a pole-ért járó egyetlen pontocskának hála a csapatbajnoki címmel távozott a portugál pályáról. Az LMP2-ben a Greaves Motorsporté lett az év végi legelőkelőbb hely, míg a GT-autók között a Bell/Walker-páros (JMW-Ferrari) soha nem látott harcban, mindössze 0,1 mp előnnyel aratott – a végső tabellán a már bajnok Fisichella/Bruni-páros mögött második helyet érő – győzelmet a Felbermayr-Porsche (Lietz/Lieb) ellenében.



WTCC

Macao, Pau és Marrakesh után újra egy olyan pálya „színesíti” a világbajnokság történetét, amelyen lehetetlen az előzés – avagy lehetséges, de kimeríti az istenkísértés fogalmát. A szuzukai F1-es aszfaltcsík keleti szakaszán futott első futamot – amelyben Muller idejekorán „elszisszant” rajtselő csapattársa,

Menu mellett – csak az indulásnál történt, a kisodródó Michelisz is érintő hármas karambol (Dahlgren, Monteiro, Coronel) tette valamelyest emlékeztetőre. A Safety Car kiállása után Muller hibájából Menu és Huff tört az éle, a nyomukban nyargaló Nykjaer pedig a dobogó alsó fokáig állta a sarat a francia világbajnok ellenében. A sérült BMW-vel is 10. helyen célba érő Michelisz pontja

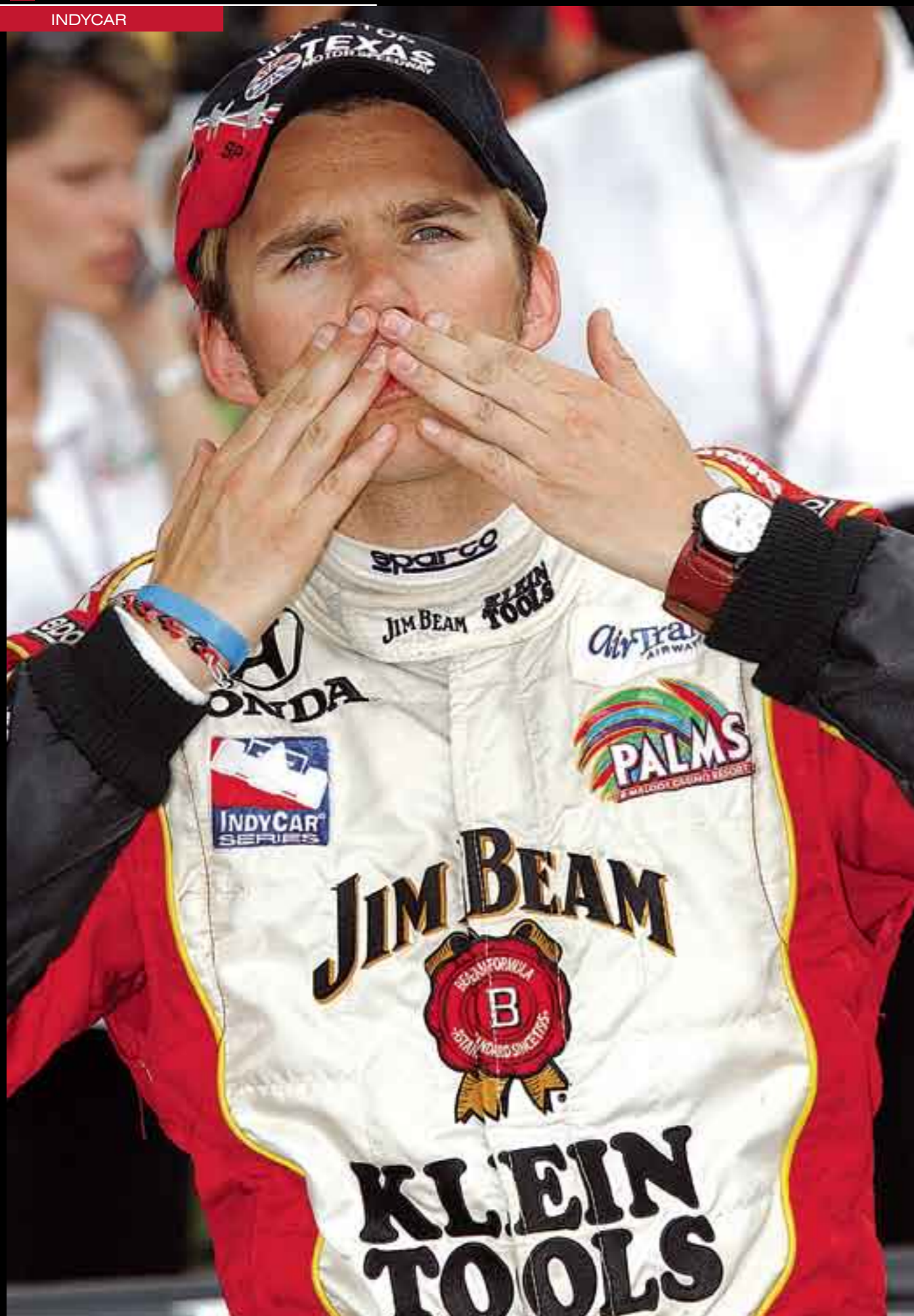
(a biztonsági autó mögötti sebességtúllépés miatt) később a versenybírák áldozatául esett, ám a második futam 9. helyén célba érve a privátok értékelésében egy pontot le tudott faragni Poulsen mögötti hátrányából. A teljes unalomba fulladó futamban egyik Chevrolet sem lett előzési pozícióra az éle ugró Coronel BMW-je mögött, a negyedikként leintett Dahlgren pedig néhány kör ere-

jéig ismét megvillantotta a C30-as Volvóban rejlő – ám a svédnek gyári részvételéhez a hírek szerint mégsem elég imponáló – lehetőségeket.

WTCC

Yvan Muller	363
Robert Huff	350
Alain Menu	290
Tom Coronel	183
Gabriele Tarquini	159





# DAN WHELDON

(1978 – 2011)

Az alábbi soroknak a két riválisról, a bajnoki pontverseny két első helyezettjéről, Dario Franchitti avagy Will Power valamelyikéről kellene szólnia. Vagy épp a NASCAR-sorozatba szerződött Danica Patrick utolsó fellépéséről, és arról, hogy a szezon utolsó erőpróbája milyen izgalmas pillanatot hozott. Beszámolót terveztem a verőfényes napnak indult 2011. október 16-i futamról, de a sors másképp rendelkezett; nekrológot íratott, és a sportág egyik legsötétebb napjává formálta a Las Vegas-i oválon történeteket...

SZÖVEG: RUSZANOV ANDRÁS KÉPEK: IMS

Alig négy és fél hónappal ezelőtt, 2011. május 29-én az utolsó 100 méteren átvéve a vezetést nyerte élete második Indy 500-át Dan Wheldon. Hat évvel ezelőtt, Graham Hill óta személyében az első britként ízlelhette meg a győzelem ízét, ám ez a mostani elsőség más volt. Nemcsak azért, mert csupán egynapos szerződés volt a zsebében, nemcsak azért, mert tavaly azt nyilatkozta, hogy addig nem vonul vissza, amíg nem nyer újra, s ha kell, ezt 86 évesen is, de megpróbálja. Hanem azért, mert Indianapolis volt az élete: itt győzni, a kedvenc pályáján, a világ legnagyobb versenyén.

2005-ben minden figyelm a csapattársát kísértette, hiába nyert Wheldon, mégis a szenzációsan szereplő Danica Patrickról szólt a történet. Ekkor tréfából felvett egy pólót, rajta a „Danica csapattársa vagyok” felirattal. A humor terén sem tagadta meg származását. A poénok időzítése mellett tudta, mikor és hol kell lennie. Így lett az Indy 500 történetének egyetlen olyan nyertese, aki még egy kört sem vezetett az adott futamban. Az idei győzelmet követő sajtótájékoztatón csapatfőnöke és barátja, Bryan Herta feljegyezte meg mókásan, hogy „este 11-kor lejár a megbízásom, talán elkezdhetnénk tárgyalni lassan?” A kérdések közben – elnézést kérve a média képviselőitől – energiapótlásként salátát falatozott.

A sajtóteremből azonnal kísérték tovább a kötelező programra Danny Boy-t, ahogy hívták sokan, de ő kilépett a köréje gyűlt hivatalos személyek közül, és betoppant egy percre a médiaközpont előterébe, hogy a pálya alkalmazottainak nagy vágyát teljesítse, és egy közös fotót készíthessenek vele. Végtelen türelemmel állt minden kérdést és kérést.

Úgy alakult, hogy az épületből egy újságírókkal alaposan megtöltött liftben együtt jöttünk le. Egymással szemben állva, gratulálva a versenyéhez csak annyit tudtam mondani:

Mr. Wheldon, well done. Nevetett, azt a mosolyt láttam az arcán, amely a védjegyévé vált, és végigkísérte egész pályáját; mindig pozitívan, barátsággal állt mindenkihez.

Az a srác volt, akit nem lehetett nem kedvelni, aki a versenyait játszi könnyedséggel nyerte, aki szívből vezetett, és gyermekkori hősnékné, Oroszlánszívű Richárdnak a jelképét tűzte a sisakjára első amerikai versenyén. Tavaly jelent meg hasonló címmel (Lionheart) kiadott könyve is, amelybe saját maga válogatta még a fotókat is, köztük imádott családjáról, esküvőjéről is.

Pár évvel ezelőtt Peyton Manning gyerekkorházában tett látogatást, és azóta visszatérő vendég mindig a fiatalok körében, akik pályázaton vetélkedtek, hogy kinek a rajza kerül Wheldon bukósisakjára. Idén májusban, az Indy 500-as győzelmekor a dobogón elcsukló hangon elsőként édesanyjának dedikálta győzelmét, akinek betegsége (Alzheimer-kór) miatt Dan Wheldon rendkívüli összegeket áldozott különféle alapítványoknak. A pódiumról jövet azonnal nagyobbik fiát, a kétéves Sebastiant karjában tartva adott interjúkat. Az Angliából Floridába vándor-

többet. Négy autó állt keresztbe az ovál kettes fordulójában, három autó irányíthatatlanul a levegőbe repült, majd a kettrechálóról vissza a pályára. A versenyt leállították, 15 kocsi tört össze, és a helyszín egy repülőgép-szerencsétlenségre emlékeztetett. Három versenyző helyzete tűnt aggasztónak, köztük is Wheldon kocsija körül alakult ki a legnagyobb mentőakció.

Két és fél órával később Randy Bernard, a CART bajnokság igazgatója a könnyeivel küszködve jelentette be, hogy Wheldon túlélhetetlen sérüléseket szenvedett, s emlékének tisztelgve a versenyzőtársak öt kört tesznek meg a pályán. Az eredményjelzőn csak egyetlen szám volt látható, Wheldon 77-ese vezette a könnyező társakat, mert sírni nemcsak a győztesnek szabad...

Herta azon a bizonyos májusi sajtótájékoztatón, mikor Wheldonnal való barátságáról kérdezték, azt felelte, hogy vannak dolgok, amelyek nem változnak: „majd öregem, kint a strandon biztos felemlegetjük a régi versenyeket, Dan ezen győzelme lesz az, amiről biztos beszélni fogunk”.

Amikor nem volt épp szerződése, akkor a 2012-es CART kocsik biztonsági tesztjeit vé-

„Gratulálva a versenyéhez csak annyit tudtam mondani: Mr. Wheldon, well done!”

rolt családja most is vele tartott, Suzie, a feleség most is ott izgult a pitben a csapattagokkal.

Dan, aki már aláírt az Andretti-csapatához, Danica Patrick helyére, ezúttal is a lehetetlenre vállalkozott: a mezőny utolsó helyéről indulva 5 millió dolláros fődíj ellenében (melynek felét egy kisorsolt néző kapta volna) akart nyerni. A rajtot követően azonnal 10 helyet (!) jött előre, és közben még kommentálta is az eseményeket, élőben a közvetítő tévécsatornának, mindez 250 mérföldes sebességnél. Aztán jött a 13., szerencsétlen kör, és Danny Boy rádiója nem felelt

gezte, de az élet úgy hozta, hogy nem adatott meg számára, hogy megvédje címét. Krisztusi kor, vagyis 33 év alatt két Indy 500 mérföldes és egy 2005-ös CART világbajnoki cím, 16 futamgyőzelem adatott meg számára. Hiányozni fog arról a bizonyos strandról, hiányozni fog jövőre az Indy mezőnyéből, a CART közösségből és az autósport világból. Filmsztár külseje, ragyogásokkal teli sikeres pályafutása ellenére is ember, férj, apa, barát, igazi csapattárs maradt.

Legendává vált már életében, csillagként ragyog mostantól. Jó utat, Danny Boy!

# ISMÉT BIZONYÍTOTT

OXXO RACING: KISS NORBERT REMEK ÉVZÁRÁST PRODUKÁLT

A nyár utolsó napján vált hivatalossá, hogy az Oxxo Racing csapata pilótát vált: a hátralévő versenyeken Kiss Norbert vezetheti a csapat kamionját. A döntés váratlanul nagy sikereket hozott.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: VOGEL ADRIENN

Norbi úgy érkezett az Oxxo csapathoz, hogy köztudottan Magyarország egyik legjobb pályapilótájának számít. Megnyerte a Renault Clio Kupát, a Seat Leon Kupát, az együléses autók Formula Renault csoportját, tavaly pedig a Spanyol Seat Leon Kupa sorozatban indult. A szombathelyi tehetség év közben a ProexSport Kft. pilótáinak tanácsadójaként tevékenykedett, de nyáron még arra is futotta az erejéből, hogy a Hungaroringen vendégeskedő Maserati Kupa beugró pilótájaként leckéztesse meg a mezőnyt.

Idén következhetett az újabb kihívás, az FIA Kamion Európa-bajnokság. Első versenyén Zolderben rögtön sikerült egy 8. helyet szereznie úgy, hogy mögötte az idén futamot is nyerő Lvov autózott, de Norbinak sikerült őt leráznia. A verseny végén még az előtte haladó Buggy-rát is támadhatta volna, ha nem akadtak volna fékproblémái – jutalma így is 3 pont lett. A második zolderi futamon az élről rajtolhatott, köszönhetően a megszerzett 8. helyezésnek. Sokáig tartani tudta a vezető helyet, de végül hárman

is megelőzték, bár csak kemény lökdösődés árán. A 4. hely további 7 pontot eredményezett és egy fantasztikus szombati napot. Vasárnap az időmérőn a 8. helyen zárt Norbi, de emellett rengeteg gratulációt is begyűjtött az FIA és a sajtó képviselőitől. A versenyen aztán hatalmas káosz uralkodott – köszönhetően a nedves aszfaltnak. Az Oxxo pilótája a 11. helyen is tartózkodott, ám végül a 6. helyen tudott célba érni, a második futamon viszont további két pozíciót javítva a 4. helyen zárt. A hétvége összesen



Fent az első győzelem utáni öröm Jobbágy Ákos csapatvezetővel, lent konzultáció Jochen Hahnnal, az idei bajnokkal



23 Eb-pontot hozott az istállóknak – amely sokkal több volt, mint amire bárki is számíthatott egy „kezdőtől”...

A nagyszerű bemutatkozást követően Jaramába látogatott a mezőny. A szombati nap első versenyén Norbi tömegbalesetbe keveredett, és a kamionon keletkezett sérülések miatt csak a 12. helyen tudott végezni, a második futamon pedig gondok voltak a guminyomással, de a 9. hely, valamint 2 Eb-pont így is összeszejött. Vasárnap az első megpróbáltatáson kiforgatták Norbit, aki azonban összeszedte magát, és mégis a 8. helyre hozta be a MAN kamiont, amit „Tiby” névre kereszteltek el.

Ez azonban ismét pole-pozíciót jelentett a második futamra, ahol egy egészen hihetetlen versenyzést követően Norbi rajt-cél győzelmet aratott, megszerezte a team első győzelmét – és nem utolsó sorban kivívta az összes csapat elismerését.

Az évzárón, Le Mans-ban, ahol Norbi egy szokásos szombati 8. hellyel nyitott, a második futamon már az élről indulva, a dobogó legalsó fokára állhatott fel. A vasárnapi első futamon egy 7. helyet gyűjtött be, a második verseny viszont fantasztikus izgalmakat és egy 2. helyezést hozott. Marcus Bösinger hihetetlenül agresszív módon előzte meg a futamot

vezető Kiss Norbit, majd direkt feltartotta őt, hogy a 3. helyen haladó csapattársa beérje őket. Ezt sikerült is elérnie, az utolsó előtti körben pedig ráfékezett Norbira, hogy kiszorítsa a sódérágyba, így biztosítva a kettős győzelmet, de Norbi megmutatta, milyen fából faragták. Egy jobbos kanyarba érkeztek, amikor Bösinger a fűre szorította az Oxxo Racing pilótáját, aki nagyon okosan ott is tartotta versenygépét, mert tudta, hogy egy balos kanyar következik. Amint beértek a fordítóba, Norbi kényszerítette le az aszfaltcsíkról a Renault sofőrt, így viszont mindketten lelassultak, és a 3. helyen haladó Östreich elment mellettük. Norbi ellenben maradt a 2. helyen, a legtöbbet tehát a sportszerűtlen Bösinger vesztette.

A magyar alakulat tehetséges versenyzője végül 63 megszerzett pontjával a 12. helyen végzett a bajnokságban. Ha hozzáteszük, hogy mindezt kamionos „előképzettség” nélkül, ismeretlen pályákon, a lehetséges futamok kevesebb, mint egyharmadát teljesítve produkálta, nem lehetnek kétségeink afelől, hogy 2012-ben Kiss Norbinak és a fekete-piros MAN kamionnak lesz keresnivalója a sziéria élmezőnyében, a rutinos rókák között...



# BAJNOKAVATÁS BUKÁSOKKAL

## JAPÁN, AUSZTRÁLIA, MALAJZIA: STONER A VILÁG TETEJÉN

Szinte minden eldőlt a gyorsasági motoros vb három távolkeleti futamán, így a valenciai döntőre csupán az ünneplés marad a csapatoknak. Már ha bárki tud örülni bárminek a sepangi tragédia után...

**SZÖVEG:** FORGÓ, PERUSZA **KÉPEK:** GYÁRTÓK

A japán verseny megrendezésével kapcsolatban rengeteg kérdés merült fel, egészen az utolsó pillanatig, hiszen bizonyára mindenki emlékszik rá, hogy az év elején Japánt nem csupán természeti, de atomkatasztrófa is sújtotta. Mivel a megromlott fukushimai atomerőmű alig száz kilométerre van Motegitől, érthető módon a pilóták legtöbbjének fenntartásai voltak az odautazással kapcsolatban. Végül is azonban a helyszínen vizsgálatokat végző szakértő csoportok biztató eredményeinek köszönhetően, miszerint a su-

gárzás még ha van is, elhanyagolható mértékű, gond nélkül lezajlott a futam. Maga a viadal igen mozgalmasra sikerült, hiszen számos versenyző, köztük Valentino Rossi bukott, Casey Stoner vezető pozícióban hibázott és volt kénytelen lemondani a diadalról, míg Andrea Dovizioso kiugrott a rajtnál (akárcsak Cal Crutchlow és Marco Simoncelli), így a Repsol Honda olasz pilótája hiába állt az élen, boksztuca-áthajlásos büntetése miatt Stonerhez hasonlóan neki is el kellett felejtenie a győzelemről szöveget

álmaikat. A versenyt végül is Pedrosa nyerte, Jorge Lorenzo és Casey Stoner előtt.

Két héttel később a mezőny már az ausztráliai Phillip Island-en készült az újabb megmérettetésre. A középpontban természetesen a hazaiak kedvence, Casey Stoner volt, aki érthető módon nagyon szerette volna a világbajnoki címet otthon megnyerni, habár erre kezdetben nem sok esély volt. Motegiben ugyanis Lorenzo hozott néhány pontot a repsol hondáson, így Stonernek legalább tíz egységet kellett volna spanyol riválisára vernie



Rossi egy év elteltével sem találja a közös hangot a Ducatival



alhoz, hogy megszerezze MotoGP-karrierje második világbajnoki címét. Eljött aztán a vasárnap, ahol a futam előtt húsz perces bemelegítő edzésen Lorenzo óriásit bukott, aminek következtében a bal gyűrűs ujjja rettentő csúnyán megsérült. A baleset miatt a regnáló világbajnoknak ki kellett hagynia a viadalt, amelyet egyébként Stoner nyert, egyszóval az ausztrál végül is megszerezte 2011-es vb-címet. A dobogó második fokára Marco Simoncelli állhatott fel, míg a harmadik helyen Andrea Dovizioso ért célba. Egyébként ekkor még nem lehetett tudni, de sajnos Simoncelli második helye történelmi jelentőségűnek bizonyult, figyelembe véve a malajziai futamon történeteket. (A tragikus eseményről a következő oldalakon olvashatnak.)

Az utóbbi időben – Simoncelli esetét leszámítva is – egyre gyakoribbá váltak a sérülések a vb-n, és ez a mostani három futamon sem volt másként. Loris Capirossinak például még az aragóni bukása miatt kellett kihagynia a Japán

Nagydíjat, és bár a Pramac Ducati egy újonc ausztrál motorossal, Damian Cudlinal próbálta pótolni a rutinos olaszt, a „helyettes” eséssel fejezte be a versenyt Motegiben. Ugyanígy járt Valentino Rossi is, aki szintén Japánban, az első kör második kanyarjában bukott, azonban szerencsére nem esett semmi komolyabb baja. Nem volt azonban ilyen szerencsés Hector Barbera, akinek még 2008-ban, a 250-esek között a Team Tóth színeiben volt már egy igen komoly gerincsérülése Motegiben, így a spanyolnak már csak emiatt sem lehettek szép emlékei a japán ringről. Az Aspar Ducati motorosa ezúttal a vállát törte, így bátran kijelenthetjük, hogy ez a helyszín nagy valószínűséggel nem tartozik Barbera kedvenc pályái közé.

Ausztráliában aztán folytatódott a sorozat. Damian Cudlin ezúttal a sérült Barbera helyén kapott lehetőséget, de mivel az ausztrál az egyik edzésen megint igen csúnyát esett, végül is el sem tudott indulni a futamon. Hasonlóképpen

## SEBESTYÉN 2012

Október utolsó előtti hétvégéjén a Hungaroringen Sebestyén Péter kipróbálta azt a Moto3 (négyütemű 250-es) versenypépet, amivel a magyar pilóta jövőre versenyezni fog a MotoGP legkisebb géposztályában. Bár a rossz időjárás nem kedvezett a tesztnek, mégis hasznosnak bizonyult a pályán töltött idő a motor megismerése szempontjából. Peti a következőképpen nyilatkozott a tesztet követően: „Örülök a tesztlehetőségnek, hiszen április óta nem ültem ezen a motoron, és azóta is rengeteg fejlesztésen esett át. A mai nap célja az volt, hogy sikerüljön minél jobban megszoknom a gépet. Ebben az évben még két futam vár ránk a spanyol bajnokságban, utána viszont teljes erővel a jövő évi MotoGP-szezonra koncentrálnunk!”



járt a gyári Yamaha gárda mindkét versenyzője is. Spies agyrázkódást szenvedett és a bordáját törte, míg Jorge Lorenzo – ahogyan azt már korábban említettük – súlyos ujj-sérülést szenvedett össze. Ennélfogva tehát sem Spies, sem pedig Lorenzo nem vett részt az Phillip Island-i futamon, sőt az egy héttel későbbi malajziai hétvégét is kihagyták mindketten. Bár Spies az első három edzésen részt vett Sepangban, mivel azonban az egyik tréningben kétszer is esett és kiújultak a sérülései, ezért végül úgy döntött, hogy nem áll rajthoz.

### Eredmények

#### Motegi

1. Dani Pedrosa	Honda	
2. Jorge Lorenzo	Yamaha	+7.299
3. Casey Stoner	Honda	+18.380
4. Marco Simoncelli	Honda	+23.550
5. Andrea Dovizioso	Honda	+23.691

#### Phillip Island

1. Casey Stoner	Honda	
2. Marco Simoncelli	Honda	+2.210
3. Andrea Dovizioso	Honda	+2.454
4. Dani Pedrosa	Honda	+13.160
5. Colin Edwards	Yamaha	+30.886

#### Sepang

(Törölve)

### A világbajnokság állása

1. Casey Stoner	Honda	325
2. Jorge Lorenzo	Yamaha	260
3. Andrea Dovizioso	Honda	212
4. Dani Pedrosa	Honda	208
5. Ben Spies	Yamaha	156



Stoner hazai pályán szerezte meg második világbajnoki címét

# DIOBO' MARCO...

MARCO SIMONCELLI (1987–2011)

Diobo', ahogy te mondanád. Egy hét telt azóta, hogy elvesztettünk, de még mindig abban bízom, hogy az egész csak egy rossz álom volt.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI KÉPEK: DPPI, KOVÁCS NIKI

Ennek nem lett volna szabad megtörténnie! Hol marad a MotoGP-s futamgyőzelem, amit ígértél nekünk? A világbajnoki cím, amit csak idő kérdése volt, hogy megszerezz? Tudom, újságíróként pártatlannak kell lenni, de én drukoltam neked, ahogy sokan mások is. Fülemben cseng jellegzetes hangod, látom, ahogy megborzolod hatalmas göndör hajkoronádat, látom a pályára menet előtti rituáléd, és látom harminckét-fogas mosolyodat, majd ahogy integetsz a kamerának, ciao a tutti. Köszönöm, hogy ismerhettelek, és kérek, ne vess sokat Pepi rögtönzött előadásain odafent. Ciao, Marco!

## A BALESET

A Malajziai Nagydíj második körében vagyunk, amikor Marco Simoncelli elveszti az első tapadást, és elcsúszik. A motor egyszer csak irányt vált, visszatér az ideális ívre, ahol Colin Edwards és Valentino Rossi érkezik. Esélyük sincs kikerülni a földön csúszó Marcót, mindketten átmennek rajta. Hatalmas az ütközés, Edwards is elesik, Rossi csodával határos módon a motoron marad. Őt követi a kamera, majd jön a szörnyű kép, SuperSic mozdulatlanul fekszik a pálya közepén, a sisak pedig nincs a fején. Bár mindenki reménykedett a csodában, azonban tudni lehetett, hogy nagy a baj. És ezúttal a csoda nem történt meg, 51 perccel a baleset után bejelentették Marco Simoncelli halálát. Hogyan lehetséges ez? Maga az esés olyan ártalmatlan volt, esett ő már sokkal nagyobbakat. Bárcsak hagyta volna kicsúszni a motort. Bárcsak ne a futam elején lettünk volna, amikor még ilyen szorosan együtt van a mezőny. Bárcsak tíz centiméterrel odébb, a vállán találják el. Bárcsak ne kéne ezeket a sorokat leírni...

## PÉLDAKÉPEK

A döbbenet és a fájdalom leírhatatlan. Lassan apadnak a könnyek, de az a szorító érzés legbelül sokáig nem múlik még el.

Marco nemcsak kiváló versenyző volt, aki előtt nagy jövő állt, de egy csodálatos ember. Ma már azt is tudjuk, honnan örökölte ezt a csodát. Édesanyja, Rossella, az első pillanattól kezdve arra kérte az embereket, ne sírjanak, mert Marco nem így szeretne látni minket. Nem sírt ő sem. Édesapja, Paolo védelmébe vette a sportbírókat, akik leejtették fiát a mentés során. „Ott voltam tíz méterre az esettől. Hatalmas igyekezettel végezték a munkájukat, de Marco már a pályán halott volt. Elköszönni sem volt időm tőle.” Barátnője, Kate elméletet állított fel magának, miszerint Marco túl jó ember volt ahhoz, hogy köztünk, halandók között éljen. Néhány hét múlva költöztek volna be közös otthonukba... „Azt mondják, Isten a legjobbakat veszi magához. Nem tudom, talán tényleg így van” – mondta Paolo, akinek első gondolata a baleset után az volt, hogy szeretné felajánlani fia szerveit, de a szívmegeállás miatt ez nem volt lehetséges. Felfoghatatlan hozzáállás, elképzelhetetlen erő. Példaértékű, végtelen tiszteletet érdemlő.

## A BÚCSÚ

Marco teste a boncolást követően (eredmény 4-5 hét múlva), kedd reggel érkezett haza Corianóba, ahol másnap felravatalozták, majd csütörtökön végső búcsút vettünk tőle. Soha nem hallottam még embereket temetésen tapsolni. Márpedig Marcót megtapsolták, megtapsoltuk. Negyven percen keresztül. Végig utolsó útja során, amikor szerelői és Costa doktor felhozták a koporsót a ravataltól a templomba. Rossi, Capirossi, Pasini, Dovizioso, Lorenzo, Elías, Aoyama, Melandri, De Puniet, DeAngelis, Iannone, DeRosa, Pirro, Corsi, Simon, mind-mind ott voltak, hogy elköszönnének versenytársuktól, ahogy Agostini, Crivillé, Puig, Gibernau, Ezpeleta és számos ember a depóból (pl.: Shuei Nakamoto, Lin Jarvis, Filippo Preziosi, Gigi Dall'Igna). „Cazzo, mi manchi” (A fenébe, hiányzol) – írta röviden és velősen Rossi az emlékkönyvbe barát-



jának, akire öccseként tekintett. „Sosem felejtelek. Bocsáss meg, hogy vitakoztam veled” – így Lorenzo, akin látszott a szertartás alatt, hogy az Estorilban történtek járnak a fejében. Bár Marco és Dovizioso együtt nőttek fel, híresen nem voltak jóban, Dovi bevallottan féltékeny volt Sic népszerűségére. Vörösré sírt szeméit és a hatalmas könnyecskéket látva, nem kérdés, ő is bánja a múlt történéseit. De hallván a család és a legközelebbi barátok nyilatkozatait, azt hiszem, biztosak lehetnek benne, hogy Marco már rég megbocsátott neki. Mert ő már csak ilyen volt. Egy csupaszív fiú, őszinte és tiszta lelkű, akit nagyon rosszul érintettek az őt ért támadások, aki igyekezett mindenben a pozitívát látni, aki nem ment a szomszédba egy kis huncutságért vagy örültéséért, aki soha nem adta fel. Siamo solo noi, csak mi vagyunk. Ez volt a kedvenc száma, a csengőhang a telefonján, így érthető, hogy Vasco Rossi slágere szólt a temetés végén, miközben lufik emelkedtek a magasba arcképpel. Végző nyughelye imádott családjának háza lesz (a temetés másnapján hamvasztották el), hogy örökre szülei és egyetlen kabalája, húga, Martina mellett lehessen.



# ZÁRSZÁMADÁS

## PIG BIKE: LASSAN BEFEJEZŐDIK AZ ÉV

A magát az egyik legtöbb szériában képviseltető Pig Bike csapata felemás évet zárt 2011-ben, nem utolsósorban a hazai gyorsasági bajnokság mély válsága miatt. A motorozást mindennél jobban szerető alakulat tagjai azonban így is feltalálták magukat. Zbiskó Zsolt beszámolója.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: PIG BIKE



„A Balassagyarmaton megrendezett idei utolsó robogókategória futamával lezárult a 2011-es országos bajnokság, ahol is versenyzőnk, Aszalós Ádám a 4. helyen ért célba. Így az év végi összesítésben a dobogó 2. fokára állhatott fel.

Szintén lezárult az Alpok-Adria Kupa sorozat, ahol 125 GP kategóriában Gyutai Adrián

versenyzőnk igen szoros pontversenyben az 5. helyen zárhatta az évet. Ezt követően részt vettünk az Európa-bajnokság futamán Albacetében, ahol igen erős mezőny gyűlt össze, a kontinens színe-java nevezett a futamokra. Ezt az is bizonyítja, hogy az AA bajnokságot megnyerő Julian Mayer mindössze

sze a 25. helyen ért célba, míg rögtön utána pár tized különbséggel haladt át a célvonalon a 26. helyen Adrián.

Az év harmadik negyedében szövetkeztünk a H-Moto Adrenalin csapattal, és közös erővel segítettük Györfy Alen versenyzését a SupeStock 1000 kategória világbajnoki futamain. Alennek és a csapatnak ez volt a kezdő éve a vb-n, így komolyabb eredményekre nem lehetett számítani. Ennek ellenére elégedettek vagyunk, hiszen nemcsak hogy végig sikerült csinálni az évet, de a pontszerzés is majdnem sikerült. A legjobb 2011-es helyezések: egy 16. és két 19. hely. A jövőbe tekintve úgy látjuk: a kategóriában megvannak az esélyeink arra, hogy rövidesen itt is menetelhesünk előre.

Sajnos az itthoni gyorsasági motorsportban uralkodó gyászos viszályok miatt a Magyar Országos Bajnokságból több versenyt is törölték. Jelenleg az is kétséges, hogy lesz e idén értékelhető bajnokság. Mivel év közben törölték a 125 Sport és a 125 GP kategóriát, két versenyzőnk, Aszalós Ádámot és öccsét, Zoltánt már idén az Alpok-Adria sorozatban kellett kipróbálnunk egy-két versenyen, ahol is jól szerepeltek.

Az év végi összesítésben Ádám a 125 Sport kategóriában a 10. helyen zárt, mindezt úgy, hogy csak három versenyen vett részt. Zoltit (2 futamrésztvétellel) a 26. helyen rangsorolták a 35 nevező közül. Zárhatták volna a fiúk jobb helyen is 2011-et, de a kevés futamrésztvételt tekintve a jelenlegi is szép eredmény.”

# JOGÁSZGOKART

## AZ MJMSE KAKUCSON RENDEZTE SZÉRIÁJA DÖNTŐJÉT

Harmadik sikeres évadát zárta a Kakucsringen 2011. szeptember 24-én a Magyar Jogász Motorsport Egyesület által szervezett Gokart Challenge Series 2011. nemzeti amatőr gokartbajnokság, amelyre ezúttal 32 versenyző és több száz néző érkezett az ország minden részéről.

SZÖVEG, KÉPEK: DR. GULYÁS KRISZTIÁN, DR. KÓCSÓ SÁNDOR



A nap során három kategóriában indulhattak a pilóták: az Adrenalin Gokart Challenge-ben (megkötés nélkül), az Adrenalin Old Boys Race-en (a 40 év feletti vagy 90 kg feletti „öregfűl”), valamint az Adrenalin Szuper Kupában (a leggyorsabbak). Minden kategóriában egy rövid sprintfutamra és egy hosszabb, úgynevezett GP-futamra került sor. A küzdelmek rendkívül sok izgalommal és néha ugyanany-

nyi drámával ajándékozták meg a versenyzőket és a nézőket egyaránt. Ilyen volt például a tavalyi bajnok és idei aspiráns Hajagos Zsolt szereplése, aki a sprintfutamában vezető helyről esett ki, és ezzel bajnoki esélyei elszálltak, azonban a hendikepes kiírásnak köszönhetően a GP-futamra a pole-ból indulhatott, és végül a második helyen futott a célba. A másik nagy esélyes Dr. Kapitány István is megküzd-



ni kényszerült azzal, amikor egyszerre három kicsúszott és megperdült gokart állta el a pálya teljes szélességét, és hatalmas lendülettel, csaknem 100 km/h-s sebességgel, óriási porfelhőben a pálya szélén kötött ki. A napot a legjobban a győri Szakál Péter zárta, aki a legnehezebb kategóriában mindkét futamát meggyőző fölényrel nyerte, és ezzel az év bajnoka is lett.

Az MJMSE természetesen ezen a napon sem feledkezett el a legkisebb szurkolók, valamint a nézők szórakoztatásáról. Ingyenes arcfestés, aszfaltrajz és ugrólóvár várta a gyermekeket, a felnőttek közül a legszerencsésebb egy kerékpárral tekerhetett haza, emellett a rendezvény egyik szponzora, az Aviva Biztosító is bőkezűen szórta az ajándékokat. Délután meg lehetett csodálni az autópálya-rendőrség jóvoltából kiállított rendőrautókat és -motorokat is.

A rendezvényt nem csak a szervezők, valamint a szponzorok találták sikeresnek, de elismerően nyilatkoztak a pilóták is, így közülük Horváth Kornél, a Harley-Davidson Europe divízióvezetője, aki elmondta, hogy a kezdeti, 2009-es év óta rendkívül nagy fejlődés tapasztalható a színvonalat illetően.

A nap végén minden futam első három helyezettje értékes kupákban és a szponzorok által felajánlott díjazásban részesült.

A Magyar Jogász Motorsport Egyesület jövőre is folytatja a versenysorozat megrendezését, amelyre kor, nem és foglalkozás megkötése nélkül minden versenyzőt és szurkolót szeretettel várnak.

Az érdeklődőket az egyesület honlapján, a [www.mjmse.hu](http://www.mjmse.hu)-n is szívesen látják.



# BENES A BAJNOK

BUGYI: KAZÁRON KIFOGOTT A FINÁLÉ

Gyönyörű napsütéses, ámde hűvös időben futották az országos Short Track Quad Bajnokság záróversenyeit, Bugyi városa mellett. A mezőny állandó tagjai mellett feltűntek régi pilóták, köztük Tóth Demeter és Kunkli Tivadar is, aki már a jövő évre készülő motorját hozta tesztelni.

SZÖVEG, KÉPEK: KADOSA ÁKOS

Az edzés laza körözgetése akkor vált igazán komollyá, amikor öt perc után bemutatották a zöld zászlót, és elindult a stopper. Tóth Deme egy év krossz után (ahol melleleg bajnok lett) és egy év kihagyás után újra ment egy abszolút időt, emlékeztetve a többieket a régmúltra. Kategóriájában, Openben Negyedi, Kunkli és Herner követte. A Prestige-ben Benes László első helyét Kazár Miki veszélyeztette leginkább, de végül be kellett érnie a második startkockával, mert hat tizeddel lemaradt. Régi István motorhibával küszködve szerezte meg a harmadik rajthelyet, a sört a sérült Jarjabka zárta.

Az első futam érdekesen kezdődött, hiszen Deme motorja nem indult, így nem tudott elrajtolni, majd amikor körökkel később beszállt a versenybe, kiintették nem megfelelő rajt miatt. A másik szerencsétlenül járt versenyző Kazár Miklós lett, aki ugyan elstartolt, de a kör felénél tönkrement a motorja, és így a pálya szélére kényszerült. A megmaradt versenyzők hamar leosztották egymás közt a helyezéseket, így azt lehet mondani, hogy aki ahol kezdett, ott ért célba. Első Benes László (Prestige) lett, mögötte pedig így alakult a sorrend: Negyedi Ferenc (Open), Kunkli Tivadar (Open), Herner Péter (Open), Régi István (Prestige), Jarjabka József (Prestige).



A második futam ismét rosszul indult a címvédőnek, akinek 100 méterrel a rajt után megállt a motorja, és csak hosszas unszolásra indult újra. Tóth Deme most szerencsésebb volt. Rögtön az élre állt és többet nem is engedte ki kezéből a győzelmet, nyerve így az Open-kategóriát. Benes László második helye ismét a Prestige elsőse-

gét jelentette. Aztán három openes versenyző következett (Negyedi Ferenc, Herner Péter és Kunkli Tivadar), akik elmeccseztek egymással a futam alatt, de előzni egyikük sem tudott. A sört 3 Prestige-kategóriás zárta, Jarjabka, Régi és Kazár Miklós.

A harmadik futam ismét Tóth Demeter és Benes László sikerével zárult, ugyanis ismételen



Benes László egyenletes teljesítményével tudott bajnok lenni a Prestige kategóriában. Érdekesség, hogy bizonyos értelemben a főnökétől vette el a címet, hiszen a raliversenyeken ő Kazár Miklós egyik szerelője



## NEM SIKERÜLT

Nem sikerült a címvédés az országos Short Track Quad Bajnokság küzdelmeiben a többszörös magyar bajnok Kazár Miklósnak. „A záró forduló első futamában megállt a motorom, majd a második futamban a tartalék gép is feladta, és mire beindult, kaptam egy kört a mezőnytől” – elevenítette fel a versenyen történeteket a miskolci pilóta. „A mezőny után mentem, de csak a 'kígyó' végét értem utol, a helyezésekbe nem tudtam beleszólni!” Mivel Miki mind a két motorja feladta a harcot, a bajnoki címvédő is kénytelen volt felemelni a kezét, és szó szerint is feladni a további küzdelmeket.



„Csakúgy, mint az előző fordulóban, megint letört az első lendkerék csavarja... Mind a két motoron. Nem is értem, de sok ez már. Még képlékeny, hogy milyen lesz a jövő évi bajnokság, de úgy fest, hogy a ralikrosszos mezőnyrel fogunk együtt versenyezni 2012-ben aszfaltos és murvás futamokon. Bízom benne, hogy jó téli felkészülés után technikai problémáktól mentesen állhatunk oda a csapattal a jövő évi pontvadászatra, ahol nem is lehet majd más a cél, mint ismét a legfényesebb éremért harcoljak!”

ők nyerték saját kategóriájukat. Mögöttük újra Negyedi Ferenc ért célba, őt Kunkli követte, aki az utolsó körben a Negyedi hibázását kerülő Hernert tudta lendületből megelőzni. Hatodik Régi István lett, míg az „összezsavarozott” Jarjabka Józsefnek, most csak az utolsó hely jutott.

A verseny nap összesített eredménye így alakult: Negyedi, Kunkli, Herner, Tóth (Open), illetve Benes, Régi, Jarjabka, Kazár (Prestige). A 2011-es bajnokságot így Negyedi Ferenc és Benes László nyerték.

### A bajnokság végeredménye (Prestige)

1. Benes László	325
2. Jarjabka József	283
3. Régi István	260
4. Kazár Miklós	251
5. Kunkli Tivadar	164
6. Varga Norbert	79

Sirok Martin hiába üldözte az állóvást, ezúttal meg kellett elégednie a bajnoki ezüsttel

# HATALOMVÁLTÁS

BÉRES ZSOLT ELLENÁLLHATATLAN VOLT, Ő A BAJNOK

Utolérte az év végi hajrá a quados társadalmat: október két egymást követő hétvégéjén rendezték ugyanis az MX zárófutamait. Szerencsére az időjárás kegyeibe fogadta a versenyzőket, és mindkét alkalommal gyönyörű, napsütéses őszi időben motorozhattak a pilóták.

SZÖVEG, KÉP: KADOSA ÁKOS

A mezőny tagjai 15-én találkozhattak Pannónhalmán. Sajnos a helyszín sajátossága, hogy nagyon sok baleset történik itt, mivel a sokak által egyszerűnek tartott pálya mindig megmutatja, hogy ő az úr, és mégsem annyira könnyű rajta versenyezni. Így történt ez most is, de ne szaladjunk ennyire előre.

A bemelegítő edzés után az időmérőn Szatmári Imre mutatta meg újra mindenkinek, mi az az idő, ami az elsőséghez kell. A többiek hiába próbáltak meg mindent, be kellett érniük a mögöttes helyezésekkel. A második leggyorsabb, Béres Zsolt közel három tizedes hátránnyal végzett Busz Patrick előtt, aki már több

mint 1,7 másodpercet kapott. Hozzá nagyon közel, alig 1 tizedre érkezett Sirok Martin a negyedik helyre. Mögöttük Román Szabolcs és Herner Péter szerzett indulási jogot.

Az Old Boy híján MXQ2-ben induló Jádi Tibor szerezte meg az első rajthelyválasztás jogát a feltörekvő ifjanc Koltai Alvin Alex előtt. Tőlük több mint öt másodpercre lemaradva következett Kimerling Michal szlovák versenyző, akit Oláh József, Mravik Balázs, Bajusz Gergő és Lukács Gábor követett.

Az első futamban aztán bekövetkezett, amit mindenki igyekszik valahogy elkerülni. Egy szoros rajt után Busz Patrick állt az élre, mögöt-

te Béres Zsolt és Szatmári Imre következett. Az egész év sikertelenségével a háta mögött túlfűtött Szatmári megpróbálta rögtön az első körben dűlőre vinni a csatát, és Béres gyors megelőzése után rögtön Buszt támadta, aki próbálta a pozícióját védeni, ám eközben egy szerencsétlen pillanatban összeért a két kerék és mindketten hatalmasat estek. Az ápolás idejére a versenyt is félbeszakították, szerencsére azóta mindketten jól vannak.

Az új rajtot követően az MXQ2-es Jádi Tibor állt az élre, aki az első körben átengedte a helyét a nála gyorsabb MXQ1-es versenyzőknek, Béres Zsoltnak, Sirok Martinnak és



Béres Zsolt (balra) az utolsó három hétvégén olyan teljesítményt nyújtott, amellyel rászolgált az év végi elsősége

Román Szabolcsnak. Ebben a sorrendben is intették le őket, egymástól közel fél-fél perc távolságra. A nagyok sorát a még versenyben maradt Herner Péter zárta. A második vonal első futamát Jádi Tibor nyerte, Koltai és Oláh előtt. Mögöttük a sorrend már körhátrányban: Michal, Bajusz, Mravik és Lukács.

A második futam sima volt, leszámítva azt, hogy Béres és Román a rajtegyenes végében összeakadtak, aminek következtében Román a motorja mellett végezte. Mire szétszedték a gépeket, mindenki elment mellettük, így üldözéssel kezdték a második futamot. Mondanom sem kell, Béres vérszemet kapott, és 2 kör alatt átgázolva a mezőnyön máris az élre álló, időközben elhúzott Sirok mögött találta magát. Innen az első helyhez még három kör kellett, de ekkor már szerencséje is volt, mivel a szét-törő kipufogórendszer miatt egyre erőteljesebbé váló motorral Martin már nem tudott ellenne harcolni. Román Szabi az összesített ötödik helyig küzdötte fel magát, de az MXQ1 harmadik helyére ez is elég volt. A negyedik újra Her-

ner Péter lett. Az MXQ2-esek dobogósai helyet cseréltek. Koltai megelőzte Jádit, és leintésig maradt is az élre. Harmadik újra Oláh lett, aki mögött a sor változatlanul az első futamhoz képest Michal, Bajusz, Mravik és Lukács.

Egy hét múlva Bugyin gyülekeztek a quadosok legjobbjai. Az előző heti sérültek közül sajnos csak Szatmári tudta vállalni a versenyt, Buszt sérülései még nem engedték pályára. Az időmérőn a hazai pálya előnyeit élvező Béres ellentmondást nem tűrően utasított maga mögé mindenkit, Sirok, Szatmári, Román, Brdaric, Popovic, Suhina, Jádi és Koltai sorrendben.

Az első futam mondhatni eseménytelenül zajlott. Sirok jó rajtja után Béres hamar az élre állt. Sajnos Martin motorja újra az év végi műszaki nyugókkal küzdött, emiatt szép lassan visszaesett az összesített hatodik pozícióig. Második Szatmári, harmadik Koltai, negyedik Román, ötödik Popovic lett. Végezetül Suhina, Mravik és Apró zárták a sort. Jádi sajnos egy technikai hiba miatt a pálya szélére kényszerült.

Helyezés szempontjából a második futam még simább volt, mint az első, viszont verseny szempontjából izgalmas futamot láthatunk. Az első három, Béres, Sirok és Szatmári kergették egymást az egész futamon keresztül. Mögöttük Román Szabinak volt egy kis dolga, amíg a rossz rajt után felküzdötte magát a negyedik pozícióig. Mögöttük Popovic, Brdaric, Jádi, Suhina, Mravik, Apró és az egész kilépőjét lábtartástul elhagyó Koltai végzett.

A mozgalmas és változatos év után a bajnokságot Béres Zsolt nyerte.

## A bajnokság végeredménye

1. Béres Zsolt	309
2. Sirok Martin	265
3. Román Szabolcs	213
4. Szatmári Imre	180
5. Busz Patrik	172
6. Repa Roman	111
7. Uzák Tibor	101
8. Herner Péter	97
9. Jarjabka József	91
10. Varga Norbert	29



# CSAK FÉLIG ELÉGEDETT

## SZATMÁRI IMRE MOZGALMAS IDÉNYZÁRÁSA

Pannonhalmán még volt esélye a harmadik helyre Szatmári Imrének, de bukása miatt búcsúznia kellett a dobogótól – ennek ellenére nem boldogtalan.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉP: KADOSA ÁKOS

– **Összességében elégedett vagy az évvel?**  
– Attól függ, honnan nézzük. Amit a szezon első felében produkáltunk, azzal nem vagyok elégedett. Akkor még Kawasakival mentem, és azzal nem nagyon jöttek az eredmények. De utána le tudtuk cserélni egy KTM-re a gépet, és onnan minden megváltozott: az első futamomon, Hódmezővásárhelyen az időmérőt meg is tudtam nyerni vele, és Q1-ben a futamot is nyertem. Végül jött Pannonhalmán, ahol a balesetem volt, és ahol elbuktam egy újabb futamot és ezzel a dobogót is. Az évadzáró futam Bugyin nekem hazai verseny volt, így mindenképpen el akartam indulni rajta, és megérte, mert nagyon jól éreztem magam.

– **Mi az, ami a Kawasakiból hiányzott és a KTM-ben megvan?**

– Szinte minden: az ereje, a sebessége, a megbízhatósága – ennek megfelelően sokat is kellett gyakorolnom, edzenem vele, hogy megszokjam az új tulajdonságokat, de a po-

zitivumok azonnal jelentkeztek: körönként 3-4 másodperccel voltam gyorsabb.

– **Lehet az erősebb motornak köze a pannonhalmi balesethez?**

– Igen, talán igen. Lehet, hogy túl önfejű voltam, hiszen az első helyért mentünk Busz Patrikkal, és talán még nem szoktam meg, hogy mire képes a KTM, és túl gyorsan akartam letudni a meccset. Minden nagyon jól ment egyébként, és próbáltam Patrikot megelőzni, de egy ugratón összeakadtak a gépeink, így mindketten elestünk. Nekem kiesett úgy másfél óra, és a csuklózúzódásomon kívül agyrázkódásom is volt, Patriknak viszont a combja fájt, mert a motor ráesett: ő az utolsó futamon már nem is indult.

– **Té viszont igen: teljesen rendbe jöttél addigra?**

– Igen, mondhatjuk, de mindenhogy mentem volna, mert Bugyin az évadzáró hazai futam volt,

és semmiképpen nem akartam kihagyni. Mondták ugyan, hogy ha valami fáj vagy nem stimel, hagyjam abba, de szerencsére ilyesmi nem történt, és végig tudtam menni. Ezért és az egész évért nagyon hálás vagyok elsősorban a családomnak és külön az édesapámnak, akik nélkül nem tudtam volna versenyezni, de nagyon köszönöm az edzőmnek, Gyurászik Lászlónak és a szerelőmnek, hogy segítettek egész évben.

– **Motorváltás volt nagyjából az év felénél: számít azért az év végi eredmény?**

– Nem, nem igazán, inkább majd a jövő év lesz az, amikor teljes évet tudok majd menni a KTM-mel. Most fontos, hogy megismertem a motort, sokat mentem vele, így bízom benne, hogy jövőre jó lesz minden. Télen tervezünk fejlesztést, mint mindig, hiszen folyton kitalálunk valamit, amivel jobb lehet a motor. Ezenkívül tervben van a másik gépet is becserezni egy újabb KTM-re, és akkor lenne kettő ütőképes quadom, amelyekkel már komoly eredményeket szeretnék elérni.

# MÁSODIKOS MAGYAR BAJNOK

KOVÁCS ÁDÁM ZSOLT FIATAL, TEHETSÉGES ÉS ELTÖKÉLT  
Még csak 8 éves, másodikos, de emellett már magyar bajnok, osztrák superkupa győztes és a Közép-Európa Zóna Trófea negyedik helyezettje Kovács Ádám Zsolt.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: VARGA ZOLTÁN (MXFOTO.HU)



A fiatal versenyző idén majdnem minden versenyét megnyerte, eközben az iskolában is jól teljesít



Ádám tulajdonképpen kétévesen kezdte karrierje építését, hiszen a szüleitől kapott mini quadjáról szinte leszedni sem lehetett. Komolyabban persze „csak” 5 évesen kezdett el sportolni, de ekkor már a motokrosszért dobogott a szíve. Kisebbségi versenyeken is indult, de sajnos többször is szerencsétlenül esett, és sípcsonttörést szenvedett. Első évére a profik között tehát egészen 2011-ig kellett várnia, de megérte. Ezeket a címeket sikerült begyűjtenie: magyar bajnoki elsőség, osztrák superkupa győzelem és negyedik helyezés a Közép-Európa Zóna Trófea sorozatban, ahol csak azért nem sikerült jobb eredményt elérnie, mert nem tudott minden versenyen ott lenni.

„A fiú rendkívül eltökélt” – meséli az édesapja, majd így folytatja. „Emlékszem, amikor harmadjára tört el a lába (ebből kettő a motorozás közben történt), azt mondtam neki, hogy 'ennyi volt fiam, itt a vége'. A fájdalom addig nem zavarta, amint viszont megpedeztem a motorozás végét, eltört a mécses. Az edzéseit és a napirendjét is iszonyúan komolyan veszi. Mindezek miatt úgy döntöttem, hogy

amíg a tanulást nem befolyásolja a versenyzés – márpedig kitűnő tanuló –, folytathatja.”

Tény, hogy Ádámot az eső és a hó sem tudja hátráltatni, folyamatosan edzeni akar. Ebben pedig nem akarja segíti őt. Czuni László, többszörös magyar bajnok a személyi edzője, ő végzi az ifjú tehetség felkészítését a versenyekre, ami mellett a napi fizikai tréning is elengedhetetlen.

„Tényleg nagyon tudatosan végzi az edzéseket, és napi rutinná váltak már nála ezek a dolgok. A jövő még nem tudom miként alakul, de az eddigi sikerekért szeretnénk köszönetet mondani támogatóknak, az Ipon magyarországi képviselőjének, valamint csapatunknak, a BMSE-nek és kitartó szurkolóinknak is” – zárja mondandóját az édesapja.

# CSAPATBAJNOKI

PANNONHALMÁN ISMÉT KIDERÜLT, HOGY A KTM A NYERŐ

Az év utolsó nagy erőpróbáját immár hagyományosan a pannonhalmi apátság szomszédságában tartották, ahol a versenyzők arról döntöttek, melyik az ország legjobb csapata.

SZÖVEG: MXONLINE.HU KÉPEK: TDK

A verseny előtt gyakorlatilag két csapatról tudtunk. Az egyik a Kawasaki Ivanics volt Szőke Márkkal, Firtosvári Gáborral, Grillmayer Gáborral és Zsigovits Norberttel a kicsik között – merthogy minden csapatba kellett egy kissrác, aki 85 juniorban gyűjthette a pontokat. És előre tisztázott volt a Mami Yamaha Fehér „személyzete” is: a visszatérő Hugyecz Erik, az idegenlégiós Jimmy Huysmans, Berkes Dániel és Pergel Márk felállást ígérte és hozta.

Ugyanakkor a KTM-esek „nagyot kavartak”. A szabadedzés utánig meg lehetett határozni a csapatokat, és ezzel éltek is. Aminek eredménye volt, hogy kialakult egyfajta álomcsapat, a Németh Kornél, Szvoboda Bence, Nagy Alex, Sykina Richárd négyesfogat, ami ellen ezért nem szívesen fogadtunk volna.

Emellett létrejött egy fekete ló is: a cseh/szlovák KTM Team2, David Cadek, Stefan Svitko, Martin Finek

Jan, Vykutl felállásban. Róluk tényleg fogalmunk nem volt, hogy mit tudnak. De lett egy KTM 3 is, többek között Marosi Dáviddal és Szondy Leventével, illetve még egy KTM 4 is Kernerrel, Bódissal és két külföldi versenyzővel. Emellett hirtelen összeállt egy HTS-Real elnevezésű egység is, Varga Imrével, Kerese Gáborral, Ragats Rolanddal és Déczy Balázssal.

A papírforma alapján tehát majdnem ki is lehetett volna hozni egy nyertest. Persze a csapatbajnokság azért nem ennyire egyszerű! Itt mindenkinek jól kell teljesíteni, nem lehetnek gyenge láncszemek, a jó eredmény eléréséhez a team minden pilótájának kerülni kell a bajt és a műszaki hibákat. Plusz van egyfajta „csébé faktor” is,

ami azt jelenti, hogy itt valahogy nem úgy szoktak alakulni a dolgok, mint egy „sima” országos bajnoki fordulón. Itt mindig vannak meglepetések. Mindig vannak olyanok, akik bőven jobbak, mint azt az évi teljesítmény alapján gondolnánk, illetve vannak, akik formán alul motoroznak. És vannak ismeretlen tényezők is. Ilyen volt például



Ezt láttuk a pályáról: a szemközti hegytetőn álló apátság ezúttal fürdött a napfényben

a komplett cseh/szlovák különítmény, vagy a motokrosszban egész évben nem szereplő Grillmayer motorozása – de ugyanígy nem lehetett mit kezdeni az esélylatogatás során a hét hónapnyi labadozás után visszatérő Hugyecz Erikkel sem. Szóval a csapatbajnokság egy sokismeretes egyenlet, amit csak az utolsó kör utolsó métere után lehet elkezdni kiszámolni.

Aki igazán jól kalkulálható tényező volt ebben az egyenletben, az Németh Kornél. Az első futamban – ahogy szokott – erősen kezdett, majd még erősebben folytatta, és egy kör alatt kiment a képből. A Kókán magyar bajnoki futamot nyert Huysmanst sokan közvetlenül Kori mögé várták, és a belga a vadonatúj Hondán jól

kezdett, de a nagy remények egészen pontosan fél körig tartottak: ekkor Huysmans motorja egy visszafordítóban lefulladt, és be sem indult, amíg el nem ment a teljes mezőny. A második helyet a cseh Cadek ragadta magához, míg a remekül rajtoló Hugyecz Erik beállt a harmadik helyre, nyomában Szvoboda Bencével. Grillmayer

Gábor azonban hamarosan elkezdte csipkedni hátulról Bencét – de hamarosan ő is kapott egy üldözőt a szlovák Svitko személyében. Innentől komoly öldöklés kezdődött a helyezésekért. Miközben Cadeknek sikerült kicsit ellúznia, az őt követő négyes elképesztően látványos küzdelemben, sok-sok körön át, kanyarról kanyarra próbálta maga alá gyűrni egymást, gyakorlatilag sikertelenül. Hugyecz mintha egy napot sem hagyott volna ki, tartotta magát Szvobodával szemben, és Svitka sem engedte a többieket levegőhöz jutni a „vonat” végén. Először Grillmayer kezdett „puhulni”.

A kuplung szépen megadta magát, Grill először lemaradt Szvobodáról, majd elengedte Svitkót, és ahogy romlott a helyzet, kezdett jelentősen visszasaesni. Itt „került képbe” a hátul rajtoló Szőke Márk, aki először megelőzte Grillmayer, majd utolérte Svitkókat. Eggyel előrébb Szvoboda láthatóan dülőre akarta vinni a csatát Hugyeczcel, és egyre keményebben szorongatta, míg nem egy jobbosban test-test elleni küzdelemben aláfördült Eriknek, aki ezt már nem bírta és elcsúszott. Így végül Németh, Cadek, Szvoboda, Svitko, Szőke lett a sorrend.

A KTM 1-es csapat ezzel egy első és egy harmadik, a KTM 2 pedig második és negyedik helyet gyűjtött be. Mindez hatalmas főlénynek



tűnik, mégsem volt teljesen az. Nagy Alex a 250-es kétüteművel csak a tizenkettedik tudott lenni, a 2-es csapat harmadik embere, Martin Finek pedig kilencedikként végzett. Ugyanakkor a Kawasaki-csapat Szőke, Grillmayer és a rosszul rajtoló, de a verseny végére felzárkózó Firtosvári révén kiegyenlített volt a 5-6-7. hellyel.

„Kornél úgy nyert, mintha ez magától értetődő lenne, és bárki meg tudná csinálni.”

Amelyik csapat komoly „gyomrost kapott”, az a Mami Yamaha Fehér volt. Huysmans motorja végigbetegeskedte a versenyt, és a belga a tizedik helyen végzett, míg Hugyecz a bukás után még nála is eggyel hátrébb ért be, Berkes Dániel pedig 13. lett.

A KTM3 a nyolcadikként végző Marosi vezetésével a középmezőnyt képviselte (Hruska 14. Novichy 16.), míg a KTM 4 gyakorlatilag szét-esett: Kerner László és a cseh Vaca Roman is kiállt, így egyedül Bódis fejezte be a versenyt, a 18. helyen. És bukó volt a HPS-Real is. A húzóember, Déczy Balázs motorján a verseny elején kiszaladt a blokk oldala, míg Kerese Gábor a 17., Ragats Roland pedig a 15. helyen végzett.

Érdekes módon mintha igazodtak volt ehhez az eredményhez a juniorok. A 85-ösök-nél a KTM1-hez tartozó Sikyna Richard felnöttes motorozással mind a két futamban első lett, a KTM2-höz tartozó Vykutl Jan előtt. A Mami Yamaha Fehérhez tartozó Pergel Márk egyszer 8., és egyszer 9. lett, Zsigovits is ugyanezt hoz-

ta, csak fordítva. A KTM3-hoz tartozó Szondy Levente két hatodik helyet „lapátolt be” a csapateredménybe.

Az élcscapatok közül a Mami Yamaha Fehér esélyei a két futam közötti szünetben váltak köddé, ugyanis Huysmans motorja végleg megadta magát, és feladta a versenyt.

A második futamban Kornél nem hozta tisztán a rajtot, hanem „csak” a második egyenesben állt az élre, és szinte úrias motorozással, szemre kényelmesen, de irdatlan tempóban távolodott el, majd úgy nyert, mintha ezt magától értetődő lenne, és bárki meg tudná csinálni. Megindult a Grillmayer-féle „úthenger” is. A veterán krosszos beállt a második hely-

re, majd elkezdte lerázni magáról az üldözőket. Mögötte viszont a kawasakis Firtosvári most jó rajtot vett, és a harmadik helyen haladt, nyomában Szvobodával. Cadekkel szemben azonban megint nem volt elég puskapor. A cseh pilóta lehagyta Szőkéket, Szvobodát, majd Firtosvárit, és végül Grillmayer is. Miközben Hugyecz hátrébb rajtol, Szvoboda most a Kawasakiba „ütöközt bele”, és a verseny első felében szakadatlanul támada, mire a javára tudta eldönteni a csatát. Összességében többet veszített azonban, mint amennyit nyert. Szőke a hatodik helyről szépen elkezdett felzárkózni, és először Szvobodát, majd márkatársát is megelőzte, ráadásul húzta magával Sviteket is. Firtosvári a végére kicsit bele is fáradt a csatába, és még Hugyecz is utolérte. Azonban az utolsó körben a láthatóan a kondíciójával is erősen küzdő Hugyecz egy balsolban keresztbe állt, így Németh, Cadek, Szőke, Szvoboda lett a végső sorrend.

Csapatban ezzel a KTM1 nyert, még úgy is, hogy Nagy Alex motorja vésszesen durrogott a második futamban, és csak a 10. helyen ért a célba. A második a cseh/szlovák közös KTM2 csapat lett a kiegyenlített Kawasaki Ivanics és a foghíjas Mami Yamaha Fehér előtt.



# A CITROEN MÁR BAJNOK



**FRANCIA ÉS KATALÁN RALI: OGIER ÉS LOEB GYŐZÖTT**  
A Citroen-csapat két pilótája, Sébastien Ogier és Sébastien Loeb a legutóbbi két ralin aratott győzelmükkel megnyerték a franciáknak a 2011-es világbajnokságot, az egyéni cím sorsa azonban még nyitott.

**SZÖVEG:** AMBER PR, MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉPEK:** SZÁNTÓ FRIGYES

A Francia Rali nagy esélyese, Sébastien Loeb jóslata bevált, s hiába a hazai rendezésű rali, már az első napon véget ért számára a küzdelem. Így tehetséges csapattársa, Sébastien Ogier vihette haza a győztesnek járó trófeát a Citroennek oly fontos Francia Raliról. Ezzel Ogier ugyanúgy öt győzelmet szerzett az idei szezonban, mint a címvédő világbajnok márkatárs. Dani Sordónak is volt oka az öröme, hiszen megszerezte a Mini legjobb helyezését, s másodiknak kormányozta célba autóját. A bronzérmes a félgéri Citroen-csapatban versenyző Petter Solberg lett.

Ogier persze nem ezüsttálcán kapta a győzelmet, nagyon izgalmas csatát vívott Sordóval és Petter Solberggel. Míg a norvég pilóta defekttel küszködött szombaton, és visszaesett a harmadik helyre, a Mini Cooperbe idén átülő ex-cit-

roenes Dani Sordo kemény támadást indított Ogier ellen egészen az utolsó szakaszig, a Power Stage-ig, aki aztán nagy csatában, de megőrizte az első helyezést a rali végéig.

Hiába ment át a rali Sébastien Loeb szülővárosán, Haguenau, a francia sztárpilóta már pénteken, a rali nyitónapján búcsúzott, autójának motorja ugyanis ritka meghibásodást szenvedett. Loebnek ez nem jött jól, hiszen mivel Ogier a Portugál, a Jordán, az Akropolisz és a Német Ralin is győzött, ismét harcban állt az egyéni világbajnoki címért folyó küzdelemben.

A Fordok ezúttal inkább szép autóikkal, mintsem teljesítményükkel tűntek ki a mezőnyből. A legjobb helyezést Mikko Hirvonen érte el, negyedik lett, de még így is esélyes az egyéni világbajnoki címre. Ő és az ötödik helyezett Jari-Matti

Latvala is hibázott péntek reggel, s Hirvonen ismét Latvala helyezetét „megkaparintva” lett negyedik.

Régen írhattunk Ken Blockról: most ismét feltűnt az amerikai, és Monster Fordjával a kilencedik helyen ért célba. Ez eddigi legjobb helyezése a rali-világbajnokságban. Mögötte Pierre Campana szerezte meg az utolsó pontszerző helyet a Francia Automobil Szövetség által indított Miniben.

A konstruktóri ponttáblára pillantva arra lehetünk figyelmesek, hogy Kimi Raikkönen csapatát, az Ice 1 Racinget nem találjuk rajta. A csapatot ugyanis kizárták a világbajnokságból, így elveszett eddig gyűjtött 48 pontjuk is. A kizárás oka az, hogy nem vettek idén részt az Ausztrál Nagydíjon, pedig az kellett volna ahhoz, hogy teljesüljön az előírás, miszerint minden csapat-

nak legalább két tengerentúli raliversenyen rajthoz kell állnia. Mivel a döntés csak a csapatot érinti, a pilótát nem, így Raikkönen még tovább versenyezhet a vb-n, és pontokat is gyűjthet.

Loeb számára úgy hiányzott már egy győzelem, mint egy darabka kenyér, mivel a nyári Finn Rali óta nem sikerült a dobogó tetejére állnia. Mikor szükség volt rá, akkor viszont jól teljesített mind a pilóta, mind a csapata, így zárhatták sikerrel a Katalán Ralit. Bár a Minivel versenyző Kris Meeke vihette haza a Power Stage-győzelemért járó három bónusz-pontot, a harmadik legjobb időért járó egy pont így is Loebhöz került. Ha Loebnek sikerül megnyernie a szezonzáró Wales Ralit is, akkor példa nélküli módon nyolcszoros világbajnok lesz. Addig azonban még egy kicsit várunk kell.

A Citroen büszke lehet hetedik világbajnoki címére, de azért azon érdemes lenne elgondolkodnia, hogyan lehetséges, hogy a Francia Ralin

Loebnek, most pedig Sébastien Ogier-nak kellett feladnia a versenyt motormeghibásodás miatt. Ogier az ötödik helyen haladt, mikor is az utolsó előtt szakaszon autójának motorja megadta magát.

A Ford ismét trükközött, így eshetett meg, hogy az ezúttal is jobb helyen versenyző Jari-Matti Latvala csapatutasításra gyűjtött be kétperces büntetést, hogy csapattársa, a világbajnoki címre esélyes Mikko Hirvonen a második helyen érhesse célba, és annyi pontot gyűjtsön, amennyit csak lehetséges. Kérdés, ha Hirvonen ilyen körülmények között lesz esetleg világbajnok, az milyen visszhangot kelt majd ralis berkekben.

Dani Sordónak ezúttal nem sikerült dobogóra állnia, de a Mini számára már az is szép teljesítmény, hogy Sordo és csapattársa, Kris Meeke a negyedik és ötödik helyet szerezte meg. Sordo nagy örömet okozott ezzel rajongóinak hazai raliján. Meeke azzal szerzett nevet magának



Latvala mindkét futamon elengedte csapattársát, megőrizve így Hirvonen esélyét a végső győzelemre

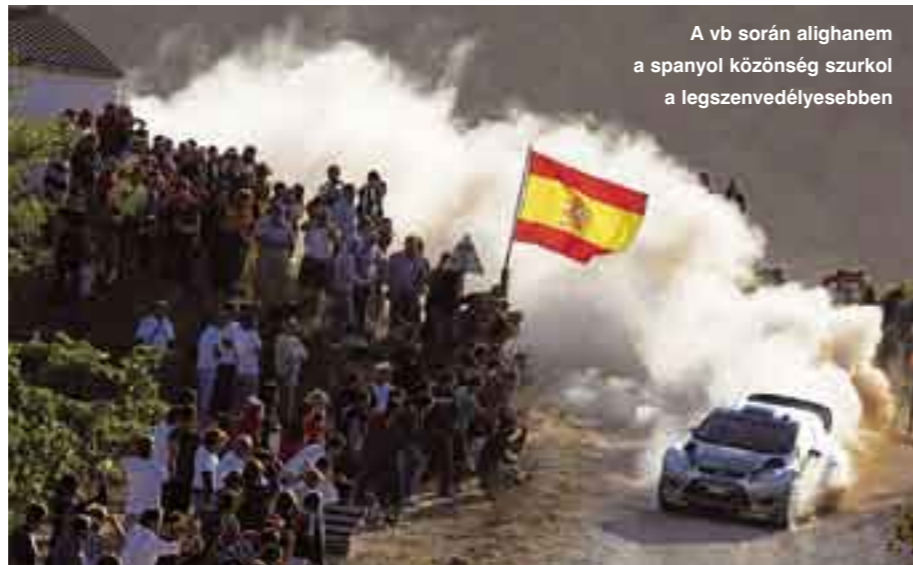




autóhifi - digitális fényképezőgép  
CD/DVD - erősítő - hangfal  
házi zenei rendszer - hifi - mp3  
lejátszó - navigáció  
projektor televízió - videókamera  
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMENY!  
MINIMUM ÁR!

AV  
PLANET  
WWW.AVPLANET.HU



A vb során alighanem a spanyol közönség szurkol a legszenvedélyesebben

ezen a ralin, hogy a Power Stage-győzelmet és az érte járó három pontot ő szerezte meg.

A hatodik helyen Mads Östberg ért célba azután, hogy túljutott a felforrósodott fékek által okozott problémán. Jevgenij Novikov kormányozta célba autóját a hetedik helyen úgy, hogy az utolsó szakaszokon kielőzte Henning Sol-

berget. Dennis Kuipersé lett a kilencedik hely, aki ezt az utolsó előtti gyorsasági szakaszon csente el a hibázó Matthew Wilsontól. Wilson autójának bal első kereke letört, így a brit versenyző az út szélére parkolva fejezte be a versenyt. Juho Hanninené a tizedik helyezéért járó utolsó pont. A finn pilóta ezzel megszerezte a Super 2000-es egyéni világbajnoki címet.

A mezőny ezután egy hosszú, háromhetes pihenőt vesz, s a szezon utolsó raliján, a Wales Ralin (2011. november 13.) mérkőzik meg egymással. A tét nem kisebb lesz Cardiffban, mint az egyéni világbajnoki cím sorsa. Loeb és Hirvonen is feni a fogát...



#### A Francia Rali végeredménye

1. S. Ogier	Citroen DS3	3:06:20,4
2. D. Sordo	Mini Cooper WRC	3:06:26,7
3. P. Solberg	Citroen DS3	3:07:44,2
4. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	3:09:47,0
5. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	3:09:50,7
6. D. Kuipers	Ford Fiesta RS	3:13:02,4
7. H. Solberg	Ford Fiesta RS	3:13:28,7
8. M. Östberg	Ford Fiesta RS	3:14:18,7
9. K. Block	Ford Fiesta RS	3:14:45,9
10. P. Campana	Mini Cooper WRC	3:14:59,1

#### A Katalán Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroen DS3	4:05:39,3
2. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	4:07:46,2
3. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	4:08:11,7
4. D. Sordo	Mini Cooper WRC	4:09:03,4
5. K. Meeke	Mini Cooper WRC	4:10:54,3
6. M. Östberg	Ford Fiesta RS	4:11:33,5
7. E. Novikov	Citroen DS3	4:15:11,1
8. H. Solberg	Ford Fiesta RS	4:15:19,4
9. D. Kuipers	Ford Fiesta RS	4:16:53,1
10. J. Hanninen	Skoda Fabia S2000	4:19:28,5

#### A világbajnokság állása

Piloták	
1. S. Loeb	222 pont
2. M. Hirvonen	214 pont
3. S. Ogier	193 pont
4. J-M. Latvala	146 pont
5. P. Solberg	110 pont
6. M. Östberg	70 pont
7. D. Sordo	57 pont
8. M. Wilson	53 pont
9. H. Solberg	44 pont
10. K. Raikkönen	34 pont

#### Konstruktörök

1. Citroen	397 pont
2. Ford	351 pont
3. M-Sport Stobart	145 pont
4. Petter Solberg WRT	98 pont
5. FERM WRT	44 pont
6. Team Abu Dhabi	42 pont
7. Munchis Ford WRT	38 pont
8. Monster WRT	19 pont
9. Van Merksteijn MS	16 pont
10. Brazil WRT	3 pont

## HÁTTÉR

RALI VB



# TÁMAD A MINI

## DANI SORDO ÉS JOHN COOPER WORK WRC

A remélnél jobb eredményekkel hangol idén a jövő évi teljes vb-szezonra a Mini gyári ralicsapata, azonban az AFM a Katalán Ralin a helyi menőtől, Dani Sordótól megtudta: a dobogós helyezések ellenére bőven van még javítanivaló a John Cooper Work WRC-n.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉP: MINI

„Jobb lenne, ha pódiumra állhatnék a hazai közönség előtt, de így sem lehetek elégedetlen” – mondta a vasárnap déli szervizben az AFM-nek Sordo, aki az öt biztató tömegek előtt végül a 4. helyen zárta a világbajnokság utolsó előtti fordulóját.

Nem csak a Seb Loeb mellett éveken át sínylő hispán számára új kezdő az idei szezon, hanem a Mini számára is. A patinás brit márka a '60-as évek zajos sikerei után közel öt évtizeddel döntött úgy, hogy visszatérnek a ralizás csúcspontjába: az autó alapját a Countryman típusú modell képezi, amelyből a Prodrive fabrikált versenygépet. Ez már önmagában is garancia a sikerre, hiszen a Banbury-ben székelő vállalat a múltban a Subaruval már meghódította a vb-t, a csapatfőnök David Richards pedig – mivel Forma-1-es tervei füstbe mentek – csak még elszántabb lett.

„Jól érzem magam itt, a csapat lenyűgöző, az összehasonlításokat azonban nem kedvelem” – felelte pimasz mosollyal Sordo, amikor arról kérdeztük, milyen az élet a Mininél a Citroen-korszakához viszonyítva.

A spanyol sofőr az északírek korábbi IRC-bajnokával, Kris Meeke-vel alkotja a Mini gyári párosát, s a kezdet meglehetősen jól alakul a csapat számára. Az idei évre tervezett hat futamból Sordo kétszer is dobogóra állhatott (Németországban a 3., Franciaországban a 2. helyen végzett), míg Meeke számára nyögvenyelősebb volt a start, ám a Katalán Rali Power Stage-én elért első hellyel már megvillantotta, hogy esze ágában sincs fegyverhordozóként funkcionálni.

„Felülmúltuk az előzetes várakozásokat, de tudjuk, hogy még csak a fejlesztési fázisban járunk. Az autó minden porcikáján javítanunk kell, kezdve a kasztnitól a váltón át a futóműig. A motor vezethetősége kiváló, de úgy érzem, jól jönne még néhány lóerő. Idén fejlesztünk, jövő-

re pedig maximális erőbedobással támadunk!” – fogadkozott Sordo.

Annyi bizonyos, hogy a Mini megjelenése minden tekintetben kimagaslóan hasznos: egyrészt gyógyírt jelent az utóbbi években krónikus gyártóhiánnyal küszködő WRC legfőbb problémájára, másrészt Richards minden ízében profi együttese kiválóan továbbítja az anyacég, a BMW által sugallni kívánt üzenetet, hogy a közhiedelemmel ellentétben a Mini jóval több, mint egy egyszerű városi kisautó.

A Citroennek és a Fordnak jövőre várhatóan komolyan kell számolnia a piros izomkapszulákkal, amelyek jó előre komoly nyomást gyakorolhatnak a nagy debütálásra gigászi büdzsével hangoló Volkswagenre is.

## JÖVŐRE

„Aki sikeres akar lenni a rali-vb-n, annak előbb tapasztalatokat kell szerezni, ez pedig csak sok munkával lehetséges. David Richards és a Prodrive már bizonyított, így magas szintről indulhatunk. 2012-ben, amikor már teljes szezonot futunk, remélhetőleg az elejétől fogva versenyképesek lehetünk” – mondta Ian Robertson, a BMW igazgatótanácsának értékesítésért és marketingért felelős tagja.

# EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ

Volt egyszer egy fantasztikus 2001-es év, amikor hosszabb szünet után egy legendás pilóta, Richard Burns ismét a csúcsra vezette a Subarut. No nem pont ilyen színben, de ki tagadná, hogy a sárga is abszolút jól passzol a tökéletes formákhoz...



## AUTÓ

**Név:** Subaru Impreza WRX Sti  
**Gyártási év:** 2001  
**Teljesítmény:** 330 LE  
**Motor:** 2000 cm<sup>3</sup> turbo

## LÁNY

**Név:** Büki Barbara  
**Kor:** 20 éves  
**Lakhely:** Nyíregyháza  
**Foglalkozás:** diák

# REMEK ÉVZÁRÁS



A párosnak kijutott minden jóból, Komlón a hideg időjárás és az eső mellett néhányszor a technika is kibabrált velük

## A MATICS–VICZENA PÁROS MÁSODIK LETT KOMLÓN Véget ért az országos rali bajnokság, de a Matics–Viczena páros továbbra sem lazít, a Baranya Kupán is rajthoz álltak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: DUEN

„Az autón rengeteget változtattunk az eddigiekhez képest, és úgy látszik, hogy ez valóban az előnyére vált, hiszen már lassan tényleg kezd úgy viselkedni, mint ahogyan azt én szeretném! Most végre gyorsan mentünk, és így a kilenc szakaszból ötöt mi nyertünk meg, négyet pedig Hideg Krisztián” – nyilatkozta Matics Mihály. „Végre azt is elmondhatjuk, hogy jól sikerült kezdenünk, hiszen rögtön az első három gyorsaságit megnyertük, de az utolsó körben a hajtásunk elromlott, ami szárazon még nem is okozott volna gondot, de mivel esett az eső, érdekessé vált a helyzet.



Az utolsó gyors előtt jött elő egy újabb probléma. Elhajlott egy lemez, emiatt a kézifék-kapcsoló szabadon lötyögött, és a rendszer úgy érzékelte, mintha a pilóta folyamatosan húzná a féket és nyomná a gázt egyszerre, így lekapcsolta a hajtásvivattyút.

„Igen volt egy ilyen jellegű gondunk is, de miután visszahajtottam a helyére a lemezt az utolsó gyorsasági szakasz előtt, már megint hibátlan volt minden. Nagyon jó pályákon versenyezhetünk, főképp így, hogy kevesebb lassítóval oldotta meg Markó Tibi. Úgy gondolom, hogy maximálisan elégedettek lehetünk a szervezéssel, hiszen gyorsan, pörgősen lement a futam. Bárcsak az ORB-futamokon is csak ennyi csúszás lenne! Jó kis kaland volt az egész” – fogalmazott Matics.

A történethez hozzátartozik, hogy a páros olyan gumikkal ment, amelyet már öt évvel ezelőtt kislejtettek, csak nem dobták ki, hátha jó lesz még valamire. „Abszolút a nullával voltak egyenlők, nemhogy a kilenc gyorsra nem volt elég, de már a második körre elfogytak teljesen.

Semmit sem értek, mert kemények és kopottak voltak. Mégis végigmentünk velük.”

„A verseny előtt úgy álltunk oda, hogy szeretnénk Hideg Krisztiánt megszorogatni. Tudtuk, hogy milyen autóval megy oda, és azt is, hogy nem egyszerű azt a technikát megfogni, mint ahogy Krisztiánt sem. Így, hogy még meg is tudtuk verni több gyorsasági szakaszon, kellemes érzések töltöttek el minket. Éreztem én is, hogy sokkal gyorsabban megyek, mint korábban, de az esést azért nem feszegettem, mert az nagyon nem hiányzott volna... Így is volt azonban pár necces helyzet, amikor ötödikben, szinte padlógázon, orrtólósan csak a csodára vártunk, hogy kiadja a szalagkorlát végéig.”

Matics és Viczena végül egy második helyig jutott, és ezt mindenképpen szeretnék megköszönni partnereiknek is, akik egész évben mellettük álltak és biztosították a versenyzésüket. Továbbá köszönik a szervezők kitűnő munkáját, a szerelők és csapat egész éves, remek teljesítményét, valamint a szurkolók buzdítását.

# TÖRETLENÜL

## HERING GYULA: EGY ÉV NÉGY ERŐPRÓBÁJA

Idén mindössze négy versenyen tudott rajthoz állni Hering Gyula, és kiemelkedő eredményeket azokon a futamokon sem tudott elérni. A lelkesedése és az elhivatottsága azonban továbbra is töretlen, sőt, már jövőre tervez.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: KBK/QMMER



– **Mi az oka annak, hogy számodra ilyen kurtán alakult 2011?**

– Kevés időnk jutott arra, hogy a versenyre és a felkészülésre koncentráljunk. A hétköznapi munka túl sok energiánkat emésztette fel, és úgy összességében sem jött össze semmi.

– **Négy versenyen azért elindultál...**

– Igen, 2011-ben az Eger Rali volt az első kihívás, amin elindultunk Spitzer Gáborral. Nagyon vártuk már, és izgatottak voltunk. Akkor már azt is tudtuk, hogy utána megyünk a Kaná-

ri-szigetek Ralira, ami az IRC-sorozat egyik fordulója. Nem akartunk kockáztatni, ezért autónkat, az R3-as Honda Civicet már előre becsomagoltuk, hogy ne essen baja, és útra kész legyen. Helyette szereztünk egy Suzuki Swiftet. Nem volt egy izmos gép, de magát a versenyt nagyon élveztük. Mindent beadtunk, és a kategóriánkban végül mi is lettünk a legjobbak.

– **Utána következett a Kanári-szigetek Rali?**

– Igen, a navigátorom Táborzski Attila volt. Teljesen más körülmények vannak ott, mint itthon, és természetesen nagyon élveztük a versenyt minden pillanatát. Az első napon célba értünk, ami jó előjel volt, a második napon viszont rossz volt a gumiválasztásunk. Végül a 26. helyen zártunk az összesítettben.

– **Mi történt az IRC után?**

– A nemzetközi kihívást követően kicsit a munkánkra kellett koncentrálnunk. Legközelebb

csak a 44. Mecsek Ralin indultunk, ahol vezetünk is, de saját hibából fakadóan felborultunk. Valójában nem is tudom, mi történt, talán rosszul írtuk fel az itinert, vagy elbambultam. A lényeg, hogy kiestünk, de a kocsinak szerencsére csak a karosszériája sérült. Utána következett a 45. Mecsek Rali, mely egyben IRC-futam is volt. Vártuk ezt a versenyt is, de sajnos nem jól sült el a dolog. A második gyorson kiütöttük az első futóművet és csak a szerencsének köszönhető, hogy senki nem sérült meg az eset közben.

– **Mik a tervek a következő szezonra?**

– Reménykedünk benne, hogy jobban alakulnak a dolgaink jövőre, mint idén. Sok függ attól, hogy a szponzoraink milyen mértékben tudnak támogatni minket. Egy valami biztos. A következő évben nem tervezzük, hogy külföldön rajthoz állunk. Teljes szezon akarunk futni a magyar bajnokságon, és egy kicsit nagyobb lendület sem ártana az ideinél.







„Idén még megpróbálunk minél több amatőr futamon elindulni, hogy további tapasztalatokat szerezzünk az autóról.”



Bakók az idei évben a kihagyott verseny és a technikai problémák miatt nem tudtak dobogóra állni az éves összesítésben, de 2012-ben szeretnék kiköszörölni a csorbát, és mindkét autóval a pódiumon akarnak végezni



# A JÓ PAP HOLTIG TANUL

BAKÓ TEAM: MOZGALMAS ÉV VOLT 2011

Bár nincs még vége az idei évnek, de a Bakó Team számára befejeződött az Országos Rali Bajnokság. 2011-ben az alakulat a támogatásoknak köszönhetően az összes hazai ob futamon el tudott indulni, és az itt szerzett dobogós helyezéseinek köszönhetően a 3. helyen zárta a szezont. A csapatvezető beszámolója.

„Tavalyhoz hasonlóan jól indult az idei év is, hiszen az első versenyen, Egerben sikerült rögtön a dobogó 3. fokára állni mind a magyar, mind a nemzetközi értékelésben, végig versenyben maradván a kategóriaelsővel. Már ezen a futamon szeretnénk volna elindítani a csapat második autóját Hoffer Zsolti irányításával, de ez sajnos csak a második futamra sikerült.

A következő fordulóban, Miskolcon egy technikai probléma miatt – eltört egy féltengelyünk – idő előtt fel kellett adni a versenyt. A csapat második autója viszont sikeresen célba ért minden probléma nélkül, és a kategória 4. helyén végzett.

Következtek a murvás futamok. Ezekből az elsőt ki kellett hagyni mindkét autónak, mert nem érkeztek meg időben azok a futóművek, amelyek a megfelelő sebességhez elengedhetetlenek lettek volna.

Veszprémbe ismét sikerült a célba érkezés, bár egy defekt hamar eldöntötte a sorsunkat, és kénytelenek voltunk beérni egy 4. helyezéssel. Hiába voltunk utána gyorsak és szereztük meg a kategóriában a 2. és 3. időket, a kerék cseréje miatt elszenvetett idővesztéséget a verseny végéig nem sikerült ledolgozni.

Aradon, a közös román-magyar bajnoki futamon csak mi indultunk, és sikerült a 2. helyen célba érni, az abszolút bajnokságban pedig a 14. helyen végezni, ami az eddigi legjobb eredményünk volt. Az autó nagyon jól működött, és minden feltétel adott volt az egész futam alatt a jó eredmény eléréséhez egy olyan pályán, ahol előtte még nem versenyeztünk.

Pécssett, az első Magyarországon megrendezésre kerülő IRC-futamon a nagy igyekezetünk ellenére is sajnos hamar a verseny feladására kényszerültünk, amikor egy lassító állított meg minket. A vasárnapi napon a kategória 3. helyéről – egy úton lévő kő miatt, amelyet Zsoltiek már nem tudtak kikerülni – sajnos a második kocsit is kiállni kényszerültünk.

Az Országos Rali Bajnokság mellett több amatőr versenyen képviseltettük magunkat, és számos kiállítás, valamint rendezvény vendégei lehettünk. Mind közül kiemelnénk a Debrecenben rendezett Gázvezeték utcai salakpályás körversenyeket, ahol a csapat nem csak versenyzőként, hanem fő támogatóként is

jelen volt. A városban elsőként rendeztünk párom segítségével és szervezésével örömautóztást a Remény a Leukémiás Gyerekekért Alapítvány által támogatott beteg gyerekek részére, amely kezdeményezés Hajdú-Bihar megyében egyedülálló és példaértékű volt. 2011 tavaszán vettük fel a kapcsolatot az alapítvánnyal, és azóta is támogatjuk a beteg gyerekeket. A salakpályás élményautóztatást azért szerveztük, mert nagyon sok beteg gyermek van, akik sajnálatos módon a fél életüket a kórházban töltik a kezeléseik miatt. Orvosi szakvélemény igazolja, hogy a daganatos és leukémiás gyermekek olyan magas szintű élménnyel gazdagodnak, hogy a betegsüikön és azok feldolgozásán nagyon sokat javít egy olyan rendezvény, mint amelyet mi is szerveztünk. Több gyermeket is megautóztattunk a salakpályán, ahol igencsak sokan jelen voltak e nemes cél érdekében, mind autóversenyzők, mind nézők. Ennek kapcsán több helyen is szerepeltünk a médiában, mint például a Debrecen TV-ben, a Rádió Maxban, és az RTL Klub is készített interjút a gyerekek-

kel, illetve velünk. Ami a jövőt illeti: szeretnénk hagyományt teremteni az örömautóztatással, hogy később is minél több beteg lurkónak tudjuk segíteni. (Az alapítvány meghívásának köszönhetően egyébként több debreceni eseményen – Húsvéti Foglalkozás és Gyermeknap a Debreceni Gyermekklinika területén; nyári táborozás 49 beteg gyermeket nevelő családdal – sikerült népszerűsíteni az autósportot és csapatunkat.)

Ami az alacsonyabb osztályú versenyeket illeti: a szendrői túraversenyn a meghívásos kategóriában a 3. helyen végeztünk, és abszolútban is a 6.-ak lettünk a Mitsubishik között, a váci túraversenyn pedig megnyertük a meghívásos kategóriát.

Az év hátralévő részében az autók és a csapat felkészítése mellett megpróbálunk minél több amatőr futamon elindulni, hogy még több tapasztalatot tudjunk szerezni az autókkal.

Találkozunk a következő sáti futamon, de addig is látogassatok el a weblapunkra, a [www.bakoteam.hu](http://www.bakoteam.hu) címen.



# EGY HÓNAP – KÉT FUTAM

## XI. GARMIN ÉS II. LEVELLER RALI

Véget ért a 2011-es RTE bajnokság, a csapatok előbb Nyergesújfalu-Lábatlan, majd Tatabánya környékén gyűjthették be az idei utolsó pontjaikat.

**SZÖVEG:** TEKERES LAURA **KÉPEK:** KUMMER GYULA

Az Esztergom környéki futamon abszolút jó időben a mezőny eleje szoros csatát vívott a legjobb helyekért. A Lovász Pál-Szenner Zsolt párosnak az első gyorsaságin megszerzett előnyét beosztva sikerült győzelmet aratnia. Folyamatos javulással, egyre jobb időket autózva három másodperccel lemaradva a második legjobb időt a Vincze Márton-Szedő Csaba kettős produkálta. Egy defekt miatt harmadikként ért célba a Nagy Mátyás-Lénárt András duó, akik ettől függetlenül még másodmagukkal esélyesek maradtak az év végi bajnoki címre. Abszolút negyedik helyen a Velencei Ádám-Kiss Viktor páros végzett. Mögöttük a Makita Racing Team versenyzőpárosa, a Domonkos László-Horváth István kettős ért célba, akik technikai problémáik ellenére elégedettek voltak a végeredménnyel. Balszerencséjükre rögtön a második gyorsasági szakaszon eltört a féltengelyük, így nagyobb idővesztéssel tudták csak teljesíteni a távot. Más párosokkal ellentétben még így is jóked-

vűen értek be a célba, hiszen sokaknak még az autójukat sem sikerült épségben hazavinnük erről az élményekkel teli futamról. Négy héttel később Tatabánya mellett utolsó versenyéhez érkezett az RTE. Nem volt könnyű az indulók számára a három előírt kört teljesíteni, hiszen az időjárás nem volt túl kegyes az odalátogatókkal. A fehér aszfaltos részek sokaknak tudtak meglepetést okozni. Szerencsére a hetvenegy rajthoz álló párosból hatvanegy-

tudták teljesíteni a futamot, tehát elmondhatjuk, hogy jöhetett eső, szél, mégis kellemes hangulatú versenyt láthatott a közönség. Természetesen teli várakozással, hiszen itt dőlt el az abszolút bajnoki cím sorsa is. A Nagy testvérpár már igen régóta szerette volna megszerezni az elsőséget, ezért idővel és energiával nem spórolva egy másik autóval állt rajthoz a tatabányai versenyen, ahol a legjobb időt teljesítve nem csak a tatabányai győzelmet ünnepelhette meg,

**Tatabányán a Borsimotorsport legújabb tagjai, Rácz Péter „Vigori” és navigátora, Babusa Norbert A5-ös kategóriában első, abszolútban pedig negyedik helyet szerzett. A versenyt kihívásnak érezték, hiszen nem csak a mátrai pályákkal vetekedő kanyarok, hanem az egész napon át tartó eső, a felázott, csúszós „fehér aszfaltos” pályák is nehezítették a körülményeket.**



Milyen az, amikor egy első osztályú raliversenyzőnek a kocsija felújításra esik át, és ehelyett egy Ladával vág neki a futamnak? Megtudhatta, aki a Garmin Ralin látta a Kanyik Antal-Balla Pali kettős örömautózását. „Most ültem benne először, de fantasztikus érzés volt menni ezeken a pályákon, folyamatosan gyorsultunk, és visszajötték a régi szép emlékek” – nyilatkozta a versenyző.



hanem a 2011-es végső diadalt is. A második legjobb időt a Lovász Pál-Gáll Csaba duó autózta. Mögöttük 33 másodperccel lemaradva a harmadik helyezést a Velencei Ádám-Kiss Viktor kettős szerezte meg. Negyedik helyen végzett a Domonkos László-Horváth István páros, akiknek kisebb kalandokkal sikerült teljesíteni a versenyt. Rögtön az első gyorsasági szakaszon megcsúsztak az autójukkal, és mindössze tizenöt centiméterre álltak meg a szemközti fa előtt. Innentől már – a jövő évre készülve – inkább a beállítások tesztelése volt fontos számukra. A megszerzett helyezéssel bebiztosították az év végi harmadik pozíciójukat, amely nem volt kis teljesítmény a nagyon erős mezőnyben.



**sparco** Fantasztikus szezonvégi árak, extra meglepetések

Hívj vagy írd, és elmesélem a részleteket!

[www.sparcocucc.hu](http://www.sparcocucc.hu)

rendeles@sparcocucc.hu - +3620-213-4141

# HÁROM-NULL

SAJTÓS DÉNES-DIÓSI JÁNOS – HONDA CIVIC VT  
RALI-TÚRA BAJNOKSÁG 2011 – XI. GARMIN RALI

Ahogy az elmúlt években, úgy az idén is győzelemmel tért haza a Sajtós-Diósi páros az esztergomi pályákról. A helyszínnel „szemben” már három-nullra vezető pilóta így látta a versenyt.

SZÖVEG: JORDAN KÉPEK: KUMMER, HAJÓKA

„Igazi ralipályákon száguldhattak a versenyzők, és ez okozott is némi problémát. A tempós és dobálás részeknél történtek nagy balcsetek. Sajnos a Rali-Túra Bajnokság szervezői nem tanulnak az elmúlt évek hibáiból, így továbbra is olyan helyekre raknak gumilassítót, ami nagyobb kárt okozhat, mint ha nem is lenne ott semmi. Igaz közel 200 km/h-s tempóval sem lenne jó beesni a fák közé, de biztosan meg lehetne találni azt az ideális megoldást a fényes és tempós részeknél” – nyilatkozta Sajtós Dénes.

A verseny előtti pénteken a csapat tartott egy kis tesztet, ahol kiderült, hogy a páros nagyon el van szokva a versenyzéstől. Nem is



**Esztergomban már az első gyorsasági szakasz után látszódtott a különbség az A3-as kategóriatársakhoz képest, amit Sajtósék egyenletes teljesítménnyel a verseny végéig meg tudtak tartani**

csoda, hiszen az idei év sok jót nem tartogatott a számukra, mert folyamatos technikai hibák hátráltatták őket abban, hogy gyűjtögessék a pontokat és a versenykilométereket. Így a versenyt picit óvatosabban kezdték, a tempós részeket még elspórolták, mondván, hogy ezen a versenyen már szeretnék végre célba érni.

Az autó motorikusan végre összeállt, igaz most a futóműben jelentek apróbb problémák. Mivel technikai sportról beszélünk, így a tökéletes háttér mellé szerencséből is kell jó sok.

A csapatnak most ez is összejött, bár az ötödikes tempós kanyaroknál nem úgy állt az autó az úton, ahogyan szeretnék volna, de már tudják, hogy mely problémákkal kell foglalkozni ezután.

A pilóta azt is elmondta, hogy szeretnek ezen a pályákon menni. Gyorsról gyorsra érezhető volt, hogy egyre jobban barátkoznak a versenyautóval, amivel már régen kellett száguldaniuk. Állandóan ott voltak az A3 elejében, négy gyorsasági szakaszt teljesítettek versenytempóban, és ebből hármat sikerült is megnyerniük. Így stabil eredménnyel nyerték a XI. Garmin Rallye A3-as kategóriáját, emellett az abszolút 18. helyen végeztek úgy, hogy előttük szinte csak BMW-k és Mitsubishik voltak.

Köszönjük támogatóinknak!



Többé nem érdemes kerülnie! Válassza a legrövidebb utat, ha Miskolcra jön vagy megy!

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a

## svájci AVIA

benzinkút-hálózat legújabb tagja.



Alacsony árakkal és kiváló minőséggel, udvarias kiszolgálással várjuk kedves ügyfeleinket.

**Üzemanyagjaink:**

- Silver Diesel gázolaj
- Silver 95 benzin
- E85 Bioetanol
- LPG autógáz

**Shop szolgáltatás:**

- Kávézó, látványpekség
- Autópálya matrica
- Telefonfeltöltés
- Minőségi motorolajok

**Egyéb szolgáltatás:**

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Teljesgépjárművel rendelkező ügyfelek részére ajándékként ajándékos parkoló vagy telephelyet tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a kft. állomáson.

Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85-Bioetanol üzemanyagot, ha szeretne: \*gazdaságosan autózni - 100-es oktávratími üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni a károsanyag-kibocsátást - támogatni a magyar mezőgazdaságot.

Alkalmazza át benzines gépjárművét, tankoljon kezeleménnyel és élvezze az E85-bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a kft. állomáson. \*Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárművekkel használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kihelyezett tájékoztatót és tájékozódjon gépjárműve gyártójánál.

# FAZEKAS A BAJNOK

## NAGYKÁLLÓN SIKERÜLT LEGYŐZNI SZALAYT

Első ízben rendeztek tereprali-futamot a Dél-Nyírségben és az I. Retro Rádió Nagykálló Kupán mindjárt bajnokot is avattak: Szalay Balázst letaszította a trónjáról Fazekas Károly.

SZÖVEG: TEREPRALI.HU KÉPEK: KOVÁCS-BARNA, KOLLÁR

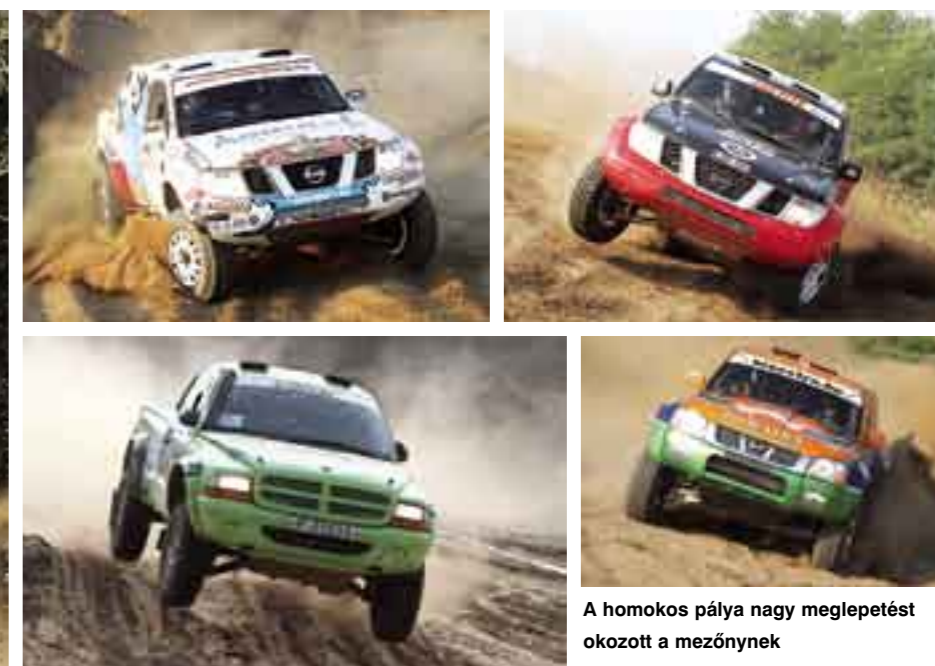
A viadal két 5 kilométeres szuperspeciállal kezdődött, de csak a jobbik eredménye számított bele a Birit, Balkányt, Szakolyt és Kállósejment is érintő viadal eredményébe. Talán nem meglepő, hogy mindenki a második alkalom során teljesítette gyorsabban a szelektívet, amelyet a közeli bányában rendeztek. Bár a versenyzők tudták, hogy homokos pálya várja őket, mégis meglepődtek, hiszen a hazai versenyeken ritka az ilyen jellegű terep. Volt benne ugrató is, vala-

mint mély, folyós homok, így igen izgalmasan alakult a szakasz. Szombaton és vasárnap még két pályán kellett körözniük a versenyzőknek, az egyik 16 km, a másik 59 km hosszú volt.

Lónyai Pali felborult, Horváth Gombi lengőkart tört, Apáthyék tolták a Nissant – a kilenc profi versenyzőből ketten forfaiólásra kényszerültek másnap, ez is jól mutatja, hogy bizony küzdelmes futam volt a Retro Rádió Kupa. A résztvevők azonban a nehézségek ellenére is

élvezték a versenyt, hiszen teljesen új és izgalmas pályákon autózhattak. A hosszú szelektíven a homokos és füves részek váltották egymást, így ezen a pilóták inkább a folyamatos koncentrációban fáradtak el.

A szakaszgyőzelmeket felváltva Fazekas és Szalay vitte haza, de mivel az Opeles páros délelőtt defektet kapott, a második helyről várhatta a vasárnapi folytatást. A trónkövetelő persze nem ajándékba kapta a pozícióját, saját bevallásuk



A homokos pálya nagy meglepetést okozott a mezőnynek

szerint a határon autóztak, többször is volt veszélyes helyzet, amikor orra estek egy-egy ugrató után, de a BMW remekül bírta a megpróbáltatásokat. Szalayék a második hosszú szakaszon is kaptak egy defektet, de ezt már nem cserélték le, hanem két kilométert megtettek vele a célig. Náluk is volt túlsúszás, vissza is kellett tolatniuk egy részen, mivel nem a jó nyomvonalon haladtak. Az abszolút bajnoki címért folytatott küzdelemben vasárnap előtt Fazekas előnye két és fél perc volt, azaz még ekkor is volt miért izgulni.

De hogy ne csak a éllovasokról essen szó: a harmadik pozícióban a Lukács-Szegedi kettős állt, akik második helyen is érezhették magukat

a nap folyamán, de aztán eltévedtek, és több kilométer után tudtak csak megfordulni. Az Impala egyébként a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően most már tökéletesen működött, és Andrásék jó időket autózva, magabiztosan haladnak lépésről lépésre az egyre jobb eredmény felé. A nap végén két versenyző kényszerült forfaiólalni. Horváth Bélánál a jobb első lengőkar törött ketté egy mély gödör után, amelybe nagy tempóval érkeztek meg, és muszáj volt bemenniük a szervizbe. Lónyaiék délelőtt felborultak, amikor túlsúsztak egy részen, de nem lett különösebb baja a Nissannak, és a szerviz után folytatni tudták a futamot. A második körben azonban



Az Opel Dakar Team párosa örült tempóban próbálta utolérni a BMW-s versenyzőt, a különbség a végére közöttük mindössze 48 másodperc maradt

eltörött a kardán, és le kellett jönniük a pályáról, ám ahogyan azt tőlük megszokhattuk, természetesen vasárnap folytathatták a versenyt.

A harmadik nap aztán hihetetlenül izgalmasan alakult a Retro Rádió Nagykálló Kupán, ugyanis a Szalay és Fazekas közötti időkülönbség folyamatosan csökkent. Az utolsó szakaszon ráadásul három versenyző is felborult. A piros BMW egyetlen szakaszt sem nyert meg a zárónapon, de tartani tudta magát az élen, és így megszerezte a győzelmet, valamint a bajnoki címet. „Nagyon

boldog vagyok, ez életem egyik legjobb napja! Rettenő sokat dolgoztunk érte, hiszen egész évben gyakorlatilag hiba nélkül versenyeztünk. Érett már a bajnoki cím, és hihetetlen jó érzés, hogy sikerült megszereznünk” – nyilatkozta Fazekas Károly, aki navigátorával, Horn Alberttel együtt életében először lett magyar tereprali bajnok.

A második helyezett Szalay Balázs sportszerűen nyilatkozott vetélytársáról: „Egyáltalán nem sajnálom Karcsitól a győzelmet, mert nagyon megérdemli, sokat küzdött érte. Persze

jó lett volna megint nyerni, de ilyen az autósport.” A harmadik helyen Lukács András végzett az Impalával, végre beérett a gyümölcse a sok munkának, amit a csapat ebbe az autóba fektetett. Korda Erik tartotta magát a negyedik helyen, és megszerezte a B kategória bajnoki címet is. Az ötödik helyen Varga Imre, a hatodikon pedig Horváth Gombi végzett.

#### A futam végeredménye

1. Fazekas–Horn	BMW X5
2. Szalay–Bunkóczi	Chevrolet Blazer
3. Lukács–Szegedi Klement	Corvette Impala
4. Korda–Tóth	Nissan Navara
5. Varga–Mauer	Nissan Pickup
6. Apáthy–Erős	Nissan Pickup
7. Horváth–Nagy	Dodge Dakota
8. Lónyai–Marton	Nissan Pickup

#### A bajnokságok végeredménye

Autó	
Fazekas–Horn	178
Szalay–Bunkóczi	166,5
Korda–Tóth	127,5
Varga–Hujber	96
Lónyai–Garamvölgyi	67,5
Lukács–Szegedi	58
Liszi–Liszi	44
Horváth–Nagy	24
Quad/motor	
Hangodi Zoltán	160
Fekete László	146,5
Somfai Mátyás	129
Mészöly Tamás	114,5
Benyó–Benyó	83
Horváth Lajos	66
Hodola Richard	30,5
Nyeste Róbert	30



# ELŐSZÖR ELSŐK

## A FAZEKAS–HORN KETTŐS FELÉRT A CSÚCSRA

Valóra vált Fazekas Károlyék álma Nagykállón: magyar bajnokok lettek! Nagyon izgalmas volt számukra az egész év, és az utolsó futam sem volt éppen sétagalopp: erről és a további tervekről mesélt a tereprali ob idei győztes pilótája.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

– Gratulálunk a sikerhez! Az esztendő közepén még akármi is lehetett volna az eredmény, ugye?

– Hol összejött, hol nem. Pedig jól indult, de aztán egy-két versenyt elbaktunk: Lengyelországban például 9 másodperccel maradtunk le a győzelemről. De az utolsó két versenyt sikerült megnyernünk, úgyhogy tulajdonképpen jól ért véget ez a szezon. Annak külön örültünk, hogy a legrangosabb magyar versenyt, a Hungarian Baja magyar értékelését megnyertük – nem mellesleg ott vettük át a vezetést Balázstól. Gyulán technikai probléma miatt estünk vissza a harmadik helyre, de talán ennyire volt az összes ilyen jellegű gondunk, és ezt a szervizeseinknek köszönhetjük: nagyon jó munkát végeztek egész évben, és igen hálás vagyok nekik. De az összes közül az utolsó futam azon kívül is az idei kedvencem lett, hogy itt nyertük meg a bajnoki címet, mert nagyon jó pályák voltak, jó rendezéssel, és kiválóan éreztük magunkat Nagykállón.

– Mennyire volt sima az utolsó futam?

– Mondhatjuk, hogy semennyire... Szoros volt az eleje, Balázssal fej-fej mellett mentünk addig, amíg Balázs nem okozott magának egy kis problémát: nagyon leengedte a gumijait és lefordultak a felniről, ezért kapott defektet. Utána mi egy kicsit megnyugodhattunk, mert két és fél percre kerültünk tőle. Innentől csak az volt a lényeg, hogy nyugodtan, okosan menjünk, és magunk mögött tudjuk tartani. De aztán meglepett pár néző minket: az utolsó gyorsan, úgy 5 kilométerrel a cél előtt egyszerűen csak két tolató nézői autóval találtuk szembe magunkat, és vesztettünk itt vagy 30-40 másodpercet...

– Mit kerestek ott nézők?

– Nem tudom, talán eltévedtek. Nagyon sok néző volt, mert jó médiája volt a futamnak, és mivel mi voltunk az első autó, talán még nem gondolták, hogy jön a mezőny. Mindenesetre mi kicsit izgultunk, hogy vajon maradt-e elég elő-



Ilyen hajmeresztő mutatványokat is bemutatott a BMW pilótája a szezonzárón

nyünk... Szerencsére elég lett, és még maradt is majdnem egy perc a verseny végére.

– Az első bajnoki címek: mióta készültek rá?

– Amióta versenyzünk: öt éve. Ezzel az autóval most megyek negyedik éve, mindig is a győzelem volt a fontos, és nagyon boldog vagyok, hogy most végre sikerült felérnünk a csúcsra!

– Ki gratulált először?

– A szervizeseink. Ja, nem is, hanem Gál Baba várt minket a célban, és nagyon jólesett, amit

mondott: az mondta, figyelt a versenyen végig, és nagyon jól mentünk. Ez nagyon sokat jelentett, elvégre egy nyolcszoros bajnok véleménye volt.

– Mit gondolsz, ez a bajnoki cím megváltoztat bármit? Akár a saját terveidet, akár a támogatóidat...?

– Bízom benne, hogy a támogatók keresésében majd számít, elvégre ez egy magyar bajnoki cím – és nem akarok elkiabálni semmit, de apró jelek vannak, hogy talán jövőre akad egy kis támogatónk.



## A CÉLBA ZÁRTÁK AZ ÉVET

GARZONE RACING: KALANDOS SZEZONBÚCSÚZTATÓ

Bár kétszer is borultak a hétvége során, mégis célba ért a Lónyai–Garamvölgyi páros a Retro Rádió Nagykálló Kupán: összetettben így az ötödik helyen zárták az évet.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

A GarZone Racing párosa tét nélküli autózással készült az első nyírségi tereprali versenyre. Az abszolútban és kategóriájában is volt ugyan még matematikai esélye előrelépni a bajnokságban Lónyai Pálnak és Garamvölgyi Zoltánnak az ob szezonzáró futamán, ennek ellenére a páros nem ennek reményében állt rajtához a Retro Rádió Nagykálló Kupán. A verseny előtt az abszolútban 5. és a kategóriában 3. helyen álló duónak reális esélye csak akkor volt az előzésre, ha a Varga–Hujber kettős nem szerzett volna pontot a hétvégén. „Szeretnénk a szezonzárón is egy tempósat versenyezni. A pontozás szempontjából számunkra ennek a versenynek nagy téje már nincs. Igazából mi „csak” befejezni akarjuk ezt a forduló” – fogalmazott Lónyai Pál.

A pénteki prologon aztán nem csak a környék tartogatott újdonságot a versenyzőknek. A prologot ugyanis ez alkalommal mindenki kétszer teljesíthette, de csak a jobbik időeredményt könyvelték el. Ez alapján alakult ki a szombati rajtsorrend is, mely szerint Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán hetedikként vághattott neki a pályáknak.

Kalandokban aztán nem szenvedett hiányt a Garzone párosa. A második szombati szelektív szakasz elején egy ártalmatlannak tűnő szí-

tuációban tetőn át fordították meg a Nissant, de ekkor még folytathatták a száguldást. Sorsukat a negyedik szelektív pecsételte meg, a hajtás hibája miatt a nap idő előtti befejezésére kényszerültek. „Úgy indultunk neki, hogy senki sem kívánja a mély homokot, cserébe viszont megkaptuk. Gyakorlatilag a pályák 80 százaléka mély és homokos volt. Átmenünk az elsőn, ott nem csináltunk túl nagy csodát, a másodikon meg gyorsan dobtunk egy tetőt, beestünk egy almáskertbe. Szerencsénk volt, mert az autó szinte egyáltalán nem sérült meg, viszont a negyediken leszakadt a kardánunk, amit már csak forrait árán tudtunk megjavítani” – értékelt Garamvölgyi Zoltán a navigátor, aki talán abban reménykedett, hogy kijutott a kalandból nekik a Retro Rádió Nagykálló Kupán, de még hátra voltak a vasárnapi szakaszok és egy újabb bukfcen.

A Nissan ismét macskákat meghazudtoló módon esett talpra egy oldalbukfcen után a zárónapon, Lónyaiéknek így mindössze néhány másodperc idővesztést okozott ez a kis intermezzo. A hátralévő szakaszokon egy áramköri hiba okozott még némi riadalmat a csapat háza táján, a szerelőknak azonban ezt is sikerült orvosolni, a páros így a napot és a magyar baj-



noki szezon is a célban fejezte be. „Vége az évnek, pontosabban lezárult a magyar bajnokság, amiben ötödik helyezést szereztünk és aminek nagyon örülünk. Úgy érzem sikerült folyamatosan gyorsulni, az utolsó versenyre talán már egy kicsit túl sokat is. Azt gondolom, hogy egyre jobban tudunk együttműködni a Whistler Racinggel, Zolival pedig a szokásos jó hangulatban tudtunk autózni egész hétvégén. Gratulálók Fazekas Karcsiéknak az abszolút magyar bajnok, Erikéknek pedig a kategóriabajnoki címhez” – zárta értékelését Lónyai Pál.

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

## MEGVÉDTEK A CÍMÜKET

ISMÉT KATEGÓRIABAJNOK A KORDA–TÓTH PÁROS



Végig kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtva sikerült megvédenie bajnoki címét Korda Eriknek és Tóth Györgynek a bajnokság utolsó fordulójában, a Retro Radio Nagykálló Kupán.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

Mindössze másfél pontra volt szüksége a Korda Erik–Tóth György párosnak ahhoz, hogy megvédjék tavaly megszerzett kategóriabajnoki címüket, melyet a nagykállói szezonzáró futamon módjukban állt be is gyűjteni. „Magára a versenyre ugyanúgy készültünk, mint az összes többire. Nyugodtan mondhatom, hogy a bajnoki címért folyó harcban nekünk áll a zászló, alig néhány pont választ el a címvédéstől” – fogalmazott a kihívást megelőzően Korda Erik. A kitűzött célnak megfelelően sikerült teljesíteni aztán a hétvége első napját a duónak, hiszen kategóriájuk első helyén zártak pénteken. „Tulajdonképpen minden rendben. A mai napra rendelt mély homokos pálya nem annyira fekdűt sem nekünk, sem az autónknak, ott ahol a többiek 190-nel hasítottak, mi 140-ig bírtunk felgyorsítani. Ehhez képest nagyon közel tudtunk maradni a nagymotoros autókhoz, a kategóriánkat pedig viszonylag nagy előnnyel vezetjük” – értékelt Korda.

Másnap, szombaton 6 szelektív szakasz szerepelt a programban. A fél tuat szakaszt két pályán osztották el a szervezők, a rövidebbiken négyszer, a hosszabbikon kétszer haladt át a szezonzáró futam mezőnye. A Korda Racing versenyzői semmilyen kockázatot nem vállaltak a homokos pályákon, és továbbra is magabizto-

san őrizték vezető helyüket kategóriájukban.

Vasárnapra mindössze négy szelektív szakasz maradt, amit a szervezők fele-fele arányban osztottak el a rövidebb és a hosszabb etap közt. A pályák nem voltak ismeretlenek a mezőny számára, hiszen a rövidebbiket szombaton már négyszer, a hosszabbikat pedig kétszer teljesíthették, ez utóbbi esetében azonban annyi változott, hogy vasárnap fordított irányban kellett rajta végigjártatni. Miután a Korda Racing párosa már szombaton bebiztosította első helyét, vasárnap már csak a biztonságos célba érkezést tartották szem előtt. A tervet sikeresen teljesítették is, így 2011-ben is Korda Erik és Tóth György a T1/B kategória bajnoka. „Megvan, amiért jöttünk: főlényes futamgyőzelem és bajnoki cím a kategóriában. Az autónk ezen a hétvégén is zokszó nélkül bírta a megpróbáltatásokat, nagy öröm számomra, hogy egész évben egyetlen komoly műszaki hiba sem hát-

ráltatta versenyzésünket. Nagyon szerettünk volna az abszolútban is egy picit előrébb végezni, de ellenfeleink nagyon gyorsak voltak mind a homokon, mind egész évben. Izgalmas szezon hagyunk a hátunk mögött. Az abszolút első három helyért egész évben komoly csatákat vívtunk egymással, sosem fogom például elfelejteni, mekkorát fordult a világ a gyulai futam utolsó szelektív szakaszán. Az előttünk álló hetekben megpróbáljuk kiértékelni az idei év tanulságait, hogy a lehető legjobban felkészüljünk a következő szezonra” – zárta mondanóját Korda Erik.



### A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:

ADMIRAL ELECTRONIC CLUB, Metrober Kft., Bioextra ZRt., Corax Bioner ZRt., J.Press, Mercur Rent a Car Kft., Pannoncom-Kábel Kft., Alabárdos Étterem, Lugas Konyhastúdiók, D&G, Study Kft., Colonell Kft., Árvezető Ház ZRt., Novum Kft., Tatár Pékség, Webprint Kft.



# FANTASZTIKUS IDÉNY

SIKERES ÉVEN VAN TÚL HANGODI ZOLTÁN

Már szeptember elején a 2011-es magyar tereprali idény országos bajnoka lett Hangodi Zoltán, de nem elégedett meg ezzel a címmel. Lengyelországban szintén a legjobbnak bizonyult, ráadásul az Európa-bajnokság portugál futamának is komoly reményekkel vághatott neki.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: HQR

– **Hogyan kezdődött a portugál kaland?**

– Szeptember 23-án kezdődött az esemény, melynek összetettbeli harmadik helyéről vágtam neki. A prolog előtt lehetőséget kaptunk, hogy bejárjuk a pályát robozóval, biciklivel vagy gyalog. Nagy nehezen sikerült is ezt megtennünk, és úgy véltük alkalmas lesz a terep számomra. Aztán megtörtént a baj, hiszen félreértelmeztük a programot, és már szombatra is megtankoltuk a Yamaha Raptort. Nem tudtuk, hogy pénteken a prologot követően lesz lehetőségünk üzemanyagot utántölteni, míg a többiek ennek tudatában voltak. Mondanom sem kell, mekkora súlytöbblettel vágunk neki a pénteki napnak. Nehéz volt a quad, a pálya pedig olyan aprószemcsés homokkal volt tele, ami lehetetlenné tette az előzést a középmezőnyben. Pedig ezen a pályán annyira fontos a jó szombati rajtpozíció, mint a Formula-1-eseknek Monacóban. Végül nem is sikerült, csak a 8. helyen zárnám az Eb-értékelés szerint, összetettben pedig csak a 25. helyen tudtam befejezni a pénteket.

– **De nem adtad fel, milyen volt a szombati folytatás?**

– Szombaton sikerült utolérnem a mezőnyt, de a már említett por miatt esélyem sem volt az előzésre. Olyan helyeken kellett motoroznunk, amik valóban életveszélyesek voltak. A közvetlenül előttem álló portugál fiú sajnos nagyot esett, többen kórházba is kerültek. Mivel azonban ő már nem volt versenyben, eldől, hogy enyém az ezüst az Eb-n.

– **Vasárnap akkor már csak az volt a fontos, hogy célba érij?**

– Így van. Úgy vágtam neki a 80 km-es zárószakasznak, hogy mindenképpen meg akarom látni a célvonalat. Ehhez képest nagyon jó időt sikerült futnom, és szerintem a nézők is élvezték a versenyt. A végén sikerült a kategóriám 2. helyén és az összetett 4. pozíciójában zárnom a Portugál Baját, és Európa-bajnoki ezüstérmes lettem.



– **Fantasztikus idényen vagy tehát túl, gondolom elégedett vagy.**

– Valóban, hiszen a magyar bajnokság mellett megnyertem a lengyelt is, és Eb-második lettem. Külön pikantéria, hogy aki végül aranyat nyert előttem, őt legyőztem a saját bajnokságában Lengyelországban, erre büszke vagyok. Az eredményekhez persze szükség volt a családom szeretetére, támogatására és a csapatomra is, akikkel osztoztam a győzelmeken. Szeretnék tehát köszönetet mondani minden támogatómnak, családtagomnak, stábtagnak és azoknak, akik szurkoltak nekem ebben az esztendőben, hiszen nélkülük biztosan nem ment volna.

– **Milyen terveid vannak a következő évre?**

– Az Európa-bajnokságon biztosan indulni akarok, ahogyan természetesen a magyar bajnokságon is. Emellett 2012-ben már szeretnék néhány világcupa futamon is rajthoz állni. Egy ilyen szép idény után remélhetőleg egy még jobb következik.

# DAKAR: TELT HÁZ

ÓRIÁSI CSATA VÁRHATÓ A 2012-ES VIADALON

Két héttel a nevezési határidő lejárta előtt kitétték a „megtelt” táblát a Dakar-rali szervezői: a legismertebb sivatagi tereprali-összezsapáson 2012-ben is rangos mezőny csatázik majd Argentínán és Chilén át a palettán új színként bemutatkozó Peruig.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: DAKAR

## MAGYAROK

Idén januárban hazánk színeit csak a kiváló navigátor, Horn Albert képviselte a Dakaron, de 2009 után jövőre újra lesznek magyar egységek a mezőnyben. Az Opel Dakar Team párosa, Szalay Balázs és Bunkoczi László biztosan indul az Antara RR-rel, de lapunk úgy értesült, hogy Mar del Platában várhatóan egy másik hazai alakulat, az újonc Sebestyén Sándor-Bognár József ketős is felgördül majd a rajtdobogóra...



Mint arról a szervező ASO beszámolt: az esemény biztonságos lebonyolítása érdekében az autós kategóriában 175, a kamionokéban 75 indulót engednek rajthoz állni, míg a motoros-quados mezőnyben 310 nevezés érkezett, de csak 220 jármű vághat neki a távnak Mar del Platából Limába.

Kiderült, hogy a tavalyi évhez képest lényegesen több nemzet képviselteti majd magát, újra növekszik az európai országokból érkező versenyzők száma, és a motorosok számára is egyre vonzóbb a viadal: ebben a kategóriában a résztvevők negyede első ízben áll rajthoz a legendás összezsapáson.

A részletes útvonalat és nevezési listát november 8-án hozzák nyilvánosságra, utóbbiról azonban már biztosan hiányozni fog a Volkswagen. Az Afrikában a sikert hiába hajszolják, Dél-Amerikában viszont 2009-től egészen az idei évig legyőzhetetlen gyártó irányt váltott, és inkább

a rali-vb-re összpontosítanak, s bár szeretett volna indulni, nem tér vissza a „kék armada” legutóbbi diadalát arató Nasser Al-Attayah sem.

Miután a VW kivált, a BMW félgári csapatként jegyzett X-Raid lép elő meghatározó erővé. A Mini ALL4 Raceket és BMW X3 CC-eket versenyzető egyet zászlovívője a kilenc győzelmével Dakar-rekordernek számító Stephane Peterhansel lesz, akinek Dél-Amerikában még egyszer sem sikerült nyernie. „Jó lenne úgy nyerni Dél-Amerikában, hogy a VW-k is ott vannak, de ez már nem jöhet össze. A győzelem értéke így sem változik, hiszen nélkülük is komoly ellenfelek vannak, ráadásul már a táv teljesítése is nagy eredmény. Nagyon készülünk a versenyre, bízom benne, hogy ezúttal sikerül győzni” – nyilatkozta az AFM-nek az oroszországi Selyemút Ralin a francia fenomén.



A motorosoknál valószínűleg a szokásos nagygyűk, Marc Coma, Cyrill Despres és a többiek vívnak majd nagy harcot a győzelemért, a kamionok között viszont minden eddiginél izgalmasabb csatára van kilátás. A Kamaz rettegett gyári csapatának legyőzésére pályázók közül ketten is új monstremmel támadnak: a csehek Tatrát hajtó kiválósága, Ales Loprais, valamint a hollandok fenegyereke, az Iveccoval versenyző Gerard de Rooy is a jobb súlyelosztást biztosító csőrös megoldást választotta. Tatárföld domináns büszkesége jövőre már nem számíthat a Cárta, a visszavonult Vlagyimir Csaginra, akinek helyét vezérlőként az ifjú ász, Edouard Nyikolajev vette át, s rossz előjel lehet az is, hogy az egyik csőrös riválistól már el is szenvedtek egy vereséget: Loprais a Silk Way-en a végletekig kielezett küzdelemben múlta felül a Kamazokat.

# KILENCEDSZER

## NYIRÁD ÉS FUGLAU: ITT A VÉGE

Októberben ért a végére kilencfutamos naptárának a hazai ralikrosszosok mezőnye, de az sem csalódott, aki csak az utolsó versenyeken látta a hosszú harcban megfáradt pilótákat.

**SZÖVEG:** LEGEZA MIKLÓS **KÉPEK:** KOLLÁR, LEGEZA

A Nyirádra kihelyezett osztrák bajnoki futam gondolata jó ötletnek bizonyult, az összevont magyar-osztrák rendezvényre 60 versenyző adta le nevezését.

A SuperCarsban Harsányi az előfutamokban megnyerte az első két sorozatot és övé lett a „pole”. A döntőre az edzéselő Höller lett a 2., a Zóna listavezető Weiss pedig a 3. Az „A” döntőjében az első rajt sikeres volt, de a futamot Révész Bálint meghibásodott autója miatt megállították. Az ismétlésben Harsányi lött ki a legjobban, és a bukkanóra már Höller előtt hajtott fel, amivel kettejük csatája el is dönt, Weiss megtartotta a 3. pozícióját. A 4. helyen autózó Vass Zoltán autója a negyedik körben megállt, a megüresedett helyre a „B” döntő győztese, az egész nap betegeskedő Skoda Fabiában Mózer Attila lépett.

Super1600-ban az Ország Zsolttal és Bánkuti Gáborral kiegészült mezőny egyre hevesebb csatát folytat a helyezésekért. A TC versenyzőivel együtt futott előfutamokban Ország Zsolt

megnyerte az első két sorozatot, és a 3.-ra már nem is kellett kiállnia. A 2. helyért a két Gábor, Bánkuti és Majerszky folytatott késhegyre menő harcot, amit Ujházi Béla első, mindkettőjüket legyőző futama, csak tovább fűszerezte. A döntőben aztán Ország lerajtolta a többieket és nagy fölényrel érkezett az első helyre. A mezőny második felében is minden eldőlt a rajtnál. Bánkuti a 3. helyről az első 30 méteren bebújt Majerszky mellé és megelőzte. A célig a sorrend már nem változott: 1. Ország, 2. Bánkuti, 3. Majerszky.

Fodor Gyuri távollétében a Touring Carsban három osztrák versenyző teljesítette a versenyt. Közöttük a sorrend minden esetben ugyanúgy alakult: 1. Patric Breiteneder, 2. Szepp Strobl, 3. Leo Haiden.

Az SN osztályban három magyar versenyző mellett húsz külföldi koptatta a nyirádi pályát, közülük az Európa-bajnok Castoral, aki ezúttal is fantasztikus bemutatót tartott a közönségnek

és versenyzőtársaknak. Az erős mezőnyben az 1,6-s Corsában Ujházi Ádám lett a legeredményesebb magyar versenyző, de csak alaposan lemaradva: az előfutamok utáni 9. helyel „B” döntős lett és a verseny 10. helyét szerezte meg. 1. Castoral, 2. K. Freudenthaler (A), 3. T. Hurt (Cz).

A Magyar Kupa küzdelmeiben Lajos Gyula a felhúzott Golfban ezúttal is verhetetlen volt. Az őt követők között Papp Viktor már az edzésen a legjobb és egy 1. és egy 2. hellyel hozza a 2. rajthelyet. A divízió 3. helyéért többen álltak a sorban: Peitler, Szegfű, Varga, ifj. Erdei és Horváth egyaránt esélyesnek mondhatta magát. A „B” döntő győztesével, Horváth Gyurival kiegészülve indult az „A” döntő, ami Lajos Gyula rajt-cél győzelmét hozta, 2. Papp Viktor, 3. Varga Viktor.

Kölcsönkenyér visszajár: az év utolsó, magyar bajnokságba is beszámító futamára hetvenöt nevező versenyzővel az ausztriai Fuglau melletti patinás versenypályán, a Nordringen került sor.



A SC versenyében Harsányi Zoli sikeréért drukkolhattunk, aki már csak a Zóna Trófea megszerzéséért állt rajthoz. Az ellenfelek közül a listavezető Weiss a „B” döntő után, amelyet Vass Zoltán nyert meg, a 8. helyen végzett. Höller és Vyborny remekül felkészített autókkal, és igencsak harapos kedvvel álltak rajthoz. Harsányi kockázattal nélkül, két 2. és egy 4. hellyel 3. lett a döntőre, és ott a rajttól már másodikként lött ki, nyomában az újdonsült autókrossz Európa-bajnokunkkal, Kárai Tamással. A beragadó Vybornynak inntól kezdve már nem volt esélye. Höller nagy hajrát vágott ki, de Harsányi így is a második helyen ért célba, és ezzel a magyar bajnoki cím mellé megszerezte a Zóna Trófea SC 2011. évi győztes címet.

Super1600-ban a magyar négyes fogat – Majerszky, Ország, Petrilla, Ujházi – mellé két cseh versenyző, Veverka és a tavaí Trófea-győztes Bilek, valamint egy osztrák, Markus Köberl, nevezett. Színeinkben Majerszky Gábor a magyar ob-t vezetve a Zóna második helyén állt a verseny előtt. Meglepetésre Bilek csak egy 3. és egy 6. helyet ér el az előfutamokban, ezzel a döntőre az 5. Ország Zsolt az első két futamokban határozott autózással győzött és övé lett a döntő 1. rajthelye. Majerszky a futamok-

ban egy 2. és egy 3. helyet szerezve a 3. rajthelyről indult. Az előfutamok után Petrilla és Ujházi a 4. és 6. A döntőben aztán a 2. rajthelyről induló Veverka került az élre, és Ország Zsoltival a lökhárítóján autózott a célig, Ország a 2. hellyel 2. lett a magyar bajnokságban, ugyanakkor az osztrák NB. S1600 győzteseként zárta az évet. Majerszky döntőbeli rajtjával előbb megtartotta a 3. helyet, de az előretörő Bilek megelőzte és végül a 4. helyen végzett. Eredményével így is ő a magyar Super1600 ezévi bajnoka, és egyben a Zóna Trófea és az Osztrák NB. 2. helyezett versenyzője. A versenyben 1. Veverka, 2. Ország, 3. Bilek, 4. Majerszky, 5. Petrilla, 6. Ujházi.

A TouringCars mezőnyében négy osztrák és egy magyar, Fodor György teljesítette a versenyt. Pilótánk az előfutamokban egy 1. és egy 3. helyet elérve a döntő 2. rajthelyét szerezte meg, de korai rajt miatt kizárták, így végül 5. lett. A versenyben 1. Breiteneder, 2. Strobl, 3. Haiden. Fodor eredményével megnyerte a magyar ob-t és a Zóna Trófea ezévi 2. helyezett versenyzőjeként búcsúztatta az esztendő.

A Super Nationalban 39 induló között egyetlen magyarként Ujházi Ádám nevezett a divízióba. A verseny óriási csatákat hozott. Ezúttal Castoral autója akadozva működött, csak

a 3. helyen ért a döntőbe. Az előfutamokban a leggyorsabb Freudenthaler lett, 2. Gattringer, 3. Hurt. Ujházi Ádám, aki az edzésen 10., a 14. helyen kerül besorolásra a „C” döntő 4. pozíciójába, de döntős futamában javítva végül a 12. helyen zárta a versenyt. Eredményével összesítettben a magyar ob 3. helyén végzett, Castoral és Hurt mögött. Az „A” döntőben Freudenthaler jól rajtol és vezetett, 2. Gattringer, 3. Castoral volt. A 2. körben azonban az éllavas korlátnak csapta az autóját, kiesett. Ezt nagy csata követte, amely végül kizárással zárult. A fellebbezést követően a végeredmény így alakult: 1. Castoral, 2. Hurt, 3. Gattringer.

A Magyar Kupában tíz versenyző állt rajthoz, és a bajnokságot vezető Lajos Gyula sorozatban a harmadik győzelmét aratva nyerte a versenyt. Második egyenletes teljesítménnyel Papp Viktor lett. A legnagyobb csata a harmadik helyért folyt. Az esélyesek közül Horváth György és Csirmaz Brúnó is csak a „B” döntőbe került, ahol Vágner Gábor győzött. Az „A” döntőben a rajt után Lajos Gyulát Papp Viktor, majd Varga Viktor követte, amíg a hatodik körben Varga autójának bal első kereke kiszakadt. A versenyben – és az idei bajnokságban is – 1. Lajos Gyula, 2. Papp Viktor, 3. ifj. Erdei István.



### A bajnokságok végeredménye

<b>SuperCars</b>	
1. Harsányi Zoltán	143
2. Spitzmüller Csaba	81
3. Vass Zoltán	73
<b>Super1600</b>	
1. Majerszky Gábor	105
2. Ország Zsolt	94,5
3. Ujházi Béla	84,5
<b>SuperNational</b>	
1. Roman Castoral	97
2. Tomas Hurt	95
3. Ujházi Ádám	69,5
<b>Magyar Kupa</b>	
1. Lajos Gyula	113
2. Papp Viktor	102
3. ifj. Erdei István	94



Vonatozás Fuglauban: a magyar négyes (Ország, Majerszky, Petrilla, Ujházi) nagyon jól szerepelt az osztrák zárófutamon



# CSALÁDI VÁLLALKOZÁS

VASS ELSŐRE HARMADIK LETT A KIRÁLYKATEGÓRIÁBAN

Egy kis túlzással akár azt is állíthatnánk, hogy a semmiből jött, aztán első „éles” évében megszerezte a SuperCars mezőnyének harmadik helyét. Vass Zoltánról és a családi vállalkozásról testvérével, a csapatvezető Vass Csabával beszélgettünk.

SZÖVEG, KÉP: TDK



– Berobbantatok idén a ralikrosszba, pedig korábban nem sokat lehetett hallani rólatok. Tulajdonképpen mi a ti versenyzői múltatok?

– Túrkeve környékén élünk, az autókrossz hazájában. Zoli tíz évvel ezelőtt ott kóstolt bele először a versenyzésbe, több éven keresztül indult az amatőr kupákban, bajnoki címet is szerzett, de amikor megszűnt a széria, abbahagyta. Aztán tavaly megint kedvet kapott a dologhoz, de már a ralikrosszban. A Simararingen és Máriapócson gyakorolt, de ott nem sok ellenfél akadt, így tavaly év végén az ob utolsó, melki futamán is elindult, és Ladájával nyerte is a Div 9 értékelést. Ami engem illet, csak egyszer próbáltam a volán mögé ülni, annak sem lett jó vége. Nincsen hoz-

zá tehetségem, beláttam, és maradtam a versenyzésen kívüli dolgok szervezésénél. De kiválóan érzem magam így is, nagy örömet okoz az a háttér munka, amelyet a futamok során végzek.

– Sokakat talán meglepett, hogy a télen Ladáról Mitsubishire váltottatok. Nem volt ez túl nagy lépés?

– Az idei évre komoly kihívást kerestünk. A ralikrossz ismerői szerint elvileg három lépcsőben kellett volna odaérnünk a SuperCarsba, de mi vettünk egy nagy levegőt, és belevágtunk a legnehezebb kihívásba. Nem mellesleg az is fontos szempont volt a döntésünkkel, hogy a bátyám szerint egy versenyautónak vagy a hátulját, vagy mind a négy kerekét hajtja a motor, a közbelső kategóriákban meg ugye ez nem valósulhatott volna meg. A jelenlegi autó a miénk, egy A-osztályos raligépből alakítottuk át. Azt gondoltuk, hogy olcsóbban megússzuk így, de tévedtünk, hiszen hatalmas különbségek vannak a két szakág között. Szerencsére van egy szerezlőnk, Bálint Attila, aki nagyon érti a dolgát, a-tól z-ig mindent ő épített meg a kocsin. Sajnos az első fordulóra nem, csak Nyírádra lett kész,

a bátyám ott ült bele először, úgy indult a futamon, hogy korábban négykerekű kocsit se nagyon vezetett. Máriapócs, a hazai pálya aztán megint kimaradt, de onnantól aránylag jól kijött a lépés nekünk, Kakucs például kifejezetten feködött számunkra. Így lettünk összességében harmadikok. Ha azt vesszük, hogy csak Harsányi és Spici győzött le bennünket, kifejezetten jó ez az eredmény. De el kell ismernünk, hogy sokszor szerencse is kellett a helyezésekhez.

– Melyek a további terveitek?

– Mindenképpen a ralikrosszban szeretnénk folytatni, mert az a légkör, amely a szakágban fogadott bennünket, fantasztikus. Nagyon sok segítséget kaptunk a ralikrossz családtól, akárhol mentünk, sehol nem volt ellenségeskedés, minden csapat és pilóta önzetlenül segíti a másikat. Ráadásul az MINASZ és a szakág részéről is komoly támogatást kaptunk. Ami a technikát illeti: voltak apróbb gondjaink, amelyek néha megpecsételték a versenyünket, de bízunk abban, hogy ezeket még idén ki tudjuk szűrni, és a kocsit össze tudjuk rázni a következő szezonra. Jövőre ugyanis szeretnénk újra az élmezőnyben hajtani.



Vass Zoltán a Work-Speed Kft. támogatásával érte el idei harmadik helyét a SuperCarsban

# CSAK A FUTAMGYŐZELEM HIÁNYZOTT



SPICI ELÉGEDETTEEN BÚCSÚZTATTA A 2011-ES ÉVET

A második helyen zárta a SuperCars kategóriát a hazai ralikrossz bajnokságban Spitzmüller Csaba. A miskolci pilóta sikere annak fényében még értékeesebb, hogy 2011-ben újoncnak számított ebben a sorozatban.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN KÉPEK: DUEN

Spici csak a magyarországi versenyeken tudott elindulni, a külföldön rendezett zónafutamokat kénytelen volt kihagyni. A bajnokság nehezen indult, de év közben rengeteg tapasztalatot gyűjtött új sportágában a legendás versenyző.

„A harmadik versenyhétvégére sikerült az autót igazából ráhangolni” – tekintett vissza Spitzmüller Csaba. „Addig nagyon sok nehézséggel kellett megbirkózni, és a speciális szabályokhoz is lassan alkalmazkodtam. Az esztendő második felére azonban egyértelműen belelendültem a „játékba”. Zseniális érzés volt egy ilyen autót kormányozni, ami erősebb, mint egy WRC, de nyilván gyengébb futóművel és hajtással rendelkezik. Emellett az is rendkívül fontos volt, hogy remek hangulatú és családias légkörű rendezvényeken vehettem részt. Nagyon sok segítséget kaptam még a legnagyobb riválisoktól is, valamilyen szinten ezt a hozzáállást hiányoltam idén a raliban.”

Spitzmüller Csaba a pályafutása során számos szakágban kipróbálta már magát. A ralikrossz új kihívást jelentett számára, ezért értékesnek tart-

ja az összetettben megszerzett második helyezést. Csupán egyetlen szívfájdalma maradt az esztendő végén.

„Nagyon sajnálom, hogy nem sikerült versenyt nyernem” – vetette közbe a pilóta. „Többször is az élen végeztem a szabaddedzések és az időmérő alkalmával, de a döntő futamokon nagy csatában rendre alulmaradtam. Csupán ezért van egy kis hiányérzetem, bár ha tavasszal azt mondják, hogy ezüstérmes leszek a sorozatban, látatlanban aláírtam volna. Szoros csatákat vívtunk Harsányi Zolival és a többiekkel is, ami a jövőre nézve mindenképpen hasznos lehet. Rengeteg tapasztalatot gyűjtöttem ebben a bajnokságban, amit a későbbiekben szeretnék hasznosítani. Nagyon bízom benne, hogy 2012-ben is ott lehetek a mezőnyben. Szeretnék köszönetet mondani mindenkinek, aki bármilyen módon segítette a munkánkat a rali és a ralikrossz bajnoki futamokon. A szurkolók támogatása és szeretete is sokat jelentett nekünk, ennek a jövőben is igyekeznénk megfelelni.”



Amennyire nem jött ki a lépés Spicinek a raliban, olyan jól teljesített a ralikrosszban, pedig utóbbiban csak a tanulóévét teljesítette



# MEGVOLT A TANULÓÉV

VNOUCSEK LÁSZLÓ MÁR 2012-RE KÉSZÜL

A tanulóévnek vége, és nagyon elégedetten zárta 2011-et Fuglauban Vnoucek László. A fejlődést érzi magán, a csapat is látja rajta, így jövőre nincs akadálya, hogy egy nagyobb falatba kezdjen bele – erről mesélt a bajnokság idei „újra-újonca” és hatodik helyezettje.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR

– Két futammal a vége előtt beszéltünk utoljára. Mesélj előbb a korábbiakról: milyen volt a nyirádi verseny?

– Nagyon jól éreztem magam. A pálya már nem jelentett újdonságot, és műszaki problémáink sem voltak. Továbbra sem a helyezések voltak az elsődleges – de azért annyira rosszul

sem sikerült a hétvége –, inkább próbáltam pályaismerettel gyorsulni. Ez össze is jött, mert a múltkor, nyirádi versenyhez képest sikerült javítani, a pálya alsó részén, a salakoson mindenképpen.

– Akkor Fuglauba jókedvűen érkezhettél...

– Igen, azzal nem is volt hiba. A hiba a korlátal volt, ahol összetörtem kicsit az elejét meg kicsit a hátulját az autónak, de szerencsére műszaki sérülés nem keletkezett. A fiúk gyorsan meg is csinálták a kocsit, így be tudtuk fejezni a versenyt: mehettem egy harmadik időmérőt és egy B-döntőt. Itt már igazán azt éreztem, hogy erőből megy a kocsi, vagyis, hogy megtanultam, amit meg kellett, és képes vagyok uralni, irányítani.

– Az idők itt is jók voltak?

– Igen, nagyon. A jövő évi Mitsubishi-re készültem már itt is, úgyhogy megint csak a pálya megismerése volt a cél, hogy amikor majd azzal megyek, már ne kelljen felfedezgetni az íveket. Fektvákokat, kigyorsításokat gyakoroltam, és a hátsó részén a kavicsok pár kör után elég élesen kirajolták a pályát, ahol már egészen másképp kell menni, és amire szintén fel kell majd jövőre készülnöm. Összességében megérte odautazni, mert egy jót autóztam.

– Ezzel a mezőnyrel Máriapócon már találkozta: hozzájuk képest nézted az időeredményeidet?

– Igen, és azt mondhatom, hogy javultam, de persze az is jó volt, hogy már találkoztam velük. Ezzel a fuglaui futammal bezártuk az

évet: amit elterveztünk, megvalósítottuk. Gyorsultam, megismertem a pályákat, az ellenfeleket. Jövőre vége a mozizásnak, jöhet a Mitsubishi.

– Mennyivel lesz jobb az az autó, mint a mostani?

– Nem akarom bántani a Nissant, mert nagyon jó tanulóautó volt, de a Mitsubishi már igazi verseny-



Vnoucek ralikrosszos visszatérését Harsányi, a hatszoros bajnok is segítette

autó lesz. Olyan 80-100 lóerővel több, szélesebb a nyomtáv, jobban fordul, ezáltal lendületesebben is be lehet venni vele egy kanyart, egyszerűen teljesen más. Épp ezért még a szezon előtt szeretnék egyet tesztelni vele Nyirádon vagy Máriapócon. Hogy mikor, azt még nem tudom, csak az a biztos, hogy ahogy elkészül a kocsi, és vége a télnek. Nekem ez az autó már régi álmom, vágyam volt: eddig csak néztem, ahogy Harsányi megy vele: hát felállt a hátamon a szőr, annyira jó! Régóta szeretnék én is ilyenrel harcolni, de muszáj volt ez a tanulóév, mert fejrest azért nem ugrunk a dologba. Az idei év és persze a következő sem ment volna a támogatók nélkül, akiknek nagyon hálás vagyok a segítségükért, és hogy lehetővé tették, hogy itt legyek!

– Csak az itthoni bajnokságban indulsz majd?

– Nagyon úgy néz ki, hogy nem. Harsányi Zoli meggyőzött, hogy szerintem jól megy majd a Mitsubishihivel, úgyhogy induljunk a Zónában is. Ez nagyon jólesik, hiszen egész évben nem hallottam tőle – és a csapattól sem – negatívumokat, viszont bármikor segítettek, ha szükségem volt rá. Nagyon jó ez az érzés, és jó volna jövőre minél több versenyen bizonyítani. Ha belevesszük, hogy ha jövőre itt lesz az Eb, és adigra szeretném a korábbi, Hofiról írott könyvem az autóversenyzéssel kiegészítve újra kiadni, akkor mondhatjuk, hogy unatkozni sem nagyon fogok a jövőben...



# ERŐGYŰJTÉS

CÉL A 2012-ES EB

A Bánkuti MotorSport évadjának eleje műszaki hibáktól volt terhes. Aztán az év közepétől elindult felfelé a szekér, amit a csapat év végi dobogós helyezése is jól mutat. Hogy miképpen látta ezt belülről a csapatvezető, arról idősebb Bánkuti Gábort kérdeztük.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: KOLLÁR ATTILA, VARGA ÁKOS  
WWW.BANKUTIMOTORSPORT.HU



„Idén szakítottunk több éves hagyományunkkal. Egyversenyzős ralikrossz csapatunk erre az évre további két pilótával bővült, valamint belekóstoltunk az autós gyorsasági versenyek világába is. Azt, hogy ezek jó döntések voltak-e, majd a jövő megmutatja.

Mindkét új versenyzőnk nagyszerűen megállta a helyét, hiszen a Magyar Kupában egyformán géposztályuk második pozíciójában végeztek, Horváth György az 1400 cm<sup>3</sup>, Varga Viktor pedig a 2000 cm<sup>3</sup> alattiaknál. Gyuri eredménye az Opelrel nem lepett meg, hiszen ő már letette a névjegyet ralikrosszban, s nem is sok hiány-

zott a bajnoki címéhez. Viktoré a Peugeot-val viszont annál jobban, hiszen személyében egy abszolút kezdő versenyzőt tinnepelhettünk. Le a kalappal előtte!

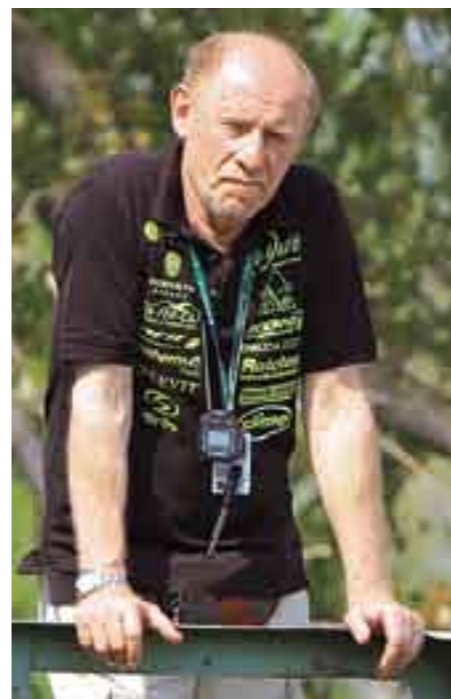
Bánkuti Gábor a csapat első számú versenyzője, annak ellenére, hogy győzelemmel kezdte az évet, a harmadik futam után már búcsút intett a csapat és saját maga egyik célkitűzésének, a kilencedik magyar bajnoki címnek, mert a Peugeot 206-os sorozatos műszaki hibái miatt ez a lehetőség elúszott. Ekkorra már a legfontosabb teendőnk az okok felderítése, kiküszöbölése, új motor(ok) építése, tesztelése lett. Közben

folytattuk a Peugeot 306 Maxi átépítését és fejlesztését is, hogy az autó mielőbb a SuperNational mezőny legjobbjainak méltó ellenfele legyen. Ezt a dolgot Gábor nyár közepére a kakucsringi, a közép-európai értékelésbe is beleszámító futam abszolút második, géposztálya első helyezéssel a helyére tette.

Aztán jött egy kis kirándulás a gyorsasági szakágba az AFR Peugeot 207-esével a slovakia- ringi közép-európai versenyen. Sajnos itt sem kerültek el Gábort a műszaki problémák: az első futamon az utolsó körben (!) féltengelytörés, a második futamon szintén az utolsó körben,



Bánkuti Gábor,  
Peugeot 306 Maxi  
– ralikrossz SuperNational



Jobbra ifjabb  
Bánkuti Gábor  
Peugeot 207-  
ese, amellyel  
a gyorsasági  
bajnokság  
F-csoport-jában  
indult.  
Balra idősebb  
Bánkuti Gábor,  
a csapatvezető



Horváth György, Opel Corsa  
– ralikrossz Magyar Kupa



Varga Viktor, Peugeot 306  
– ralikrossz MagyarKupa



Bánkuti Gábor, Peugeot 206 – ralikrossz Super 1600

de most az utolsó kanyar előtti gázbowden szakadás formájában. Biztos második helyről csúszott a dobogó legalsó fokára.

Aztán ismét ralikrossz következett számá-  
ra. Mint mondják, minden rosszban van valami jó: soha ilyen korán nem kezdtük el felkészülésünket a következő év versenyekre, mint az idén. A 206-os teszteléseit már a 2012-es Eb Super 1600-as futamaira készülve kezdte el Gábor. Először a kakucsringi futamon küzdött a második helyért, de végül csak harmadikként intették le, a következő, nyirádin viszont a biztos második helyezés már biztató eredmény volt kedvencünkötől. S ami a legfontosabb, a Rototest segítségével megtaláltuk a hibák gyökerét, s most már a megoldáson dolgozunk.

Csapatunk kiegyensúlyozott teljesítményét a sok műszaki probléma ellenére a bajnokságban elért dobogós helyezésünk is jól mutatja, amely csak egy buta – általam elkövetett – adminisztratív hiba miatt nem lett még előkelőbb. Jövő tavaszig bőven van még tennivalónk, de biztosan tudom, jó irányban haladunk. Annak pedig külön örülök, hogy Nyirád – amelyik a svéd mel-

lett egyébként is kedvenc pályánk – visszakapta az Eb-futam rendezésének jogát. Ez megkétszerezte elszántságunkat, hogy 2012-re POWERT gyűjtve a 206-osunkba örömet okozzunk szurkolóinknak, támogatóinknak, barátainknak, mind a hazai, mind a külföldi versenyeken. Természetesen nem elfeledkezve a kilencedik magyar bajnoki cím megszerzéséről sem!”

## PILÓTA KERESTETIK

A csapat versenyzőt keres a 306 Maxi versenyautójára, aki a Bánkuti MotorSportot tovább erősítve a SuperNationalban viheti győzelemre ezt a pályáról ralikrosszra átépített, hatsebességes-tolókerekes, jóval 300 lóerő felett teljesítő, elsőkerekes V6-os szépséget, a Peugeot versenyautók legjellegzetesebb típusát. A versenyvideó a [www.bankutimotorsport.hu](http://www.bankutimotorsport.hu) honlapon megtekinthető. Érdeklődni az alábbi e-mail címen lehet: [info@bankutimotorsport.hu](mailto:info@bankutimotorsport.hu).

# HORVÁTH

WWW.HORVATHBORHAZ.HU  
Horváth Borház • Zánka, Tegyő-hegy



**A biztos partner a változó világban!**

Autóvillamoság  
Autóklíma  
Alkatrészek  
Javítás

**Minden egy helyen!**

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

**DYNO**

**A VALÓDI TELJESÍTMÉNYMÉRÉS**

Formula, rali, pálya, ralikrossz, tereprali, drift és más autósportban, illetve utcán használt autók mérése

**A VILÁG LEGPONTOSABB HORDOZHATÓ PADJÁN!**

Magyarországon egyedülállóan magas színvonalú teljesítménymérést és teljesítménynövelést tesz lehetővé ez a közvetlenül kerekagyra szerelhető berendezés.

**Rototest teljesítménymérés**  
Tel: +36-30/985-4529

**fenstherm NYILÁSZÁROK**

**Tartsa pénzt otthonában!**  
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Garantált minőség, A kategóriás 5 és 7 kamrás műanyag nyílászárók - Extra passzív ablakok - 3 kamras falazatú, drágas megjelölés - Komplex garanciális szolgáltatás - Gazdag szín-, formai és méretválaszték - Alkalmasság függőfalak és bejárati portálok - Kétféle és félszagos redőnyök

Fensterm Kft. Füzesszabony, Hungyadi út 72. Telefon: (06-36) 542 577  
Visszatelefonálunk elérhetőségét megtalálja a www.fensterm.hu internetes oldalon.

**KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**

**KONI KARASZKY.HU**

Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!

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

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- Egyedi, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Professionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

**DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.**

Láthatósági fényvisszaverő szalag felhelyezése és árusítása

Hajóra, motorra, sportkocsira, terepjáróra, katonai terepjáróra, pótkra, nehéz és hosszujárművekre, egyéb speciális járművekre és reklámtáblákra. Reklámfestés és matricázás speciális igények szerint is. Új termékünk: foszforeszkáló ponyvaanyag.

**REKLÁMFESTÉS, MATRICÁZÁS**  
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161  
davidponyva@invitel.hu

**PONYVAKÉSZÍTÉS** **PONYVAJAVÍTÁS**  
XI. COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)  
SafetyNet biztonsági ponyva VASSZERKEZETI MUNKA  
AUTÓKÁRPITOZÁS

**MINDEN EGY HELYEN!**  
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

**KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA**

**SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.**  
cím: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.  
tel.: 06-1/250-4743  
mobil: 06-30/925-3085  
06-70/619-8195  
e-mail: sasauto@t-online.hu

- TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
- KLIMATÓLTÉS
- MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
- SZERVIZ
- ÁTVIZSGÁLÁS
- OLAJCSERE
- GUMISZERELÉS

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

**MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!**

KÜL- ÉS BELFÖLDI AJÁNLATOK • HORVÁTORSZÁGI ÜDÜLESEK • SÍ UTAK  
EGZOTIKUS UTAK • WELLNESS PROGRAMOK • UTAZÁSI BIZTOSÍTÁS  
JEGYRENDELÉS UTAZÁSHOZ ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOKRA

fenstherm

A MOTOROKAT AZ **AFR** BIZTOSÍTJA – info@afir.sk

# KATEGÓRIÁT VÁLT

ÁBRAHÁM JÖVŐRE A LEGERŐSEBB  
AUTÓK KÖZÖTT BIZONYÍTANA



– Az év eleje még nagyon jól indult: terveid között szerepelt, hogy bajnok leszel. A számítások azonban a második nem értékelhető verseny után felborultak. Mi történt idén?

– Sajnos motorproblémával küzdöttünk egész évben. A hiba okát nem tudjuk, de folyama-

tosan szelepgondjaink akadtak: leszakadtak, megsérültek állandóan. A mai napig tesztelés alatt áll a motorom, és próbálják kitalálni, hogy mi okozhatta a gondokat, de az tény, hogy idén négy versenyen estem ki emiatt a műszaki probléma miatt, ami meg is pecsételte a sorsomat.

**A ötszörös bajnok Ábrahám Károlynak az év elején még tervben volt a hatodik cím megszerzése, de végül az autója erőforrása másképpen akarta...**

SZÖVEG: H. PÁJER ANI  
KÉPEK: TDK

– Menet közben a motor- vagy autócseré nem merült fel?

– Nem, mert ez egy nagyon jó motor volt három évig, és inkább meg akartuk csinálni. Próbáltuk tesztelni, hogy más fordulatszámon vagy más üzemanyaggal hátha jobb lesz, de a tesztelésnek ez az ára. A kocsis többi része viszont nagyon jól

szerepelt: például a váltó, amit Slezák Miki csinált, százszázalékosan teljesített. De én hiszek benne, hogy előbb-utóbb a motor is jó lesz: meg fogjuk találni a hiba okát, és biztos vagyok benne, hogy ugyanúgy fog működni, mint korábban.

– Elég felemás az év: jó és rossz pillanatok egyaránt voltak benne. Ha ki kéne választani egyet-egyet idén, melyek lennének azok?

– A legjobb egyértelműen a Nova Paka-i Eb-futam, ahol 50 versenyzőből sikerült az A-döntőbe jutni, ami nagyon nagy eredmény, a legrosszabb viszont a túrkevei verseny volt, ahol viccesen mondván elmentem gombászni: beestem az erdőbe. Pedig az a pálya nekem hazainak számít, és nagyon szerettem volna rajta nyerni.

– Összességében kudarcnak éled meg az idei évet?

– Ahol elindultunk, és nem volt műszaki problémánk, ott mindig jól szerepeltünk. De mi mindenhol nyerni szeretnénk: úgyhogy igen, valahol ez sajnos kudarc. De akárhogy is alakult, én na-

gyon hálás vagyok a szerelőknek, Nagy Kálmánnak és Rózsás Jánosnak az egész évi munkájukért, a holland Zommer Motorsportnak a motorért, és Slezák Mikinek a váltóért – nem utolsósorban pedig a túrkevei szurkolóknak, akik egész évben részt vettek a versenyeken.

– Mik a terveid a következő szezonra – a motor rendbehozásán kívül?

– Vége van az idei évadnak, de már kezdjük is az újat, hiszen a műhelyünkben mi már a 2012-es autóval foglalkozunk. Ugyanis a királykategóriában fogunk indulni, ami eredetileg már idén is tervben volt. Az új motor 2500 köbcentis, és már otthon van nálam, emellett a vázám is új lesz.

– Jövőre az új autóddal gondolom nem csak itthon szeretnél elindulni...

– Nem, tervezzük az összes Eb-futamot – már a busz is fel van készítve erre –, és emellett ahány magyar bajnoki versenyen tudok, annyin el szeretnék indulni, de biztos lesz olyan, amit ki kell hogy hagyjunk. A végéig pedig az Eb-n az első 10-be kerülés.

– Ha egy műhelytitkot elárulhatunk, meséljük el, hogy nem túl könnyű téged telefonon elérni, még ha akár csak egy rövid interjúról is legyen szó. Alig van szabadidőd, állandóan leköti az üzlet. Talán jogos a kérdés: bele fog mindez férni a programjaidba?

– Igen, most nagyon szeretném, és azon vagyok, hogy sikerüljön. Ha nem tudok a csapattal menni busszal, majd utánuk repülök. Igen, az már biztos, hogy kicsit nehéz lesz, de reméljük, hogy sikerül. Az idei csorbát ugyanis jó volna kiköszöröltetni...



2012-ben pihenni fog a jól ismert szürke buggy, helyette egy új, királykategóriás géppel versenyez Ábrahám

# FELÉRT A CSÚCSRA

KÁRAI AZ ELSŐ MAGYAR AUTÓKROSSZ EURÓPA-BAJNOK

Szeptember végén rendezték meg az Autókrossz Eb utolsó futamát Olaszországban, ahová Kárai Tamás 12 pontos előnnyel érkezett. Amikor távozott, már a kontinens legjobbja volt.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TENK LÁSZLÓ



– **Hogyan csöppentél az autókrossz világába?**  
– Versenyautóban 2000-ben ültem először. Egy Audi 80 Coupé volánja mögött tettem meg az első kilométereket. Orosházán, ahol lakom,

hosszú éveig nagy hagyományokkal rendelkezett az autókrossz. Tehát egyértelmű volt, hogy én is csatlakozom ehhez, a rajongók nagy családjához.

– **Mi volt a csúcs az eddigi pályafutásod során?**

– Egyértelműen a 2011-es év, és azon belül az olaszországi futam, ahol kiderült, hogy megszereztem a címet a csapatommal. Ki ne örülne, ha versenyzői pályafutását egy ekkora volumenű eredménnyel koronázhatja meg? Évek óta versenyzem, és mindig is az volt a célom, hogy Európa-bajnok legyek.

– **Sokak szerint Franciaországban volt a 2011-es év versenye, amely Fejfar és közted zajlott le. Mesélnél erről kicsit részletesebben?**

– Már az első előfutamban hatalmas harcot vívtunk egymással. Az első kanyartól egészen az utolsóig folyamatosan egymás mellett autóztunk. Én voltam belül, és nagyon élveztem a szituációt. Azt hiszem, ez a pár kör jellemezte az egész évet, ami a kettőnk közötti párviadalt illeti. Itt Fejfar kb. 10 centivel nyert, utólag kiderült, utoljára az évben. A döntőben igaz, hogy negyedikként értem az első kanyarhoz, de utána mindent beleadtam, és sorra előztem meg az ellenfeleimet.



Kemény kanyartechnika: Nyirádon Kárai még Fejfar mögött végzett, de az év végén ő örülhetett

– **Milyen érzésekkel készültél az utolsó, olasz hétvégére?**

– Matematikailag elég lett volna egy harmadik hely is, hogy bajnokságot nyerjünk, de ennél én többet akartam. Meglepően nyugodt voltam a verseny előtt, sőt a döntő előtt sem izgultam, Fejfarral ellentétben, aki már az időmérőn felborult. Vicces volt, hogy körülöttem mindenki feszült volt és ideges, én pedig a legnagyobb tü-

relemmel és optimistán álltam a rajthoz. Bíztam magamban és az autóban.

– **Hogyan ünnepeltétek a mostani sikert?**

– Pár napja tartottunk egy nagyon jó hangulatú bulit, ahol a barátok, a munkatársak és a családom volt jelen. Bár mióta véget ért a versenyszezon, nem telik el nap, hogy ne hívna fel ismerős vagy ismeretlen, hogy gratuláljon a sikereinkhez.

– **A családod miként viszonyul a versenyzéshez?**

– Mindenben támogatnak. Ez mindannyiunknak egyfajta kikapcsolódás, de az idő haladtával már nem csak egy egyszerű hobbi, hanem annál sokkal több. Együtt megyünk helyszínről helyszínre, együtt éljük át a sikereket és tanulunk a kudarcból.

– **Mik a célok a sportágban a továbbiakra nézve?**

– Mivel az autókrosszban ennél többet már nem lehet elérni, szeretném ezt a címet jövőre is megvédeni. Tervezzük azt is, hogy 2012-ben több ralikrossz futamon elindulunk, hogy minél nagyobb tapasztalatot szerezzünk abban a szakágban is.

– **Összegeznéd kicsit az idei évet? Sikerek és kudarok...**

– Visszatekintve, elég nehéz két év áll mögöttünk. Tavaly váltottunk erre a Skoda Fabiára, és nagyon sokat dolgoztunk azért, hogy most ilyen eredményt tudjunk felmutatni. Versenyről versenyre találtunk ki új fejlesztéseket, próbáltuk megtalálni a legjobb megoldásokat. Idén négyszer sikerült a dobogó legfelsőbb fokára lépnem, és további négyszer a maradék két helyezésen osztoztunk. Minden versenyen pontot szereztünk, ez az összetettben sokat számított. Már az évad felénél átvettük a vezetést Fejfar előtt a bajnokságban, és az előnyt nem akartuk hátrányra fordítani. Sikerült, és győztünk!

„A címhez elég lett volna a 3. hely, de ennél én többet akartam.”



autóhifi - digitális fényképezőgép  
CD/DVD - erősítő - hangfal  
házi mozi rendszer - hifi - mp3  
lejátszó - navigáció  
projektor televízió - videokamera  
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMENY!  
MINIMUM ÁR!

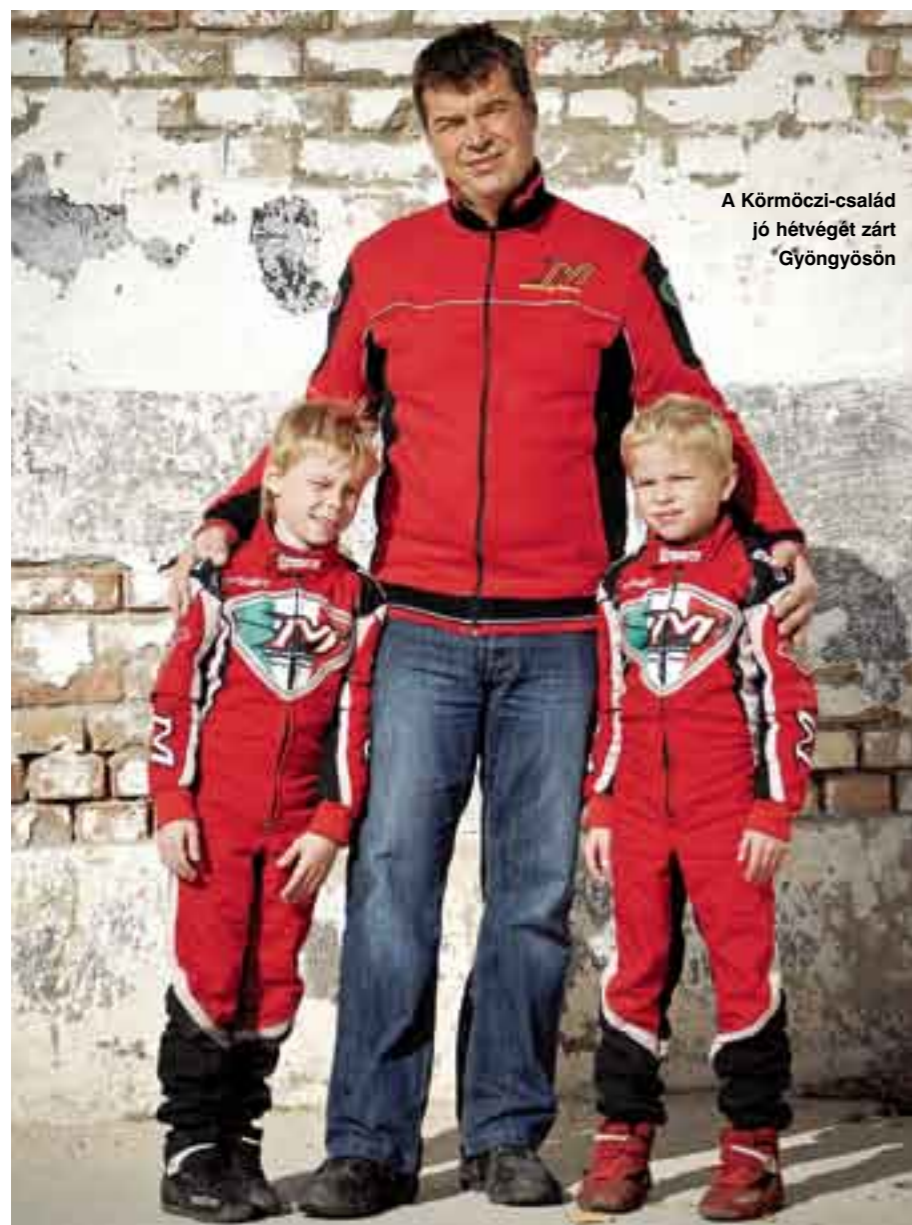
AV  
PLANET  
WWW.AVPLANET.HU

# ZÁRÁSKÉPPEN

GYÖNGYÖSÖN ÉRT VÉGET A BAJNOKSÁG

A gokartosok utolsó futamára Gyöngyösön került sor. Körmöczi Csabával, a pálya bérlelőjével – és két ifjú versenyző édesapjával – beszélgettünk a záróversenyről.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: ALBERT PÉTER, BUCZKÓ ANDOR



A Körmöczi-család jó hétvégét zárt Gyöngyösön

– **Hogy sikerült az évadzáró futam?**  
– Szerintem nagyon jól, és úgy tudom, mindenkinek tetszett – a rendező MGSZ is elégedett volt. Próbáltam új vonalakat felfesteni a pályára, a visszafordítóba műanyag fal került, ezzel elkerülve, hogy nagyon összetörjék magukat és a gokartjukat a versenyzők. Sajnos kevesen neveztek, mert ilyenkorra már egyrészt csak azok

mennek, akiknek kellene még a pontok, másrészt sokaknál elfogy az anyagi háttér, úgyhogy olyan 60 induló volt csak.

– **Említettél már változtatásokat, de vannak még terveid a pályával kapcsolatban?**  
– Szeretnék pár szobát kialakítani, hogy adott esetben ott is lehessen lakni, de jó volna ki-

csit ki is szélesíteni a pályát. Ez egyébként egy 9 hektáros területen fekszik, úgyhogy később, ha sikerül megvásárolnom, akkor szeretnék egy kis kalandparkot is kialakítani ott, mert a gokartozásból nehéz fenntartani egy ekkora létesítményt. Az autósoknak és a supermososoknak is tetszik, szeretném úgy átalakítani, hogy nekik is élvezetes pályájuk legyen. Egy nagyon jó büfét csináltam oda és egy gyereksarkot, amire máshol nem nagyon szoktak gondolni, pedig ez fontos, mert amíg apuka vagy a nagyobb gyerek versenyeznek, anyuka mit csinál egy egyéves kisgyerekekkel? Itt ez is megoldott – tapasztalatból mondom, mert nekem is négy gyerekem van, és nagyjából tudom, mivel lehet a kicsiket lekötöni, vagy mik azok a problémák családon belül, amikre fel kell készülni.

– **Hogyan alakultak a futamok?**

– A DD2 és a Formula Open futama nem okozott meglepetéseket, Locskai Lajos megint mindent vitt, a második és harmadik helyen pedig felváltva osztozkodott Tóth Péter és Hargitai Győző. Maxterinóban majdnem összeszejtött a dupla elsőség a fiamnak, de az elődöntőben Gergő a célegyenesben túl hamar kezdett örülni a második helyének, így Gellér Axel 15 századdal megelőzte. A döntőben aztán már hozták az egy-kettőt a srácok, Axel ott harmadik lett. Rotax Maxban elsőre Fodor Árpád–Ferencz Márk–Sípos István volt a befutó sorrendje, a döntőre csak annyi változott, hogy Wieszt Jankó lett a bronz. Rotax Max Juniorban az elődöntőt Vandendriessche Joost nyerte, mögötte Darvasi Marcel és Góth Viktor végzett. Viktor a döntőre aztán nagyon összeszedte magát és nyert, mögötte Marcel futott be, őket Németh Balázs követte. A Rotax Max Masters pilótái között Lieszkovszky Gábor kétszer is tarolt, mindkétszer Fekete Balázs és Hornyák István előtt. A Minimaxosok mezőnyében előbb Mick Wishofer–Rónai Tamás–Hargitai Levente sorrendet regisztráltak az időmérők, majd a kis Hargitait Kovács Zsombor szorította le a dobogóról. Az SWF-ben mindössze négy induló akadt, náluk az elődöntőben Baló András nyert, Péntzes József és Attramini



Mirko előtt, míg a fináléban Attramini–Baló–Botár volt a sorrend.

– **Ha beszélhetünk még pár gondolatot rólad: mi volt előbb az életedben, a gokartpálya vagy hogy az ikrek versenyezni kezdjenek?**

– Az utóbbi: a fiúk már négyéves koruk óta gokartoznak. Vácon betültek egy kétülékes gokartba, ahol volt egy kicsi kart eladó, amit megvettünk, és nagyon megtetszett nekik. Később vettünk még egyet, és azóta folyamatosan mennek. A pálya teljesen véletlenül került hozzám: két éve béreltem. Hobbiból néha én is betülök. Van hat versenygokartom, és ha senki nem indul velem, akkor megyek egyet. De ez is csak azért, mert az apukák mindig csak hajtják a fiaikat, és most még olyan kört azért tudok menni,



mint ők, így néha meg tudok nekik egy-két dolgot mutatni: Gyöngyösön a fiúk mennek olyan 52-es kört, én még tudok menni egy 50-51-es. De szerintem tán az egyedüli apuka vagyok a gyerekezőnyben, más csak biztatja a fiát.

– **Ötödik éve gokartoznak a fiúk: mennyire látványos a fejlődésük?**

– Minden évben egyre jobbak vagyunk. Tavaly Balázs már harmadik volt, Gergő pedig ötödik, idén pedig első-másodikak lehettek volna, de a kecskeméti versenyen kizártak minket, így ott ezt elbukták. A főtengelyünk helyett nem akartam másikat vásárolni, hanem visszaköszörültem méretre, és bár nem csinálni akartam, de benne van a szabályzatban, hogy ilyen nem lehet csinálni. Kár, hogy csak utólag tudtam meg. De Balázs az utolsó nyolc futamból hatot megnyert, Gergő pedig tizenhat futamból 10 vagy 12 alkalommal lett második. Úgyhogy fejlődnek, az biztos, így jövőre, ha a pénztárcánk is engedi, akkor mindenképpen maradtunk a gokartnál.



## Végeredmény

### Maxterino

1. Markos Márk (TTS Bau Racing)	522 pont
2. Albrecht Patrik (CRG GSE)	507 pont
3. Gellér Axel (PI-DO Racing)	496 pont

### Rotax Max

1. Wieszt Jankó (Kálmán Motorsport)	529 pont
2. Ferencz Márk (TTS Bau Kft.)	528 pont
3. Fodor Árpád (Energy Sportbusz)	509 pont

### DD2

1. Tóth Péter (Hargitai Racing)	537 pont
2. Locskai Lajos (Hargitai Racing)	516 pont
3. Hargitai Győző (Hargitai Racing)	509 pont

### Super World Formula

1. Baló András (Visual MS)	300 pont
2. Attramini Mirko (Visual MS)	255 pont
3. Péntzes József (Péntzes ASE)	196 pont

### Rotax MiniMax

1. Mick Wishofer (Kálmán MS)	533 pont
2. Rónai Tamás (CRG Gokart SE)	529 pont
3. Samuel Hruska (Kálmán MS)	508 pont

### Rotax Max Junior

1. Hercsik Vince (Kálmán MS)	536 pont
2. Darvasi Marcel (Kálmán MS)	520 pont
3. Németh Balázs (CRG Gokart SE)	510 pont

### Rotax Max Master

1. Hornyák István (Energy Sportbusz SE)	531 pont
2. Fekete Balázs (Kálmán Motorsport)	527 pont
3. Nagy Tibor (Energy Sportbusz SE)	486 pont

### Formula Open

1. Németh Csaba (Hargitai Racing SK)	250 pont
2. Anda Csaba (Bálint Team)	196 pont
3. Koltai Péter (Bálint Team)	168 pont

# BORÚRA DERŰ

LIESZKOVSZKY GÁBOR ÉS CSAPATA MAGÁRA TALÁLT



A Top Motorsport pilótája, Lieszkovszky Gábor változatos futamokon van túl, idén megjárta a mennyet és a poklot is. A versenyző saját szavaival mesélt 2011-es élményeiről.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: BUCZKÓ ANDOR, ALBERT PÉTER



karttal kezdtük, amely talán a világ legjobbjá, és bízunk a sikerben, de sajnos csalódnunk kellett. Az első tavaszi teszteken ugyan gyorsnak bizonyult a versenygép, de sajnos az évadnyitó futamon versenykörülmények között előjöttek a tapasztalati hiányosságok, nem tudtuk megfelelő módon beállítani a gokartot. Így a szezon eleje inkább élmények, mintsem jó eredmények gyűjtésével telt. Nagyjából az idény felétől kezdtünk rátalálni a helyes beállításokra, ráadásul meg kellett szokni, hogy a vezethetőség is más lett. Nyártól viszont futamról futamra jobb eredmények születtek – fogalmazott a pilóta. „Összességében, annak ellenére, hogy sokat szenvedtünk a beállításokkal, és engem is bordafájdalmak kínoztak, az évet pozitívnak éretném, mert minden egyes apró dolog, amit fejlesztettünk és hozzátettünk a géphez, bizakodásra adott okot. Külön köszönet jár mindeztért László Endrének, aki egész évben fáradhatatlanul végezte a munkáját” – zárta mondanóját a Top Motorsport versenyzője.

A szezon elején a csapata optimistán állt az évhez, ám hamar rá kellett döbenniük, hogy nem megy minden úgy, ahogyan azt eltervezték. Az istálló tagjai azonban nem kímélték magukat, és egyéni fejlesztéseiknek köszönhetően versenyképes gokartot építettek, amelynek az eredménye egy remek idényzárás lett. „A szezont egy vadonatúj Fernando Alonso-go-



## MINDEN JÓ, HA A VÉGE JÓ

„A pénteki szabadedzésen eléggé hamar sikerült rátalálni a csapatnak a helyes beállításokra, ezáltal már a mért idők alapján is az elsők között fejeztük be a bemelegítést. A szombat is sikereiben gazdag volt, hiszen gyorsak voltunk, és ezt a formát vasárnapra is át tudtuk menteni. Az időmérőn a legjobb eredményt megfutva az első helyről várhattuk a startot. A jó forma töretlen maradt, hiszen rajt-cél győzelmet arattunk. A második futam még ennél is emlékezetesebb maradt, ugyanis az első körben az utolsó kanyarokban megelőzték, és visszastartoltam a második helyre, aztán majdnem a harmadikra is. Pár kört követően aztán rátaláltam a megfelelő ritmusra, és folyamatosan az élen versenyző Fekete Balázssal vívtam a győzelemért. Végül a futam vége felé közeledve sikerült visszazserezni az első pozíciót, és a végső sikert már nem is engedtem ki a kezemből. Az idényt tehát kettős győzelemmel sikerült zárnom...”



# REMEK ÉV VOLT

KOVÁCS ZSOMBOR JÖVŐRE MÁR GYŐZNI AKAR

A szezon utolsó versenyhétvégéjén Kovács Zsombor kiválóan teljesített, a Rotax Minimax legfiatalabb pilótája végül csak a balszerencsének és kicsit a tapasztalatlanságának köszönhetette, hogy nem sikerült futamot nyernie.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: BUCZKÓ ANDOR, ALBERT PÉTER, SZABÓ TÍMEA



Zsombor nagyon készült a hétvégére, hiszen hatalmas vágya az, hogy végre futamgyőzelmet arasson egy versenyen. Mindezt persze úgy, hogy idén debütált a profik között, és még csak 9 éves. Ennek érdekében már jóval a futamok előtt elkezdte a felkészülést, amiben Szendrei Ádám volt a segítségére. Vele beszélgettünk...

– **Hogy sikerült a gyöngyösi szezonzáró hétvége?**

– Nem úgy, ahogy vártuk, hiszen nagyon sokat készültünk annak érdekében, hogy Zsombor megszerezze első futamgyőzelmét. Hamar megkezdtük a felkészülést, és már csütörtökön

a helyszínre utaztunk, hogy még egy kicsit edzhessünk a hivatalos bemelegítések előtt. Az időeredmények minket igazoltak, hiszen Zsombor remek köröket futott, és a leggyorsabb volt a mezőnyben.

– **Mi történt az időmérőn?**

– Ott is minden kiválóan alakult. A legnagyobb vetélytársunk Mick Wishofer és egy másik magyar pilóta volt. Utóbbival szinte tizedre azonos köröket

futottunk, de mindig egy kicsit jobbak voltunk. Zsombor azonban az utolsó gyors körben hibázott egy kicsit, ott is az utolsó kanyarban, így meg kellett elégednünk a második rajthellyel.

– **A futamok aztán hoztak bőven izgalmakat.**

– Igen, de bár lett volna sokkal izgalmasabb és számunkra kedvezőbb. Zsombor a második helyről indult, de a rajt után rögtön össze is akadt a harmadik helyről rajtoló Wishoferrel, és keresztbe állt a pályán. Sajnos a mögöttük haladók behajtottak a pálya közepére forgó Zsomborba, emiatt elgörcbült a gokartja

hátsó tengelye, és fel kellett adnia a futamot. A második versenyen az ötödik helyről indult, és amit bemutatott, az sokak figyelmét felkeltette. Olyan előzéseket produkált, amelyeket a legnagyobbak szoktak. Végül a harmadik helyen zárt, amely az előzményeket tekintve pozitív eredménynek mondható.

– **Milyen szájjal zárjátok a szezont?**

– Összességében elégedettek lehetünk, hiszen ez volt Zsombor első éve, még csak 9 éves, de 12 éves ellenfelek ellen küzd. Így is sikerült az összesített 4. helyen végeznie kategóriájában, és nem csak az országos bajnokságban, hanem a CEE Rotax Max Challenge (Közép-Európa Zóna Trófea) sorozatban is. Véleményem szerint ez bravúrnak mondható és remek kezdetnek.

– **Mik a tervek a következő szezonra?**

– Mindenképpen maradunk ebben a kategóriában, hiszen maradandót szeretnénk alkotni. Már most elkezdtük a jövő évre való felkészülést, hiszen nem is lehet más a célunk, mint három cím. Szeretnénk elindulni a magyar és az osztrák országos bajnokság, valamint a CEE Rotax Max Challenge minden futamán, tehát három fronton kell maximumot nyújtanunk. Ez persze a támogatóinktól is nagyban függ.





# MEGLEPETÉSEK HELYETT

## SALZBURGRINGI ÉVADZÁRÁS

Idén már másodszer látogatott a gyorsasági bajnokság csonka mezőnye Ausztriába, ezúttal amiatt, hogy pontot tegyen a még függő kérdések végére. A nemzetközi mezőnyben a Suzuki Kupa, a Lotus Cup Eastern Europe és a túraautósok indulói bizonyíthatnak.

**SZÖVEG:** GYORSASÁGI.HU **KÉPEK:** BÁLINT F. GYULA

A Suzuki Kupában az időmérés elején Tim Gábor állt az élre, nagyon jó eredménnyel, amely megfoghatatlannak tűnt a többiek számára, egy körrel később azonban Kiss Norbert vette át a vezetést, aki ismét beült a kupás Suzukiba, és ezen a hétvégén a Proex csapatát erősítette. Tim az időmérés felénél azonban megint robbantott, és megfutotta a pole-t.

Az előzmények alapján ők várták az első sorban a rajtot, mely, mint mindig, az osztrák Suzukisokkal szemben eltolt lett volna. A magyar versenyzők elé azonban nem állt fel a megszo-

kott piros zászlós pályamunkás, és ezzel nyilvánvalóvá vált, hogy együtt rajtolnak az autók – ami nem kis tanácstalanságot és kavarodást okozott a pilóták között. A verseny vége előtt 7 perccel a csapatvezetők így megegyeztek, és kiintették az összes magyart. Az élen álló Kiss Norbert és ifj. Ficza Ferenc után a harmadik Tim Gábor és az ötödik Bárkovic Zoltán is kiállt, és példájukat sorra követték a többiek. Mivel a futam rajtja szabálytalan volt, a versenyt törölték.

Az első futam törlése azt eredményezte, hogy a már 22 pontos előnnyel rendelkező Tim

Gábor matematikailag sem volt befogható, így számára már tét nélkülivé vált a finálé. A bajnokság további helyezése azonban még nyitott kérdés maradt, ifj. Ficza Ferenc Bárkovic Zoltánnal küzdött a második helyért, Lévai Zoltán pedig 3 pontos hátrányát akarta ledolgozni Takáts Ákossal szemben, mely az összetett ötödik helyet jelenthette. A versenyt ezúttal már szabályszerűen indították, Tim megőrizte vezető helyét, mögé Kiss Norbert sorolt be. A második körben egy hatalmas bal-esetsorozat borzolta a kedélyeket: Laczkó Lehel



**Népes mezőny a Suzukik rajtjánál. Kár, hogy az első futam nem pont úgy zajlott, ahogy kellett volna**

Miro Konopka nem indult, a győzelmet Matej Konopka szerezte meg, Deák Endre végzett a második helyen, a cseh Tomas Kusy a harmadikon. A Lotus Cup Eastern Europe mindkét futamának harmadik helyét Major Benedek szerezte meg. Ő volt a leggyorsabb a 2000 köbcenti alatti magyar mezőnyben is, mind a két napon. Ezzel értelemszerűen az F-1600 géposztály két futamgyőzelmét is megszerezte, tovább növelve előnyét a kategóriában is. 2000 köbcenti alatt a győzelemre esélyes Gáspár Csaba volt a leggyorsabb versenyző az időmérőn, de az első futamon egy lekörözésnél lecsúszott a pályáról, és összetörte az Alfát. A bajnoki cím ettől függetlenül az övé lett. A Salzburgringen dőlt el az A-2000 géposztály bajnoki címe is. Dr. Laczkó László mindössze egy pont előnyvel érkezett Ausztriába, de mindkét futamon a rivális Karajnnisz Manolisz előtt tudott végezni, így övé lett a győzelem.

próbált helyezkedni a pálya leggyorsabb részén, ám több autót is meglökött, végül négyen is kirepültek az aszfaltról. Laczkó Lehel mellett Takáts Ákos is feladni kényserült a verseny, de súlyosan sérült Nagy Dániel és Fácán Zsolt autója is. A biztonsági autó két kör erejéig maradt a pályán. Az élen a célig aztán már nem változott a helyzet, az időközben Kiss mögé visszacsúszó Tim hiába kereste a helyet a beugró versenyző mögött, az nem hibázott, és jól védekezve megnyerte az utolsó idei futamot, ezzel is bizonyítva, nem véletlen, hogy a nemzetközi mezőnyben is az egyik legsikeresebb magyar pilóta. Tim a második helyen már bajnokként örülhetett, ifj. Ficza támadta ugyan, de neki a harmadik hellyel kellett beérnie. Bárkovic negyedikként érkezett, ezzel megtartotta a bajnoki ezüstöt.

A Lotus Cup Eastern Europe sorozat utolsó versenyeit rendhagyó módon egy napon, szombaton futották. Az elsőn Nikowitsch nem talált legyőzőre, és jelentős előnnyel megnyerte az idei tizenegyedik futamot. Délután aztán

ott folytatta, ahol délelőtt abbahagyta. Jól rajtolt, és folyamatosan növelte az előnyét, ám egy lekörözésnél elvesztette az uralmát az autója felett, és kicsúszott a pályáról. Tomas Kusy előtt megnyílt a lehetőség, és élt is vele, megnyerte a második futamot. Vizin Tamás a mezőny végéről rajtolva a második helyen ért célba. Schafhauser nagyszerűen autózva újra a harmadik lett, Klaus Requat előtt.

Az utolsó kategória, amely idén tiszteletét tette a Salzburgringen, a túraautóké volt. Magyar és szlovén közös bajnoki fordulókat voltak a hétvégi futamok, az első pedig az FIA Közép-Európa Zóna Trófea értékelésébe is beleszámított. Kis és nagy túraautók közösen vágta neki a 25 perces erőpróbnak. Az időmérő edzést és az első fordulót a szlovák Miro Konopka nyerte a Saleen S7-tel. A második helyen a fia, Matej ért célba. A fiatalabbik Konopka itteni győzelmével visszaszerezte az F-3500 géposztály első helyét, és magyar bajnok lett. A harmadik helyen egy másik F-3500-as autóval Deák Endre futott be. A délutáni futamban

### A bajnokságok végeredménye

<b>Kistúra 1600 cm<sup>3</sup> alatt A</b>	
<b>dr. Laczkó László</b>	70
<b>Karajánisz Manolisz</b>	65
<b>Nyéki Kornél</b>	26
<b>Kistúra 1600 cm<sup>3</sup> alatt F</b>	
<b>Major Benedek</b>	99
<b>Mohácsi Ákos</b>	68
<b>Mink Zoltán</b>	50
<b>Kistúra 2000 cm<sup>3</sup> alatt</b>	
<b>Gáspár Csaba</b>	96
<b>Nagy Norbert</b>	60
<b>Strieder Zoltán</b>	39
<b>Nagyútra 3500 cm<sup>3</sup> alatt</b>	
<b>Konopka Matej</b>	80
<b>Herter Gusztáv</b>	61
<b>Birizdó Imre</b>	20
<b>Nagyútra 3500 cm<sup>3</sup> felett</b>	
<b>Konopka Miroslav</b>	71
<b>Mikulasko Zdeno</b>	60
<b>Stanco Max</b>	48
<b>Suzuki Kupa</b>	
<b>Tim Gábor</b>	203
<b>Bárkovic Zoltán</b>	177
<b>Ifj. Ficza Ferenc</b>	170



# A MÁSODIK ÉV

## LÉVAI ZOLTÁN: MARADNI A SUZUKIBAN VAGY TOVÁBBLEPNI?

Idén a második évét teljesítette a Suzuki Bio Kupában Lévai Zoltán. Az idény eleji sikeres versenyek után hullámvölgybe került, az autójának voltak alapvető hibái, de a szezon utolsó versenyén újra a dobogón végzett.

SZÖVEG: ANONYMUS KÉPEK: GFS



– Tavaly hetedik lettél a bajnokságban, idén ötödik. Elégedett vagy a fejlődéssel?

– Alapvetően igen. Habár sok maradt ebben az évben, azt azért látni kell, hogy az előttem végzett srácok

közül Tózsér volt az egyetlen, akit reális esélyem volt elkapni. A dobogós versenyzők mind top-pilóták, Tim, Bárkovics, ifj. Ficza profi versenyzők, sok éves tapasztalattal, bajnoki címmel a zsebükben, nem gondolom, hogy szégyen bármelyiküktől is kikapni másfél év rutinnal.

– A Suzuki Kupa előtt nem versenyeztél. Érzed ennek a hiányát?

– Érzem. Ahány gokartból érkező pilótát ismerek, mind hatalmas lépéselőnyvel indultak. Egy rakás dolog ösztönös nekik, mire autóba ülnek. És rettentő idegőrlő is volt, amikor a Pannonia-ringen a telemetriát böngészve olyan dolgok derültek ki, hogy fékezni 1-2 méterrel kéne előbb, meg egy-két tizeddel kéne előbb a gázon állni. Rengeteget számít, amikor 8-10 autó van 1 másodpercen belül egy időmérőn. Csak sok gyakorlással és szimulátorozással lehet nagyjából felvenni a tempót.

– A Suzuki mellett már versenyeztél Lotuszal is idén, a Slovakiaringen

a kategóriában első lettetek. Tervezed, hogy jövőre erősebb autóba ülsz?

– Tervben van, de még nem tudtam végleges döntést hozni. Nem nagyon létezik olyan kategória a Suzuki Kupán kívül, ahol van mezőny. Mindenhol maximum 2-3 azonos képességű autó indul. A Lotus Cup Eastern Europe és a 2000-es túrabajnokság között vacillálok, de lehet, hogy a hosszútávú (2-6-12 órás) versenyzés mellett döntök. Tényleg attól függ, hol van megfelelő számú induló, relatíve azonos képességű autók. Mivel a Lotus Cup Eastern Europe magyar szervezésű, és úgy hallom, látom, hogy jövőre már egész jó mezőny alakulhat ki, ez lehet az alternatíva, de megvárjuk, mit hoz a jövő. De az is lehet, hogy lenyomok még egy évet a „suzukisok” között.

## SZLOVÁK FELLEPÉS

Október végén a GFS csapat által kifejlesztett 1,6-os Lotus versenyautójával a Burkus Egon, Lévai Zoltán, Major Benedek hármas indult a slovakiaringi 6 órás erőpróban. A 2000 cm<sup>3</sup>-es kategóriában sokáig a második helyen autózott a trió, de a harmadik órától átvette a vezetést, és megnyerte a pénzdíjazásos versenyt. Lévai Zoltán így értékelte a tapasztaltakat: „Az elsődleges célom az volt, hogy megta-

pasztaljam a Lotust, és kiderüljön, mennyire fekszik nekem. Major Beni, aki ezzel az autóval idén bajnok lett (F-1600), már jól ismeri a technikát, így hozzá tudtam magam hasonlítani, és körönként csak alig több mint egy másodperccel maradtam el ezen a 6 km-es pályán úgy, hogy én kopottabb gumikon voltam. Ezzel elégedett vagyok, és azzal is, hogy az etapom során nem követ-

tem el hibát, stabilan hoztam a köridőket. Úgy tűnik, a hátsókerékkihajtás és a hosszú távú versenyzés fekszik nekem.”



TISSOT T-RACE LADY

Danica Patrick autóversenyző választása. Sportosan elegáns karóra, nemesacél tokozattal és kőbeleges rozsdamentes PVD bevonattal, karórány állítóval, 100 méter vízállósággal.

MEGÉRINT AZ IDŐ

További információk: [www.tissot.hu](http://www.tissot.hu)

Óvakodjon a hamisítványoktól! Tissot órát kizárólag hivatalos márkakereskedőktől vásároljon!  
Legális Tissot forgalmazók listája megtalálható a Tissot honlapján.

# BAJNOK LETT

TIM GÁBOR NYERTE A SUZUKI BIO KUPÁT



A Magyar Gokart Bajnokságot 2006-ban megnyerte Tim Gábor, ám a siker után szűk esztendőket következtek: a család anyagi háttére elapadt, és a fiatalember csak elvétve jutott el versenyekre. Így a virtuális világban versenyzett tovább, szimulátorozni kezdett. Több bajnokságot is megnyert, így ismerkedett meg Bende Imrével, aki azóta is a pilóta menedzsere. Őt kérdeztük a versenyzőről.

SZÖVEG: ANONYMUS KÉPEK: AUTOKART.HU, BENDE IMRE



– Hobbiból évek óta szimulátorok készítésével foglalkozom, több, hihetetlenül tehetséges sráccal. Ez egy nonprofit vállalkozás, a neve SIMCO, és elmondhatom, hogy az utóbbi években nagyon komoly munkákat sikerült kiadnunk a kezünk-ből. Gábor többször bizonyította nekem a tehetségét, gyorsaságával és nagyon pontos visszajelzéseivel. 2009-ben kitaláltuk, hogy nevezzen be az első versenyre a Gokart Ob-n, a Rotax Max kategóriában. Az a próbálkozás csúfos véget ért, borzalmasan lassúak voltunk. Mégis azt hiszem, ez indított el mindent, mert nem szeretek semmit feladni. Így végigcsináltuk az évet, és lényegében önjelölt menedzserként elkezdtem kialakí-

tani a kapcsolatokat az autósportban. Év végére Gábor már az élmezőnyben ment, gyári támogatott pilóta lett, és a bajnoki 3. helyen végzett.

– **Hogyan folytatódott a pályafutás?**

– Tavaly a Suzuki Bio Kupában versenyzett, és az év újoncként egy győzelemmel itt is harmadikként végzett. De vezette a GFS csapat Lotus Exige Cup autóját is, amellyel a 12 órás hungaroringi versenyen kategória 4. lett, majd a salzburgringi 2 órás versenyt meg is nyerte.

– **A 2011-es szezon szerencsére már a kezdetektől jobban sikerült...**

„Gabi sorra nyert, de csak a nyakunkon volt a két riválisunk.”

## ÚT A CSÚCSRA

„A téli tesztek után nagyon vártam az első gyorsasági idényemet, de közel sem volt olyan könnyű, mint ahogy gondoltam. Az év végére már belejöttem, és ha kicsit több tapasztalatom van, akkor a bajnoki címért is tudtam volna harcolni. A GFS-csapat-tól több lehetőséget is kaptam az év közben, mehettem többször a Lotus Exige-gel, de Burkus Egon (csapatvezető – GFS) egyik rally autójával, egy Polski Fiattal is versenyeztem. Nagyon sokat tanultam az első évemben.

Idén sokkal jobban tudtam már, hogy mit is csináljak a kocsival, a beállítások terén is előreléptünk. Tavaly év végén megvolt az első győzelem, és végre újra éreztem, hogy meg tudom csinálni, amit elterveztünk, hisz 2006-ban nyertem utoljára. Innen már sorra jöttek a győzelmek, végig tudtam kontrollálni a versenyeket. Év vége felé közel sem kockáztattam annyit, nem mentem bele mindenbe, de így is hoztam a pontokat, lényegében folyamatosan növeltem az előnyöm. Az utolsó két futamom már inkább azzal telt, hogy figyeltem a többieket, hogy állnak a bajnokságban, és pont annyit vállaltam, ami az előny megtartásához kellett. Ez az év nagyon összejött, remélem jövőre, nemzetközi mezőnyben is sikerül ezt a formát megtartanom.”

Tim Gábor

a célokat tisztáztuk, azaz, hogy az ETCC felé vesszük az irányt, sokáig dolgoztam azon, hogy a lehető legjobb megoldást találjam ki. Nagyon sok autóról beszélgettem, ám végül a Peugeot 407-re esett a választás, és reméljük nem döntöttünk rosszul. Az első tesztek ezt bizonyítják, hisz a kocsi Gábor kezei alatt villámgyors.

A versenygépet 2006-ban építette a Peugeot Motorsport Denmark, és Jens Edman vezetésével a WTCC futamain indult, kisebb-nagyobb sikerekkel. Abban az időben még majd 40-en versenyeztek ebben a sorozatban, így a 16-18. hely, ahol az autó végzett, a középmezőnynek mondható. Én úgy látom, akkor nem hozták ki az autóból a maximumot, több van benne. Az autó egyensúlya, súlyelosztása és aerodinamikája hihetetlen. A WTCC után az autó az STCC-ben (Svéd Túrakocsi Bajnokság) és a DTC-ben (Dán Túrakocsi Bajnokság) versenyzett, majd 2008-ban befejezte pályafutását. Reméljük, velünk egy újabb szintre tud majd

lépni. Az első verseny márciusban lesz Monzában. Jelenleg csak sejteni lehet, milyen ellenfelekkel kell számolni, de az esélyekről így sem lehet érdemben nyilatkozni.

Persze nem szabad félvállról venni a magyar bajnokságot sem, jelenleg a 2000-es kategóriában régebbi WTCC-s autókkal mennek az élen, és jövőre biztos, hogy ezek száma nőni fog. Ahogy most látom, 2012-ben egy kisebb WTCC-mezőny alakulhat ki, hisz a cseh, szlovák és lengyel bajnokságokkal közös versenyeken több Alfa, BMW és egyéb autóval kell felvenni a küzdelmet. Ráadásul mi az autó súlyával sem játszhatunk, hisz az ETCC versenyei miatt nem csökkenthetjük azt, így biztos hátrányban leszünk ezen a téren. Valószínűleg nem fogjuk használni a jóval nagyobb tapadást adó Michelin gumikat sem, hisz az ETCC hivatalos gumija a Yokohama, így inkább ezekkel készülünk. A tesztek alapján azonban bizunk abban, hogy jó beállításokkal kompenzálható a hátrány nagy része.



Suzuki Swift 1.3

teljesítmény: 107 LE  
felfüggesztés: KW  
gumi: Toyo (utcai)  
súly: 920 kg  
üzemanyag: bioetanol

„Nagyon szeretem ezt az autót. Igen nehéz gyorsan menni vele, főleg az ideai utcai gumikkal. Ha be akarsz kanyarodni, lényegében a hátulját kell mozgatnod. Úgy érzem, aki ezzel a kocsival megtanul bánni, az mindenhol megállja a helyét. Nagyon megbízható, és sokat kibír, de a beállítá-sokra érzékenyen reagál. Ideális a márkakupához.”



Peugeot 407 WTCC

teljesítmény: 289 LE  
felfüggesztés: Ohlins  
gumi: Yokohama (slick)  
súly: 1080 kg  
üzemanyag: 100 oktános benzin

„Még csak kétszer mentem a kocsival, de szerelem volt az első látásra. Az autó igen szép, szinte közepén ülök, nagyon jó vezetni. Úgy érzem, még sok van benne (és bennem), de már most is nagyon jó köröket produkáltam vele. A gumikat még nagyon koptatom, ezen még dolgoznunk kell, de nem lesz gond!”



„Már zavart egy kicsit, hogy a többiekkel ellentétben az én autómon még egy karcolás sem esett. De az utolsó hétvégén azért sikerült megyci horpadást beszereznem...”

# „ÓVATOS”

NÁNÁSI ÖRDÖG NÓRA ÉLVEZTE A VERSENYHANGULATOT

Az RTL Klub műsorvezetője, Nánási Ördög Nóra is tagja volt a Lotus Ladies Cup idei mezőnyének. A versenyzés annyira tetszett neki, hogy ha rajta múlna, jövőre is belevágná, és az „Óvatos” helyett új becenevet harcolna ki magának.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: LOTUS LADIES CUP

– **Igaz, hogy a családokban az autó soha nem volt egyszerű használati eszköz?**

– Apukámnak autósiskolája van, otthon a szerelőaknában folyamatosan bütykölt, így kicsi koromtól úgy nőttem fel, hogy a kocsí mindenek felett áll. Imádtam az autózást, és imádtam, ahogy ő vezet. Amint lehetett, rögtön volt is jogosítványom. Nem okoztam még balesetet, és remélem, hogy nem is fogok. A versenyzéssel talán bizonyítani tudom neki, hogy jó vezető lett a lányából.

– **Azért ne szaladjunk ennyire előre! Mi volt az első élményed a Lotus Kupával kapcsolatban?**

– Amikor igent mondtam a felkérésre, fogalmam sem volt, hogy pontosan mire is vállalkozom, de már az első találkozón kiderült, hogy ez sokkal komolyabb, mint amire számítottam. Nagyon meglepődtem, amikor az overallokat, a sisakokat és a cipőket próbálgattuk, hiszen az F1-es pilóták is pontosan ilyenekben versenyeznek. Nagyon profi a kocsí, a ProexSport-istálló, amelyikhez én kerültem, és a futamok körítése is: mindenki komolyan veszi az egészet.

– **Úgy tudjuk, a csapatodnál Kiss Norbert és Szabolcs Róbert oktatott. Kezdő ver-**

**senzőként mi volt a legnehezebb számodra?**

– Hétköznapi körülmények között az utcán dinamikusabban vezetek, így arra számítottam, hogy ez is könnyen fog menni. De a versenyzés nagyon más. Zavart, hogy a munkám miatt nem tudtam eleget gyakorolni, sokszor hiányoztam az időmérőkről, így automatikusan az utolsó kockából rajtoltam. A maximalizmusom persze tiltakozott ez ellen, de aztán kialakult a helyem, és ezt el is fogadtam. A mezőny hátsó részében azért így is megpróbáltam jól teljesíteni, ami szerintem sikerült is, hiszen csak egyszer estem ki, akkor is műszaki hiba miatt. A fő célom a tisztas helytállás volt, és hogy végig csináljam a versenyeket. És ez már csak azért a látványért is megérte, amikor a verseny leintése után minden pályabíró kiáll az aszfalt szélére, lengeti a zászlókat és az ember felszabadultan integet! Imádtam ezt az érzést! A futamokon nem mentem bele a veszélyesebb helyzetekbe, nem mertem tolnakodni, féltem a többi autó közelségétől. A kakaskodásokat hátulról néztem, biztonságosan vezettem. Ősszel aztán már zavart is egy kicsit, hogy a többiekkel ellentétben az én autómon még egy karcolás sem esett. Úgy tűnik, az utcai reflex, hogy ne törd össze a kocsidat, nálam a pályán is működött. Talán ezért is

ragadt rám az „Óvatos” becenév. Szerencsére az utolsó hétvégén azért sikerült egy picit horpadást beszereznem...

Amikor az ember beül az autóba, onnantól csak a pálya és a versenyzés létezik. Ösztönösen is minden agytekervényeddel a vezetésre koncentrálsz, mert egyetlen apró kihagyás is elég: ha nem az ideális íven kanyarodsz vagy nem a megfelelő pillanatban fékezel, értékes másodperceket veszítesz. A vége felé aztán egyre bátrabb lettem, így sokszor előfordult az is, hogy megpördültem. Nem jó érzés, hogy nem te irányítod a kocsidat, de azt is megtanították velem, hogy ha nincs nagy baj, hogyan kell megnyugodni és tovább folytatni.

– **Hogyan értékeled az első versenyszezonodat? Vannak ambícióid az előrelépést illetően?**

– Összességében nagyon élveztem a dolgot, köszönöm az RTL Klubnak, hogy engem delegált a versenyekre. A mezőny jó közösség volt, élveztet jelentett velük küzdeni. Ha jövőre is megpróbálom, persze mindenképpen komolyabban szeretném venni a felkészülést. Ugyanakkor egyértelmű, hogy a munkám az első, és az háttérbe szorítja az időbeosztásomat, milyen lesz a tavaszi tv-program.



# CSALÁDI VÁLLALKOZÁS

LEHEL, LEVENTE ÉS LÁSZLÓ 2011-BEN IS EGYÜTT VERSENYEZTEK

Egy igazi autóversenyző család tagjai a Lackó-gyerekek és édesapjuk Lackó László. Az idei évben voltak nagy sikereik és egy nagy balesetük is, de jövőre komoly tervekkel készülnek. A civilben állatorvos Lászlót két műtét között sikerült elcsípni.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR ATTILA, BÁLINT F. GYULA

## – Hogy ment az idei év a fiúknak?

– A Suzuki Kupában indultak a fiúk, és tavalyhoz képest javultak mindketten: Lehel a tavalyi 10. helyéhez képest idén 7. lett az összesítésben, Levente mondjuk helyezését tekintve ugyanúgy 12., mint tavaly volt, de a részeredményei jobbak lettek. Voltak peches versenyek persze: Leventének például egyszer a célegyenes előtt szakadt le a négy kerékcsavarja. De ez benne van ebben a sportban.

## – Mik a további tervek?

– Jövőre már biztos, hogy nem a Suzuki Kupában mennek. Lehel egy S1600-ból épült Suzuki-

val fog versenyezni, amelyen most végezzük az utolsó simításokat. Több mint 200 lóerős lesz, ezzel indul majd F-1600-ban. Levente pedig mivel jövőre betölti a 16. évét, és két évet már márkakupázott, így lehetősége van egy A-csoportos, kétliteres Clióval menni majd.

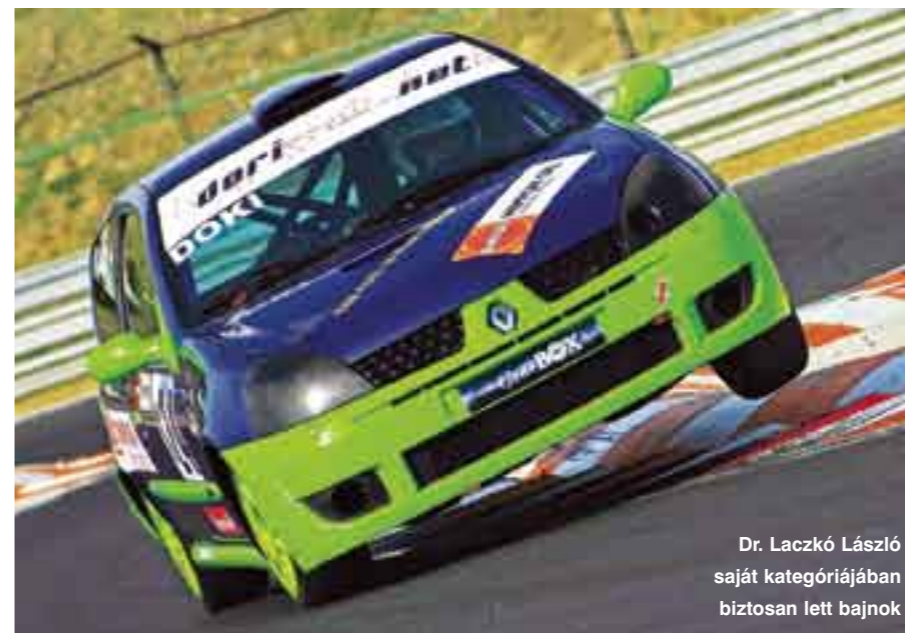
## – Ez elég nagy lépcső lesz a Suzuki Kupa után: fel vannak rá készülve?

– Szerintem igen, de persze sokat kell majd gyakorolni: télen is szoktak indulni amatőr szériákban, úgyhogy edzésben vannak. Fialat koruknál fogva szerintem sokkal könnyebben alkalmaz-

kodnak a gyorsabb tempóhoz, de majd jövőre kiderül minden. A Suzuki Kupa minden előnyével és hátrányával együtt nagyon jó iskola ahhoz, hogy nagyobb kategóriába léphessen utána valaki.

## – Tavaly azt mesélted, hogy Levente a megfontoltabb, Lehel a bevállalósabb – ebben változtak?

– Nem, ez még mindig így van, még ha kicsit kezdenek felelősségteljesebben is gondolkodni. Lehel a bevállalósabb, bátrabb, ennek megfelelően több kalamajkába is keveredik, mint



Dr. Laczkó László saját kategóriájában biztosan lett bajnok

„Kezdenek összecsiszolódni: húzták egymást a Salzburgringen, abszolút az élmezőnyben mentek mindketten.”

Levente. Lehel nagyon szeret a dobogón állni, és ezért hajlamosabb több kockázatot is vállalni, és a végén vagy jól jön ki, vagy nem: egyszer így, egyszer úgy. Az utolsó versenyen vi-

szont úgy tűnt, kezdenek összecsiszolódni. Az időmérőn az első igazi, profi munkát vitték véghez: húzták egymást, ennek megfelelően nagyon jól is sikerült, abszolút az élmezőnyben

mentek mindketten. Jó volt látni, hogy összedolgoznak: szerintem valamire most nagyon ráéreztek.

## – A legkisebb fiú, Hunor is elkezdett gokartozni: ő hogy áll?

– Per pillanat ő most épül fel egy elég komoly balesetből. Pont az első gokartversenye előtt volt egy motorbalesete, amiben két helyen tört el a jobb lába és a térdé, és még mindig tart a rehabilitációja: épp a héten vették ki a csavarokat a térdéből. Ez okozott egy kis csúszást, de nagyon kemény fickó, úgyhogy ugyanúgy jár gokartozni, szépen halad a gyógyulásban: már úgy tudott kocogni, hogy szinte észre sem lehetett venni, hogy csavar van a térdében.

Amatőr szériákban Levente mellett navigál, úgyhogy a kedvét nem vette el, de idő kell még a teljes felépüléséhez. A combjában még fém van, úgyhogy szerintem az év végéig még gyógyulnia kell.

## – Neked viszont nagyon jó évéd volt a pályán...

– Én az A csoport kétezresei között mentem egy friss építésű Clióval, és amilyen nehezen indult az év egy baleset miatt, olyan jól ment a versenyzés: ahol indultam, azt meg is nyertem, úgyhogy a bajnoki cím is az enyém lett.



# FÉLIG TELI POHÁR

SZIGETVÁRI ELÉGEDETT CSAPATA 2011-ES ESZTENDEJÉVEL

Ha az a kérdés, hogy a pohár félig üres vagy félig teli, Szigetvári Mátyás inkább ez utóbbira szavazna. Évértékelés a legendás csapatvezetőtől.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR ATTILA



– **Hogy értékelnéd az idei éveteket?**

– Szerintem jól alakult. Egyetlen versenyzőnk volt, Galambos Szabolcs, ami ugyan kevés, de utólag nem bánom a dolgot. Szabolcsot

régóta ismerem, és idén ült először versenyautóba, ráadásul azonnal egy formaautóba: ehhez képest maximálisan elégedett és büszke vagyok rá.

– **Miben kéne még fejlődni?**

– Szerintem jobban szét kéne tudnia választani a magánéletét, a munkáját és a sportot. Sokkal jobban tudna koncentrálni. Minden adottsága megvan ahhoz, hogy gyors legyen, mert az akaratereje óriási, de meg kell még tanulnia mentálisan is felkészülnie lennie egy-egy versenyre.

– **Mi vagy te leginkább: a csapatvezetője, a mentora, a barátja...?**

– Talán furcsa, hogy ezt mondom, de legkevésbé a csapatvezetője szeretnék lenni. Először is a barátjának tartom magam, és igyekszem neki segíteni mindenben. Időnként apja helyett apja is vagyok, sőt néha anyja helyett is anyja... Bár már régóta ismerjük Szabit, versenyzőként most kellett elő-

ször találkoznia a csapat többi tagjával, a szerelőkkel, viszont szerintem nagyon jól tudnak együtt dolgozni.

– **Van egy olyan momentum az évben, amit különösen szeretél, vagy nagyon büszke voltál?**

– Igen, amikor Szabi óriási záporban dobogósnak hozta be a kocsit. Bánthatják ugyan, hogy lassú volt, de ilyenkor mindig azt mondom, hogy ő az, aki nulla tapasztalattal egy formaautóban harmadik lett szakadó esőben: ez nagy dolog. Nálam a pohár általában félig tele van, és ezt is így élem meg. Ezúton is szeretném megköszönni a szponzoroknak a támogatást és a szerelőknek és a csapatnak az egész évi munkájukat: Csernus Lászlónak, Rácz Ferenc-

nek, Varga Zoltánnak, Zvara Krisztiánnak, Kozma Editnek, Aszódi Gabriellának, és természetesen nem utolsósorban a családomnak, akik segítettek egész évben.

– **Vannak tervek a csapatban a jövő évre?**

– Igen, az már biztos, hogy Szabolcs marad a csapat tagja, de van még egy szabad autó, és jó lenne, ha lenne még egy versenyzőnk. Az egyik szemem sír, a másik nevet, hogy Tóth Csabi, akinek szervizeltük az autóját, jövőre a Renault 1,6-osból egy másik csapatban egy kétezres kocsiba ül majd át. Sír az egyik szemem, mert elment tőlem, másrészt viszont örülök, hogy feljebb lépett, ezáltal egy autóval több lesz a me-

zőnyben – illetve kettővel, mert abban a csapatban mindkét autó megy majd.

– **A szakágban te felelsz a formaautókéért, és egy korábbi beszélgetésünk alkalmával említetted, hogy dolgozol azon, hogy több együléses legyen a hazai bajnokságban. Erre nézve vannak terveid?**

– Igen, egy osztrák úriemberrel tárgyalok, aki kint 20-25 formaautóért felel, hogy egy-két futamra jöjjenek el hozzánk, és legyen végre tisztességes létszáma a kategóriánknak is. A hajlandóság benne is megvan, de a részleteket még ki kell dolgozunk.

„Először is a barátjának tartom magam, és igyekszem neki segíteni mindenben.”  
Szigetvári Mátyás



Galambos Szabolcs a pályán és egyik legkitartóbb szurkolója társaságában



# SIKERES DEBÜTÁLÁS

## HATÓRÁS VERSENY A SLOVAKIARINGEN



A Trevor Racing csapat tulajdonosa, Gregor Zsigo és az ESET a 2011-es év zárásaként hagyományteremtő céllal hatóság megbízhatósági versenyt szervezett a Slovakiaringen. A késő októberi erőpróba kiválóan sikerült.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TDK

Első ízben rendezték meg ezt a hatóság pénzdíjas versenyt, amelynek dobogós helyezettei szponzori támogatást is kaptak a szervezőktől. Eredetileg nagy indulói létszámmal tervezték, végül 13 autó állhatott fel a rajtrácsra. A létszám közepesnek mondható, de az első alkalomhoz képest nem volt szűken megvalósuló a házigazdának, főleg úgy, hogy színes nemzetközi mezőny érkezett Szlovákiába. Akadtak autók Ausztriából, Lengyelországból, Szlovákiából, sőt, még a német GT3-as sorozatból is érkezett egy Dodge Viper. Több, korábban bejelentkezett csapat más futamokra kötelezte el magát, de Gregor Zsigo szerint ha a következő esztendőben korábban kezdenek majd a verseny részleteinek pontosításába, a nagyobb részvételi arány garantált lesz. „Sikerült egy jó társaságot összegyűjteni a Slova-

kiaringre. A verseny előtti napon tartottunk egy gulyáspartit és koktélozást, amely rögtön baráti hangulatot teremtett az indulók között. Mindenki jól érezte magát, és a résztvevők jelezték, hogy jövőre is mindenképpen visszajönnének” – mondta a főszervező.

A Trevor Racing versenyzője, a BMW Alpina GT3-as volánja mögött helyet foglalt Barta Attila is nagyon élvezte a rendezvényt, és szívesen mesélt szerkesztőségünknek az eseményről.

„A futam előtti versenyzői eligazításon úgy döntöttek a résztvevők, hogy hat órától négy és félre korlátozzák a versenytávot. A rajt szerencsére rendben lezajlott, és a mezőny egy rövidebb biztonsági autós fázistól eltekintve – egy kisebb kicsúszás okán hívták be a Safety Cart – a tervek szerint teljesítette a körö-

ket. Az élen sokáig a Mahanek–Rác–Rosina trió vezette Porsche állt, szorosan mögötte következünk mi. Érdekesnek számított, hogy állandó csapattársam szervezői elfoglaltságai miatt ezúttal Stefan Rosinának adtam át a helyem a kocsiban. Izgalmas tény, hogy



Színvonalas szervezés, közel 20 000 euró pénzdíj és rendkívüli izgalmak jellemezték a slovakiaringi megbízhatósági versenyt



a negyedik órát követően az élen haladó Porsche és köztünk mindössze egy másodperc alatti különbség alakult ki, pedig már túl voltunk a boksziállásokon is. Nem kellett persze jóstehetség, hogy lássuk, ez a két kocsi fog harcolni majd az első helyért, hiszen egy óra elteltével már mindenkit leköröztünk a pályán.”

Fontos megemlíteni, hogy balesetmentesen zajlott le az esemény. A futam végén is az említett két autó küzdött a végső győzelemért, de a technika ördöge közbeszólt. A célgyenesben szétrobbant a BMW féltengelye, és Attilának ki kellett állniuk a versenyből. Ezzel szinte biztossá vált, hogy Rácék és a sárga Porsche nyeri meg a futamot, azonban ekkor még egy csavar következett. 10 körrel a vége előtt a Porsche kuplungja elkezdett

csúszni. Próbálták célba juttatni a Porsché, de 2 körrel a kockás zászló lengetése előtt mégis feladni kényszerültek a küzdelmet. Így nyilvánvalóvá vált, hogy nevető harmadikként végül Mark Stanco haladhat át elsőként a célvonalon Ferrarijával.

„Összességében a legtöbben jó szájjal távozhattak a helyszínről. A pénzdíjazással mindenki elégedett lehetett, az abszolút és kategória-helyezettek is megkapták a nekik járó összeget. A győztes például 6500 eurós összeget tehetett zsebre. Tény viszont, hogy jövőre kicsit korábban kell elkezdenni a szervezést, de akkor tökéletes lehet minden a Slovakiaringen. A színvonalas szolgáltatásokat nyújtó és izgalmas vonalvezetéssel rendelkező pálya a csapat székhelyétől 20 kilométerre találha-

tó. Fontos a helyszín, hiszen a főszponzorunk, az ESET is szlovák cég, aminek nevét a helyezettek főszponzorként vihetik tovább a jövő évben. Nagyon elégedett lehet mindenki ezzel a rendezvénnyel, főleg úgy, hogy olyan ember rendezte ezt a versenyt, aki pár éve mozog csak a motorsport világában. Nagy elismerés és köszönet jár neki a munkájáért” – foglalta össze tapasztalatait a GT3-as BMW Alpina pilótája, Barta Attila.

### EGYÜLÉSESEK

Számos magyar indulóval, nemzetközi mezőnyben a formaautó is összemérhették az erejüket a Slovakiaringen. Az együletesek betétversenyén végül Tomas Jung diadalmaszkodott.



# BARCELONAI EZÜST

BOVI MOTORSPORT: A SILVER STING  
UTÁN A GOLD STING KÖVETKEZIK

A szeptember végi, barcelonai 24 órás futamon a Bovi Motorsport nemzetközi legénysége Bódis Kálmán vezetésével ismét megnyerte kategóriáját, és a 65 indulóból az abszolút értékelésben a szenzációs második helyen végzett.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: 24HBARCELONA



„Dubaiában a Brokernet Gold Stinggel szeretnénk menni, ami egy továbbfejlesztett kocsi lesz. Ha valamiért mégsem készül el, akkor inkább nem indulunk.”

*Bódis Kálmán*



– Tőled, aki már számtalan hosszú távú versenyt megjárt, hadd kérdezzük először azt, hogy milyen rendezők a spanyolok?

– Nagyon jók, kicsit szögletesek, de kiváló versenyt rendeztek. A bokszeállítás kicsit balesetveszélyes volt, mert ferdén is kellett beállni, plusz előbb volt a tankolás, utána tele tankkal álltunk a boksza, amiből volt is kisebb baleset, valamint a verseny közben nem volt technikai ellenőrzés, amit nagyon hiányoltunk néhányan. Szóval voltak hibák, de azért összességében nagyon jó verseny volt.

– Hogy zajlott maga a futam?

– Kamionnal mentek ki a szerelők és a Brokernet Silver Sting, én repülővel követtem őket, és ott találkoztam a versenyzőtársaimmal: Ráczi Pistivel, Wolfgang Kaufmannal és Jaap van Lagennel. Kicsit megnéztük a várost, és csütörtökön már pakoltuk a bokszt. Az átvételek után a BMW, a Porsche és a Seat gyári csapatai már köröztek a pályán, és mi is elkezdtük az edzéseket. Pénteken a szabadedzés után a harmadik helyen álltunk, míg az időmérő első három körét Pisti abszolválta, és rögtön ment egy olyan top-időt, amit a gyári csapatok sem tudtak az addigi edzéseken megfutni. Úgyhogy a két órás edzésen majdnem végig vezettünk – sajnos a végén csak megelőzték, és visszakerültünk a BMW és a Megane mögé harmadiknak. Innen indultunk tehát a versenyen.

– Szakadó esőben rajtoltatok...

– Igen, négy órán keresztül nagyon esett. Pisti kezdte a sort, harmadik helyen ment, mikor bejött a safety car, ami mögött lehültek

a gumik, így amikor újra mehettek, Pisti a hideg gumikkal egy kanyarban kisodródott, és visszaestünk az 53. helyre. Este 7-kor már a harmadik helyen voltunk, 9-re már a másodikon. A hat kör hátrányt azonban nem tudtuk ledolgozni a BMW-vel szemben, de a Megane-nal nagyon nagy csatában voltunk egész nap és egész éjjel.

– Hogy kerül egy csapatba két magyar, egy német és egy holland pilóta?

– Mi évek óta így megyünk, ez a három fiú igen jó barátom. Nagyon bízom bennük és becsülöm, amit elérték: Wolfgang Kaufmann már Schumacherrel is meccselt a német Formula-3-as bajnokságban, és azóta is folyamatosan versenyzik. Jaap van Lagen a Mercedes gyári pilótája volt a DTM-ben, a Renault World Series-ben futamokat nyert, és mindketten voltak a Porsche gyári versenyzői. Pisti is a barátom, és szenzációs pilóta – Barceloná-



ban is ő produkálta a legjobb időket. Nálam csak ők mehettek, mert bennük maximálisan megbízom.

– Dubai lesz a következő állomás?

– Igen, és ott már a Brokernet Gold Stinggel szeretnénk menni, ami egy továbbfejlesztett kocsi lesz. Ha nem készül el, akkor inkább el sem indulunk azon a versenyen. A kategóriánkat, az

SP2-t már háromszor nyertük meg egymás után Dubaiban, és ennél lejjebb nem szeretném adni. Ha úgy tűnik, hogy nem tudunk egy ütőképű autóval rajthoz állni, akkor inkább várunk. Szerintem a kategóriagyőzelem már az elvárható minimum tőlünk. Ezek az eredmények persze nem jöhettek volna létre a szerelőink és a támogatóink nélkül, akiknek nagyon hálás vagyok, hogy hozzájárultak a sikereinkhez...





# BÁNHATJA, AKI KIHAGYTA

VIZIN TAMÁSNAK A SALZBURGRINGEN ÉRT VÉGET A SZEZON  
Ismét Ausztriába érkezett a Lotus Cup Eastern Europe sorozat, ezúttal a Salzburgringen mérték össze erejüket a versenyzők. Vizin Tamás már bajnokként, de csak azért is elindult – és nem bánta meg, mert nagyon élvezte.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BÁLINT F. GYULA

– Még sosem indultál ezen a pályán: hogy tetszett a Salzburgring?

– Nekem nagyon! Aki kihagyta, az bánhatja. Elsőre nagyon egyszerűnek tűnik a rajza, de egyáltalán nem az, van néhány trükkje. Nagyon jól lehet játszani a szélárnyékokkal a hosszú egyenesekben. De, hogy a rajzára viszatérjek kicsit: kezdésként a rajt után mindjárt ott van egy sikan, majd egy jobbos visszafordító, utána pedig egy elég komoly hegmászás: érzésre úgy másfél kilométer hosszan. Ha jól sikerül a szélárnyék, az én autómmal 220-230 km/h-s sebességgel lehet érkeznem a végére, ami nem más, mint egy nagyon hosszú, de nagyon szűk jobbkanyar – ez az a forduló, ahol néhány hete történt egy haláleset is, szóval nagyon ésszerű volt lenni. Ugyanakkor csak akkor sikerülhet, ha elhiszed, hogy be tudod venni. Utána egy bal-jobb-bal kombináció, és a célegyenes. Így elmondva nem bonyolult, de az biztos, hogy a lóerő és erőnlét nagyon kell ide – én ez utóbbiért nagyon hálás vagyok a Speed Fitnessnek, nélkülik nem ment volna. És, ha már itt tartunk, a KaloPlasztik Kft.-nek és a Magtár Kft.-nek is hálás vagyok, hogy itt lehettem.

– Hibák azonban akkor is előfordulhatnak, ha minden körülmény optimális...

– Igen, mi Egonnal például összecseréltük a transzponderünket (az a mikrojeladó, amivel az autók köridejét mérik – a szerk.). Először nem is értettem, hogy amikor a szabad- edzésen mentem egy nagyon jól, Egon hogyan tudott 2,6-tal megverni. Pedig éreztem, hogy a kör nagyon rendben volt, a csapattársam mégis mindig jobb volt. Mikor az időmérőn kiderült a hiba, kijavítottuk, örültem, hogy „csak” az utolsó helyről kellett elrajtolnom, és nem zártak ki rögtön... De mivel a bajnokságba már nem nagyon szólt bele ez a verseny, ezért nem volt ezzel gond. Aztán az első futamon eltörött

a féltengelyem, ami ugyan már kopogott az elején, de azt hittük, ki fogja bírni. Nem bírta, így csak a 12. lettem. A második futamon aztán – bár a végéről indultam megint – fel tudtam jönni a negyedik helyig. Egyébként az első futamot nem csak a féltengely miatt sajnáltam, hanem mert –3 fokban kezdődött, és nagyon nagy meló volt bemelegíteni a gumikat: természetesen, mire sikerült, addigra tört el a féltengely...

– Ülsz még idén autóba?

– Nem, számomra vége a szezonnak, most pihenek. Lesz mit kipihenni, hiszen egy kiváló idénynek lett vége ezzel a versennyel, én pedig nagyon elégedett és boldog vagyok a bajnoki címmel.

Vizin Tamás a Salzburgringen jó érzéssel búcsúzott a 2011-es évadtól: kiváló versenyeket futott idei autójával, a Lotuszal



# TOVÁBBLÉPÉS ELŐTT A VISION ASSIST



lunk kiválasztott száz nagyvállalkozástól. Ez nem szemrehányás, mert a marketingértéke mégis óriási ennek a kezdeményezésnek. Régi partnereink és néhány új érdeklődő nagyra értékelte a megjelenési lehetőségeket, és szándékát fejezte ki, hogy hirdetni szeretne a Vision Assist-programon keresztül.

**FM:** Hogyan tudtok tervezni, ha ilyen passzívak a magyar vállalatok?

**GyP:** Ahol magyar a tulajdonosi kör, ott jó eséllyel pályázunk a szponzorációra. A régi hirdetőink pedig pontosan annyira elégedettek, hogy mellettünk maradjanak. Nekik nem kell bizonygatni, hogy jó helyen hirdetnek. Sajnos arra nem elég a szponzorpénz, hogy nagy ívekben gondolkodjunk, de a gokartosok anyagi támogatása, Nagy Norbert karrierépítésének felvállalása, az internetes és egyéb sajtó-információk kezelése mind eredményt hoztak számunkra. Már nem a nulláról kezdjük a következő szezont.

**FM:** A fiatalokat többféleképpen is ismertté teszték. Elegendő figyelmet kapnak?

**GyP:** Azt kell megteremteni, hogy valami szokássá tudjon válni. Sok olyan fiatal van, akiket mások is népszerűsítnek: újságok, internetes oldalak. Szerencsére egyre többen segítik őket. A szokást nehéz létrehozni. Legyen végre természetes, hogy a fiatal tehetségek mellé állunk! Néha kisebb összegek is sokat jelentenek, és mi igyekszünk a kis pénzeket is összegyűjteni.

**FM:** Miért Nagy Norbert a program kiemelt támogatottja?

**GyP:** Sokan azt gondolják, hogy azért, mert az édesapjával dolgozom. De ez nem igaz. Az első támogatója és mentora Gáspár István volt. Ő hívta fel a figyelmemet Norbira és nem az apukája. Gáspár István, azaz Gazsi véleménye nekem még mindig az egyik legfontosabb. Ha versenyzőkről beszélünk, sosem vagyunk elfogultak, és akár százszor is átbeszélünk egy-egy fontos témát. Norbi ily módon neki is köszönheti, hogy ma egy támogatói program kedvezményezettje természetesen amellet, hogy folyamatosan bizonyít. Fejlődik és mi is vele együtt fejlődünk. Természetesen édesapja anyagi elkötelezettsége is fontos, hiszen a költségek nagy részét finanszírozni tudja. Ma olyan világot élünk, hogy a büdzsé háromnegyede biztosított kell legyen, hogy bármiben is gondolkodni tudjunk.

**FM:** Mi a jövő évi elképzelés? Marad ez az irányvonal?

**GyP:** A gokartsport még nagyobb figyelmet kap tőlünk, ez biztos. A túraautósoknál Nagy Norbi lesz a fő támogatottunk.

„Sosem vagyunk elfogultak, és akár százszor is átbeszélünk egy-egy fontos témát.”

**FM:** Amikor Gyuricza Péter, Nagy Barnabás és Nyitray Béla a Vision Assist-programot megálmodták, a beindítás nehézségeiről beszélgettek. Valóra váltak-e a tervek?

**GyP:** Nem volt sok időnk az előkészítésre, mert ajánlatokat kellett írunk a potenciális támogatóinknak, és természetesen meg kellett várnunk a reakciókat. Mindenki egyetértett, hogy akár az autósportban, akár a motorsportban nagy jelentőséggel bír, hogy lesz-e valódi utánpótlás, vagy elsorvadnak a bajnokságok. A költségek már régen az egekbe szöktek, és a válság sem tett jót a költséges sportágaknak. Az első évünkben az elindulást és a jelenlétet tűztük ki célul. Sajnos a direkt elérések nem jártak nagy sikerrel a szponzoroknál. Néhány kivételtől eltekintve egy köszönőlevelet sem kaptunk az álta-

Rávonatkozóan már előszerződés is vannak. A sajtómegjelenéseket továbbra is támogatjuk, de lehet, hogy nem az ideai formában. Szeretnénk, ha fiatalok jobban igénybe vennék a tanácsadói segítségünket is. Azt látjuk, hogy mindenki pénzt akar, de senki nem kér tanácsot. Pedig lehet, hogy előrébb jutnának, mintha csak a külső segítséget várják. Továbbra is nyitottak vagyunk azon csapatok felé is, akik utánpótlás-neveléssel foglalkoznak. Szeretnénk, ha az egyéni érdekek nem nyomnák el az ilyen fajta törekvéseket.

**FM:** Nyereséges tud lenni egy ilyen program?

**GyP:** Tudna, de nem akarom. Nem szeretném vállalkozásnak tekinteni. Inkább jó célú munkának. Önfenntartó viszont lehet, és remélem már a jövő évben azzá válik.

# SÖVÉR LACKÓ: 10 ÉVESEN KÉTSZERES BAJNOK!



A nyaralás után újra győzelemmel tért vissza

senyein is. (A Light-mezőnyben 10 kg pluszsúlyt teszünk a gokartba, hogy indulhasson. Itt 25-öt!)

Visszatérve a Light-kategóriához, Lacika 2011-ben kitűnő sorozatot teljesített. Már az első 9 futam után behozhatatlan előnyt szerzett! Megnyerte a futamok nagy részét (9-ből 6-ot), két második és egy ötödik helyezést mellett. A győzelmeit szinte mindig az időmérő edzésen elért pole-pozíció megtartásával érte el. Volt, hogy fölényesen, volt, hogy nagy küzdelemben.

Egy átlagos versenynap így nézett ki számunkra: reggel 6-kor indulás Bonyhádról, 8-9 óra között érkezés a helyszínre: délelőtt szabad-edzés, 2-3 óra körül időmérő, 4-kor verseny, 6- fél 7 kor eredményhirdetés, utána értékelés, élménybeszámoló, vacsora, majd irány haza: érkezés este 10 óra után.

Lacikáról tudni kell, hogy ízig-vérig sportember. Mindig győzni akar. Ugyanakkor egy érzékeny kisfiú, akinek fejlett igazságérzete van. Bizonyos szempontból persze idősebb a koránál: ha nyer örül, ha veszít elismeri a hibáját, vagy elismeri, ha valaki akkor jobb volt. A versenysport révén ráadásul sokkal jobban tud koncentrálni és alkalmazkodni éles szituációkhoz, mint „átlagos” kortársai. Ezzel együtt persze neki is volt hullámvölgye, nehéz (gyenge) versenye. A szezon közepén elfáradt. Pihenésre, kikapcsolódásra volt szüksége. Az egyik versenyen csak ötödik lett. A nyaralás után (amikor ismét egy hétköznapi, tízéves vidéki kisserác lehetett) újra győzelemmel tért vissza, majd egy balszerencsés hungaroringi futamon biztosította be a bajnoki címét.

A HCK sorozaton kívül az idén még elindult az év elején a Mátra Kupa egyik fordulóján, ahol amatőr első, illetve összetett harmadik helyezést ért el. Szeretett volna még több versenyen elindulni saját géppel, de ez idén már nem sikerült.

Az idei év örök emlék marad az egész családnak, akár csak az előző három!

A jövő évi tervek még nem világosak, bármi megtörténhet...

## Lackó véleménye a 2011-es évről:

„Hosszú volt a tél, és nagyon vártam, hogy kezdődjön a versenyszezon. Nagyon jól éreztem magam minden versenyen, jó volt a hangulat. Tetszettek a pályák, 9-ből 6-ot sikerült megnyernem. Kedvenc pályám a mogoródi Hungarokart. Itt még lesz idén egy versenyem.”

Sövérmé Pintér Hajnalka és Sövér Lackó

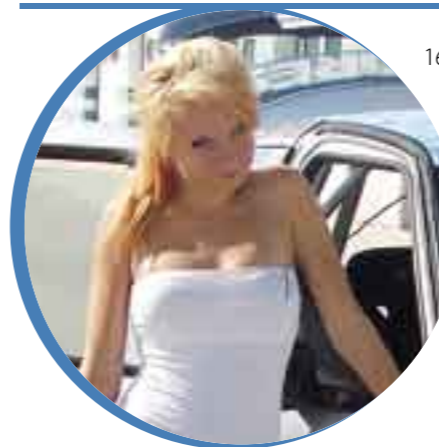
A Vision Assist megálmodója, Gyuricza Péter versenyzőink idei eredményeinek értékelése közben úgy döntött, hogy létrehoz egy különdíjat, mely „A 2011-es év legfiatalabb kiemelten eredményes versenyzőjét” illeti meg. Ő pedig nem más, mint Sövér Lackó, aki elképesztően fiatal kora ellenére (10 éves) két bajnoki címmel is büszkélkedhet. Érdemeinek megbecsülése végett 100 000 Ft-os különdíjban részesül, melyet Gyuricza Péter ajánlott fel. Gratulálunk!

A 2011-es évben különböző okok (köztük a prózai anyagi) miatt a Hobbi Cart Kupa kategóriaversenyekre koncentráltunk elsősorban. A HCK egy amatőr gokartbajnokság, ahol a szervezők által biztosított egységes felszereltségű gépekkel, pontgyűjtő rendszerben folyik a versengés. Röviden számokban: 12 fordulóban (a 10 legjobb számít), 7 helyszínen, 6 különböző (általában súly szerinti) kategóriában dől el a bajnoki cím sorsa.

Lackó az életkora ellenére (idén márciusban volt 10 éves) már rutinosnak számít. 2009-ben már megnyerte a Light-kategóriát. Az idén is ebben a mezőnyben versenyzett. Párhuzamosan, mintegy gyakorlásként azonban elindult néhányszor az I. (60 kg-osok) kategória ver-

# KIEMELTEN EREDMÉNYES VERSENYZŐINK

## BALÁZSI DIA



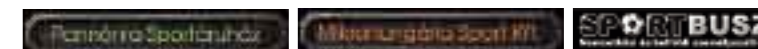
16 éves gokartversenyző. Jelenleg amatőr gokartbajnokságokban indul. Az első futama 2010-ben volt. 2011-ben az Országos Amatőr Gokart Bajnokság Hobby Cart Kupáján és a Budapest Gokart Bajnokságban indult. Előbbiben az első három kihagyott verseny után gyakorlatilag minden futamon kibérelte magának a dobogó második fokát, utóbbiban sajnos technikai problémák és balesetek miatt már nem tudott ilyen jól teljesíteni. Mindeközben két tesztelési lehetőség is kínálkozott számára. A GFS Racing Team egy kupás Suzuki Swiftet biztosított számára, amivel az Euro-Ringen tehetette meg első köreit. A másik csapat a Kincses Turbo Team volt, akik egy Mazda RX-8-ast bocsátottak rendelkezésére, amit szintén az Euro-Ringen vezethetett. Idén még egy teszt vár rá a GFS-sel. Újra egy Suzukit fog teregetni, mert a jövő évi cél az Autós Gyorsasági Országos Bajnokságban való részvétel.



## FODOR ÁRPÁD



„Ebben a szezonban a Gokart Országos Bajnokságban indultam, de sajnos ez alkalommal nem nagyon tudtam harcolni a bajnoki címért. Megnyertem ugyan a szezonnyitót, de utána folyamatosan csak nehézségek jöttek. Ez stresszessé tett, így több hibát vétettem az idény során. Az egészből a győri utcai versenyt emelném ki, ahol nem mindennapi körülmények között az edzéseken az egyik leggyorsabb voltam (például a győztes Ben Coopert is megvertem a warm-up-on!). Utána azonban túlságosan bizonyítani akartam, így az időmérőn a falhoz csaptam a kartot, és nem tudtam mért kört menni. A versenyeken pedig balesetekbe keveredtem. Az utolsó hétvégén az időmérőn elért 2. helyezést után megnyertem mind a két futamot! Három futamgyőzelemmel a tarsolyomban a 3. helyen zártam a Magyar Bajnokságot. A Közép-Európa Zóna bajnokságban pedig a 8. helyen végeztem. Mindeközben részt vettem a Kart Farm Kupán, melynek bajnoki címét sikerült (harmadszor) elhódítanom!”



## LACZKÓ LEHEL



Hihetetlenül fiatal (13 éves) kora ellenére a 2011-es már a második szezonja volt a Duna Autó Suzuki Bio Kupában. Idén is hatalmas küzdelmekben állt helyt a felnőtt versenyzők között. A nagyon kemény mezőnyben 11., 9. és 8. helyezései (ez utóbbi egy pole-pozíciót is hozott számára) mellett két alkalommal a 6. helyen ünnepelhetett a dobogón. Összesítésben ezekkel az eredményekkel a bajnoki tabella 7. helyét szerezte meg! Az Autós Gyorsasági OB-n kívül csapatával, a Diamond Racing Team-mel a Minirally és az FRT versenyein is rajthoz állt. A Minirallyt összesítésben az 1300 cm<sup>3</sup> alatti kategóriában megnyerte! Az FRT-n két hétvégével a szezon vége előtt a gyerekek között az 5., az 1300 cm<sup>3</sup>-es kategóriában a 2. és az 1600-cm<sup>3</sup>-esek csoportjában a 7. pozíciót birtokolja navigátorával, Monori Mátéval.



## LACZKÓ LEVENTE



A napokban töltötte be 15. életévét. Testvérével, Lehellal együtt a Duna Autó Suzuki Bio Kupában versenyez. Ebben a szezonban a 13., 12. és 11. helyezések voltak jellemzőek a hihetetlenül kemény mezőnyben. Legjobb eredménye a 9. pozíció megszerzése volt. Így az év végi összesítésben a 12. pozíciót sikerült kivívnia magának. Akárcsak Lehel, ő is rajthoz állt a Minirally és az FRT versenyeken is. A Minirallyn az 1300 cm<sup>3</sup> alatti kategóriában 2. lett a bajnokságban! Az FRT-n a gyerekkategória 7., az 1300 cm<sup>3</sup>-ig csoport 4. és az 1600 cm<sup>3</sup>-esek 9. helyén áll öccsével és egyben navigátorával, Laczkó Hunorral – két hétvégével az idény zárása előtt.

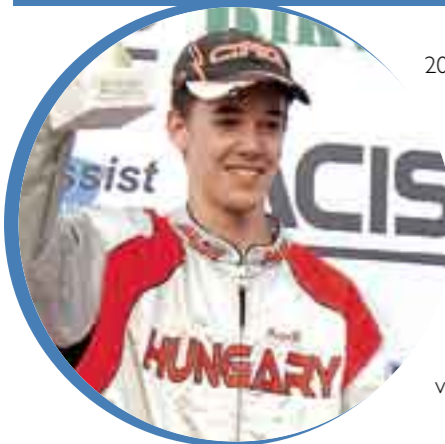


## MAJOR BENEDEK



Idén töltötte be 15. életévét. 2006-ban gokartozással kezdte pályafutását. 2010-ben a GENEX Suzuki Bio Kupában versenyzett, és tesztelhetett egy Lotus Exige Cup 260-at és egy Polski Fiat rallyautót is. Kipróbálta magát a Minirally és a Hungaroring 12 H versenyen is. A 2011-es szezon a Magyar Autós Gyorsasági OB Duna Autó Suzuki Bio Kupában és vele párhuzamosan a túraautók F-1600-as kategóriában kezdte. A második versenytől azonban már csak az F-1600-ra koncentrált egy Lotus Exige-dzsel. Egyenletes, jó teljesítményének és folyamatos fejlődésének köszönhetően az utolsó verseny végeztével elhódította a kategória bajnoki címét! A magyar bajnokság versenyhétfőjén megrendezésre került az Endurance Bajnokság is, melyen szintén részt vett csapattársaival, Burkus Egonnal és Lévai Zoltánnal. Az év végén a -1600 kategóriában is bajnoki győzelmet ünnepelhetett!

## NÉMETH BALÁZS



2011-ben az Országos Gokart Bajnokság Junior Max kategóriájában indult, továbbá ezen futamok keretein belül a Közép-Európa Zóna Bajnokságban (CEE Rotax Max Challenge). A CEE gyakorlatilag a katasztrófával volt egyenlő. Három futamból állt, de mindegyik forduló elődöntőjében valamilyen probléma miatt (leszakadt a motor, felakadt a gáz, kilökték) az utolsó helyeken zárta a futamokat. Az elődöntők fényében a döntők jól sikerültek. Az utolsó sorból rajtolva minden alkalommal sikerült a 20-25 fős mezőny közepéig felkapaszkodnia. Ez a többiek részéről elismerést eredményezett, de kevés pontot hozott a bajnokságban. A CEE-t a 10. helyen zárta. Ezen versenyek eredményei azonban beleszámítottak a magyar értékelésbe is, így annak összesített eredményét rontják. A kizárólag magyar bajnoki futamok mindegyikén sikerült dobogóra állnia. Két alkalommal a döntő futamot győztesként fejezte be. Balu végül a 3. helyen végzett a magyar bajnokságban!



## SZETEI GERGELY



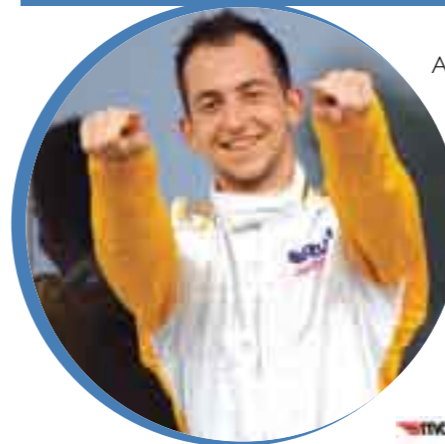
Az Országos Amatőr Gokart Bajnokságban indult 2011-ben, ahol két futamgyőzelmet, két második és két harmadik helyezést ért el. Még két futam van hátra, de már csak az utolsó versenyen tervezi az indulást. 3 kihagyott versennyel a 3. helyen áll a bajnokságban, úgyhogy a címvédés most elmarad. A Budapest Gokart Bajnokság futamain is rajthoz állt. Itt ugyan 5 futamgyőzelemmel büszkélkedhet, de a nyáron kihagyott 4-5 futam miatt az összetett 3. helyen várja a szezonzáró futamot. Hazánkban az idén először rendezték meg a Red Bull Kart Fight-ot. Gergő ezen is megmérettette magát. A síófoki selejtezőből a 2. helyen jutott tovább, majd az utcai döntőben bejutott a legjobb nyolc közé (Super 8), és a mindent eldöntő futamon a rendkívül előkelő 2. helyen intette le a kockás zászló! Ezenfelül az Indoor Kart World Championship Nations Cup belgiumi versenyén is részt vett, ahol bejutott a döntőbe, majd a 25. helyen zárta a versenyt.

## TAKÁTS ÁKOS



Idén, 22 évesen kezdett el versenyezni az AGYOB Duna Autó Suzuki Bio Kupában, ahol 2011-ben egy nagyon szoros, kemény mezőny állt össze. Így nem volt könnyű dolog bizonyítani. Mint minden technikai sportban neki is voltak nehezebb, szerencsétlenül alakuló futamai, balesetek, melyek következtében feladni kényszerült a versenyt, de ami fontosabb, hogy újoncként kiemelkedő teljesítményt nyújtott. Amikor minden részlet a helyére került, az első hat versenyző között ünnepelhetett a dobogón: két 6., egy 5. és két 4. helyezést is! Az utolsó versenyhétfőjén az összetett 5. pozíciójának megtartásáért vívott harcról szólt. Az 1. futamot azonban törölték, a 2. versenyen pedig egy szerencsétlen baleset áldozata lett. Az 5. helyért vele viaskodó Lévai Zoltán azonban be tudta fejezni a versenyt, így Ákos a 2011-es bajnokságot a 6. helyen zárta, a legelőkelőbb pozícióban álló újoncként.

## TIM GÁBOR



A Magyar Autós Gyorsasági Országos Bajnokság keretein belül megrendezésre kerülő Duna Autó Suzuki Bio Kupa 2011-es magyar bajnoka! A magyar, osztrák és szlovák pályákon megrendezett versenyhétfőjén egyenletes teljesítményt nyújtva 6 győzelmet, 4 második és 1 negyedik helyezést zsebelt be! Az idei utolsó helyszínre, Salzburgba már 21 pontos előnnyel érkezett. Az 1. verseny törlése következtében pedig már felszabadultan, bajnokként ülhetett autóba a 2. futamon, melyet másodikként fejezett be. A Suzuki Bio Kupa futamai mellett – új szponzorának köszönhetően – pedig már a jövő évi autóját is tesztelhetette, mely egy ex WTCC-s Peugeot 407-es. A pilóta a hazai bajnokság mellett jövőre ETCC futamokon is indul.



# A VISION ASSIST KIEMELT TÁMOGATOTTJA: NAGY NORBERT

**FM:** Hogyan értékeled az idei évedet?

**N.N:** Erre az évre vegyes érzelmekkel gondolok vissza. Az idei évet egy új technikával kezdtem, egy ex-WTCC-s Alfa Romeóval. Az autóval sikerült hamar összeszoknom, már az első teszteken jó időeredményeket értem el. Én személy szerint kellemesen csalódtam az Alfában. Nem hittem volna, hogy ilyen hamar ennyire gyorsak leszünk vele, év közben viszont voltak gondjaink a technikával.

**FM:** Lehet tudni, hogy pontosan milyen gondok voltak?

**N.N:** A legtöbb gond a futóművel volt. Nagyon ritka az Alfához az alkatrész, és a sérült elemeket is rendkívül nehéz időben pótolni. Ezekon kívül egyszer motorhibánk is volt.

**FM:** Ezek ellenére melyik futamot érzed a legsikeresebbnek?

**N.N:** Két futamon is sikerült a dobogó legfelső fokára állnom. Egyszer a Hungaroringen, egyszer pedig Poznanban. Természetesen ez a két hétvége volt a legjobb, és örülök, hogy megismerhettem a pozsanai pályát. Nagyon élveztem.

**FM:** Az év folyamán részt vettél egy kétórás endurance-futamon is egy Alfa Romeo 147-essel. Lehet ennek folytatása?

**N.N:** Szeretem az endurance-versenyzést, pont ezért ültem be Strider Zoltán mellé arra a futamra, de komoly terveim egyelőre nincsenek ezzel kapcsolatban. Az viszont megjósolhatatlan, hogy mikor milyen lehetőségeket kapok.

**FM:** Idén nem csak új autóval versenyztél, hanem csapatváltás is történt, erről mit lehet tudni?

**N.N:** Úgy éreztük, hogy egy ilyen komoly technikát, mint az Alfa csakis komoly csapat képes szakszerűen ellátni, ekkor esett a választásunk a Főnix Motorsportra. Ezt nagyon jó döntésnek érzem, mert kiválóan érzem magam ebben a csapatban. Az összes együtt töltött versenyen kiválóan össze tudunk dolgozni, a szerelők nagyon „toppon” vannak, ezúton is szeretném megköszönni a Főnix Motorsportnak a tökéletes munkát, és remélem, hogy a jövőben is ebben a nagy-szerű csapatban versenyezhetek.

**FM:** Vannak már terveid a jövő évvel kapcsolatban?

**N.N:** Vannak már elképzeléseim, de nálam az a legfontosabb, hogy minél nagyobb mezőnyben mehessenek, hiszen akkor tanulok a legtöbbet. Akkor örülnék a legjobban, ha a kétezres kategória kicsit életre kelne, hogy a márkánál maradunk-e, az a télen fog kiderülni. Pár napja lehetőségem volt ki-próbálni egy BMW-t. Nagyon tetszik a hátsókerekes „feeling” is.

**FM:** Úgy tudjuk, hogy egy osztrák csapat tesztjére is van meghívásod?

**N.N:** Igen, ez igaz, de erről még nem szeretnék beszélni, várjuk meg az első tesztet.

„Két futamon  
is sikerült  
a dobogó  
legfelső fokára  
állnom.”



# ÁTALAKUL AZ ACIS MOTORSPORT



„A csapat jövőre átalakul. Jó eredményekkel a zsebünkben távozzunk, és új irányba mozdítjuk a csapatot.”



Az ACIS Benzinkúttechnika Kft. és az ACIS Complex Kft. két különálló vállalként, de továbbra is teljes egyetértésben állnak ki az autó- és motorsportok támogatásáért. Gyuricza Pétert, az ACIS Motorsport vezetőjét faggattuk a változásokról.

**FM:** Régi támogató az ACIS Benzinkúttechnika Kft. A cég kettéválása miatt változtatsz a csapatodon?

**GyP:** Mindkét ACIS vállalat vezetőivel jó viszonyt ápolok. Hoztuk a remélt eredményeket, és minden reklám megjelenésünk megfelelt az elvárásoknak. Egy európai vállalat magyar tulajdonosi háttérrel nem csak a reklámperceket figyeli, hanem a presztízmegjelenést

és a társadalmi szerepvállalást is fontosnak tartja. Ily módon szerencsések vagyunk, hogy az ACIS két vállalatának járhatunk kedvében. Nekem mint csapatvezetőnek többnyire az a dolgom, hogy a vállalt kötelezettségeket teljesítsük olyan színvonalon, ahogyan azt a partner elvárja. Így figyelmem kell a megújulásra és az eredmények fokozására is. Jó csapatot kell építenem, és nem szabad unalmassá válnunk sem.

**FM:** Az autósportban milyen szerepet vállalt az ACIS?

**GyP:** Idén a Vision Assist-programunkat támogatta az ACIS Benzinkúttechnika Kft. Ez egyrészt a gokartsportot érintette, másrészt a program médiamegjelenéseinek költségeit segített finanszírozni. A tőlük befolyt reklámbevétel tovább osztottuk Nagy Norbert túraautó versenyzőnek, illetve az autós gyorsasági bajnokság tévéfelvételeire is juttatunk belőle. De önálló szponzor-ként Norbi személyes támogatói is lettek. Mivel Norbi a karrierjének fontos állomásához érkezett,

ha bármilyen támogatást megvonunk, akkor kár volt eddig is segíteni. Ezért kiemelt projektként a 2012-es évben az ACIS Benzinkúttechnika biztos, hogy Norbi mellé áll.

**FM:** Bővíthető-e a támogatottak létszáma?

**GyP:** A bajnokságok színvonala nagyon befolyásolja az eladhatóságunkat. De dilemma az is, ha valaki külföldön versenyzik. Magyarországot képviselni külföldön szívet melengető érzés, de borzasztóan drága történet. Keressük a középutat. A gokart-utánpótlás a szívügyem, itt még sok minden lehetséges.

**FM:** Milyen évet zárt a gyorsasági motoros csapat fő szponzorotok, az ACIS Complex támogatásával?

**GyP:** Idén harmadszor lettünk bajnokok a Suzuki GSX-R kupában. Benner Zsolt versenyzőnk most sem talált legyőzőre. Sajnos év közepén Krizsán Szabolcs megsérült, így nem csak a Suzuki Kupában, de az Open kategóriában is nélkülöznünk kellett, pedig egy BMW 1000 RR versenymotorral szerepelhetett volna. Konczek Hajni a Suzuki Kupa ötödik helyezettje lett, ami kitűnő eredmény a fiúk között. Jómagam pedig a negyedik helyen zártam a bajnokságot.

**FM:** Év közben a csapat feloszlásáról és a te versenyzői visszavonulásáról is lehetett hallani. Igazak a pletykák?

**GyP:** A csapat jövőre átalakul. Jó eredményekkel a zsebünkben távozzunk, és új irányba mozdítjuk a csapatot. Szakmai szemmel éppen aktuális a váltás. Fiatal tehetségekkel is fogunk foglalkozni, és létrehozunk egy lánycsapatot. A lányok egyre inkább keresik a férfias sportágakat. Ezt a törekvést fogjuk segíteni, ami nem mellékesen reklámértékben is teljesíteni fogja az elvárásokat. A visszavonulásom pedig igaz. Aki figyelte eddigi pályafutásomat, tudja jól, hogy eredménycentrikus ember vagyok. Én nem tudok hobbizni. Az idei szezonban éreztem, hogy már nem akarok folyamatosan bizonyítani. Örülök, hogy részt vehettem a gyorsasági motorsport örületében. Nem vagyok már gyerek, így csak hálás lehetek a három szuper évért és a bajnoki címért.

# LÁNYCSAPAT LESZ AZ ACIS MOTORSPORT



**FM:** Milyen perspektívát látsz ebben a férfias sportágban a lányok részéről?

**GyP:** Egyre több a lányversenyző, és látva a teljesítményüket, ugyanazokat a motivációkat lehet felfedezni, mint a fiúknál. Ugyanúgy küzdenek a tizedmásodperceért és ugyanúgy győzni akarnak. Talán a tavalyi egyik esős futam volt a legmeggyőzőbb érv erre. A lányok lelkesebbek voltak, mint a fiúk, annak ellenére, hogy vizen menni nem csak kényelmetlen, de nagyon veszélyes is. A gyorsasághoz ugyanaz az út vezet nekik is. Ugyanúgy kell tréningezni és ugyanúgy igénylik a jól beállított motort és szeretik a nagy teljesítményt hozó tuningokat.

**FM:** A lányaid milyen versenyeken fognak szerepelni?

**GyP:** A legideálisabb a női verseny lenne számunkra. Idén volt is ilyen kategória. De nem félünk a fiúktól sem. Nyilván az erősportágakban vagy a technikai sportágakban jellemzően a fiúk dominálnak. Nem is baj, hogy a két nem között van teljesítménykülönbség. Nem fanatikus terminátorlányokat szeretnénk, hanem pontosan azt képviseljük, hogy a nő az nő, de szívében, lelkesedésében, álmiban ugyanazok a lehetőségei is megvannak, mint a férfiaknak. A sport kifejezőeszköze is lehet annak, hogy a nők nem kellékei az életünknek, hanem fontos részei, és teret kell adni, hogy kibontakozhassanak és hogy elhiggyék magukról, hogy tartóoszlopai az életünknek.

**FM:** Az ACIS Complex könnyen fogadta az ötletet?

**GyP:** A jó emberek értik az üzenetet. Az, hogy mellé is állnak, az pedig azt bizonyítja, hogy sok szép dolgot lehet még csinálni. Megérett a fejekben, hogy a bulvárvilág, a folyamatos negativitás nem vezet sehová. Az ACIS hozzáállása, segítőkészsége mindenképpen jellemzi a vállalatot és a vezetőit. A lányok pedig ujjongtak, amikor meghallották, hogy ennek a vállalatnak a színeiben versenyezhetnek. Felemelő érzés volt, és nagyon boldog vagyok, hogy én irányíthatom ezt a csapatot.

## KÖSZÖNJÜK AZ EGÉSZ ÉVES TÁMOGATÁST!

**DUNA AUTÓ**  
az autóváros

**Rikvest**

**im  
sys**

**ACIS**

**ASWO**

**SINI**  
KERESKEDELMI KFT

**Lerté**  
tech

Belsőépítészeti anyagforgalmazás

# HI-TECH

## CSÚCSKÜTYÜK: MODERNEK ÉS GYÖNYÖRŰEK

A motorsport egyenlő a csúcstechnológiával, a kifinomult és letisztult formákkal. Ám ezek a jelzők alkalmanként nem csak az autókra és a motorokra illenek, hanem egyéb kedvenc használati tárgyainkra is, amelyek közül ebben a hónapban kollégáinknak az alábbiak tetszettek a legjobban.



### E-BIKE

A Ford Frankfurtban nem csak autót, hanem egy kerékpárt is bemutatott, amely ugyan egyelőre csak koncepció, de így is olyan különleges, hogy kütyürovatunk legérdekesebb darabja lett. Az elektromos meghajtású kétkerekű az E-Bike névre hallgat, és F1-es magnetosztatikus szenzorokkal szerelték, amelyek azt figyelik, hogy mikor kell rásegíteni a sebességre elektromosan (ekkor mágneses energiát alakítanak át mozgási energiává), a motor be- és kikapcsolásával tehát tökéletesen szabályozni lehet a teljesítményt. A bringa váza masszív, szénszálas és alumíniumötvözetből készült, és 2 és fél kilónál nem is nyom többet, de a többi alkatrész is világszínvonalú gyártóktól érkezett. Az elektromos motor maximálisan 350 Wátos meghajtóerőt tesz hozzá a teljesítményhez az első keréken, kiegészülve a 340 Wátos lítium-ionos akkumulátorral, ami szépen megbújik a szénváz alatt, ennek megfelelően egy feltöltéssel akár 85 km-t is kipuroltunk a gépből, miközben 25 km/órás sebességgel szágulduunk az utcákon.

Ár: még nem ismert (ford.com)

### IPHONE 4S

Az Apple bemutatta a minden eddigi iPhone telefonnál többet nyújtó iPhone 4S modellt. A lehengerlő sebességet és lenyűgöző grafikusteljesítményt garantáló, kétmagos A5 chip-pel felszerelt készülék számos további szenzációs újdonságot is kínál: megújult, korszerű optikájú kamerát, 1080p felbontású full HD videofelvétel készítését, valamint az intelligens Siri asszisztens-funkciót, amely a felhasználó kérdéseire reagálva segít a feladatok megoldásában. Az iPhone 4S megjelenésével egy időben az Apple az iOS 5-öt is elérhetővé tette. A világ legfejlettebb mobil operációs rendszere 200-nál is több új funkcióval egészült ki, valamint tartalmazza az áttörő lépést jelentő iCloud szolgáltatás-csoportot.



Ár: 130 000 Ft-tól (avplanet.hu)

### FORZA MOTORSPORT 4



A pályaversenyeket kedvelő szimulátorosoknak már ősz-szel eljött a karácsony, hiszen a Codemasters bábáskodása nyomán kiadott F1 2011 után immáron a Turn 10 fejlesztette Forza Motorsport 4 is elérhető. A játéklegetta sem a Playstation 3, sem a PC rajongóinak nem kerülhet a gépére, kizárólag Xbox 360-nal játszhatjuk. Méghozzá akár Kinect-kiegészítővel és az új Wireless Speed Wheel kormánykerékkel együtt. Az ínyencek akár speciális – gyűjtői, kormányos vagy Bundle – csomagokban is beszerezhetik.

Ár: 10 500 Ft-tól (xbox.hu)

### AQUA GAMER MAX

Profi társ, mely tudásával felveszi a versenyt a legújabb játékokkal is. Számos extra ebben a gépben alapfelszerelés, például az erős processzor, a nagy kapacitású merevlemez, az erős videokártya és a szélesebb Samsung SSD. Tovább maradhat sz játékokban, mint bárki más!

Ár: 244 990 Ft (aqua.hu)



autóhifi - digitális fényképezőgép  
CD/DVD - erősítő - hangfal  
házi mozirendszer - hifi - mp3  
lejátszó - navigáció  
projektor televízió - videokamera  
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!  
MINIMUM ÁR!

AV  
PLANET  
WWW.AVPLANET.HU

## TISSOT T-SPORT (V8)

A neves gyártó filozófiája az, hogy olyan órákat készítsen a széles vásárlóközönség számára, melyek mind a technikai színvonalat, mind a formai elvárásokat tekintve megfelelnek a kor legmagasabb követelményeinek, elérhető áron. Kiváló példa erre a T0394171603700 referenciaszámú darab, amely egy 10,6 mm vastagságú és 42,5 mm széles nemesacél tokból és egy svájci quartz kronográf szerkezetből áll, amely 100 méterig vízálló, és tervezői zafírüveggel, illetve bőrszíjjal ékesítették.

Ára: 97 000 Ft (bl.hu)



## BENQ DV S11

A hirtelen jött ötletek kedvelői és a normál méretű vetítőkkel szemben ellenérzéseket tápláló felhasználók számára végre itt egy tipikus pikoprojektor méretű eszköz, amely videók és fotók készítésére is alkalmas. Felbontása 230 000 pixel, fényereje 300 cd/m<sup>2</sup>, 3,5 collos LCD kijelzője van, a kezelőszerkezt érintésvezéreltek. Akár 1 méter átmérőnél nagyobb képeket is képes produkálni, a videokamera rész full HD, a fotók pedig 5 megapixelesek lehetnek.

Ár: 45 000 Ft (avplanet.hu)

## SAMSUNG BD-D7500

Ha a leginteraktívabb, legélethűbb és legkiválóbb szórakoztató elektronikai élmény a cél, semmi nem érhet az ultravékony BD-D7500 Blu-Ray lejátszó nyomába. Stílusos kialakítása, a Smart Hub funkció és a hihetetlen 3D élmény helyezi ezt a készüléket a versenytársak elé. Egyszerűen csatlakoztassa a Blu-Ray lejátszót a tévéjéhez, és azonnal elérhetővé válik az intelligens élmény, ahol az internet, a legkedveltebb tévéműsorok és a multimédia-hozzáférés egyidejűleg van jelen.

Ár: 84 000 Ft (aqua.hu)



# EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ



## AUTÓ

**Név:** Chevrolet Cruze

**Gyártási év:** 2011

**Teljesítmény:** 122 LE

**Motor:** 1598 cm<sup>3</sup>

## LÁNY

**Név:** Budaházi Szandra

**Kor:** 24 éves

**Lakhely:** Sajószentpéter

**Foglalkozás:** irodai asszisztens, hostess

**Fotó:** Janics Attila



# FULLHIBRID LUXUSKOMPAKT

LEXUS CT200H

Tesztautónk a világ első fullhibrid prémium kompaktja, és a piaci résbe furakodva a marketinggépezet igyekszik is kihasználni az ebben rejlő lehetőségeket. A mi tetszésünket mégsem nyerte el.

SZÖVEG: ÓSZ LÁSZLÓ KÉPEK: TDK



Magáról a formáról első ránézésre biztos nem esik le a vevők álla. A többi kompakt autóval persze nyugodtan felveheti a versenyt, de ebben az esetben egy prémiummárkával állunk szemben. Az általunk használt tesztautó gyöngyház fehér színe nagyon illeszkedett a jelenlegi divathoz, sokan emiatt női autónak titulálták a CT200h-t. Más lapra tartozik, hogy ugyanakkor az első pár kilométer megtétele után férfiként is büszkén szálltam ki a különlegességéből.

Az utastér egyébként több érdekes részletet is magában rejt, de egy-két zavaró dologgal is találkozunk. A CT legérdekesebb része a klímát, navigációt és a hifit irányító Remote Touch névre keresztelt „egér”, amely miatt vezetés közben – a kezelők állítása esetén – néha majdnem az út mellé szaladtunk. Ugyancsak zavaró volt a könnyök hiánya, helyette egy kemény középkonzolon tudja csak pihentetni a jobb karját a sofőr.

Amennyire jól mutat a Remote Touch, annyira nem találták el a váltó méretét és formáját.



A teljesen új padlólemeze épített kompakt Lexus hajtáslánca ugyan a Priustól érkezett, viszont alacsony tömegközéppontja miatt vezethetősége sokkal jobb lett, mint az úttörő előde

Működési elve megegyezik a Priusban található gombbal, itt viszont más alakú és a krómot sem sajnálták róla, de valahogy nem illik az összképbe. Mint ahogy az is meglepő, hogy ebbe a prémium autóba sem változtattak a Toyotákban megszokott, a 80-as évek elejét idéző hőfokszabályzó (kvarcóra szerű) kijelzőn.

A központi műszerek alaphangon kék megvilágítást kapnak, a kilométeróra mellett pedig az a vezetési kijelző kapott helyet, amely a sofőrnek hivatott jelezni, milyen az épp működő meghajtási mód! Jobb oldalon a fedélzeti számítógép kijelzőjén egyszerűsített sémában a hajtáslánc aktuális állapotát is figyelemmel követhetjük. Ha Sport üzemmódba kapcsolunk, a teljesítménymutató fordulatszám mérőre vált, a műszerek megvilágítása pedig piros lesz, ugyanakkor az autó kormányzása, valamint a gázreakció is jelentősen áthangolódik sportossá.

Belső térben elől teljesen körbevesz minket az ajtó és a középkonzol, míg hátul a helykínálat lehet szűkös, főleg átlagosnál magasabb utasoknak. Szintén nem túl tágas a csomagtartó, a 275 liter a hátulra beépített akkumulátornak köszönhető.

A hajtáslánc fő elemei, a motorok és a nagyfeszültségű akkumulátor megegyeznek Prius éval, viszont némi újítást is tartalmaznak. Indításkor nem hallunk motorhangot, csak ha hirtelen gázt adunk és erőteljes gyorsításba kezdünk, ilyenkor avatkozik közbe a hagyományos erőforrás. A hibrid rendszer előnye elsősorban persze városban jönnek ki, ahol egyrészt többet gurulhatunk EV módban, másrészt fékezéskor sokkal több energiát képes visszatölteni a rendszer.

Az országúti fogyasztás nem rossz (vegyes üzemmódban 5 literre jött ki), ugyanakkor ha hosszú távra akarnék autót választani, egész biztos, hogy egy kiforrottabb dízel motort választanék... A CT200h a prémiummárkákhoz képest viszonylag csekély alapfelszereltséggel majdnem 8 millió forintért vihető haza.

# KOREAMERIKA



## CHEVROLET ORLADNO 2.0 DIESEL

Valaha Daewoo Tacumának nevezték volna, de a GM és a Chevrolet hatalomátvétele óta talán csak annyi hasonlóság maradt a távoli rokonnal, hogy ugyanazon a koreai gyártósoron készül, mint elődje.

SZÖVEG, KÉPEK: ÓSZ LÁSZLÓ



Az autó megjelenésében maximálisan követi a Chevrolet jelenlegi amerikai irányvonalát, így aki az Orlandóra néz, sokkal inkább fedez fel a kocsiban egy kis USA beütést, mint koreait. A mostani divatos SUV formavilág is viszsza a kocsin a vastag C oszlopokkal, az óriási tükrökkel és a kis hátsó ablakkal. Ha a jelenlegi piacon lévő egyterűek formavilágához hasonlítjuk, egyértelműen új alternatívát és komoly konkurenciát állít a többiek elé az újdonság.

Az ajtók szélesre tárása után sem kellett csalódnunk: jól átgondolt és elrendezett, kifejezetten minőségi anyagok felhasználásával készült

tér fogadja a beszálló sofőrt és utast. A 6-7. ülésének kihasználása esetén jelentős csomagtér ugyan nem marad, de ezt a problémát a konkurenseknel sem tudták megoldani. Ugyanakkor öt utassal kényelmes belső tér és nagy, jól pakolható 450 literes csomagtér áll rendelkezésre. Ha viszont a tulajdonos esetleg árubeszerzésre, vagy szállításra akarná használni, akkor sem kell szégyenkeznie: a 60/40 arányban osztottan dönthető második sor lehajtásával közel 1,5 köbméternyi rakodásra alkalmas sík teret kaphat.

Vezetési szempontból az általunk tesztelt automata modell is kellemes meglepetés volt.

Semmiyen, az egyterűeknél megszokott dobozos vezetési tulajdonság nem köszönt vissza az Orlandóról, az élményt szinte egy normál limuzinéhoz lehetne hasonlítani. Az új Chevrolet azért mégis magasabb, mint egy négyajtós, és ez az érzet megmarad a ki-be szálláskor, amely szintén fokozza a komfortérzetet – de az sem utolsó, hogy forgalomban a sofőr ellát a többség

főlt. Az autó fogyasztása 6,2-8,2 között mozgott az automata váltóval. A kétliteres, 163 lóerős és 360 Nm nyomaték leadására képes dízel erőforrás iszákoságával nem is lenne gond, de nekünk nem tetszett, hogy a közel 800 ezer forintos felárért nem DSG, hanem egy klasszikus automata váltók kapunk, amely gyorsításkor néha drasztikusan reagál.

Összességében mégis kijelenthető, hogy az Orlando – figyelembe véve az összes többi kategória társát – nagyon jó alternatíva azok számára, akik minőséget akarnak kapni, és mindezt szeretnék jó áron megszerezni.





# KIS NAGYMACSKA

## JAGUAR HIBRID C-X16

Nemcsak tanulmány, hanem rövidesen valóság: a Jaguar új, az eddigieknél kisebb sportkocsija környezetkímélő technológiával gurul majd az aszfalra.

SZÖVEG, KÉP: TDK, JAGUAR



A patinás gyártó a Frankfurti Autószalonon már be is mutatta elképzeléseinek előzetesét, egy tanulmányautót. A C-X16 karosszériája a nagyobb testvért és a korábbi C-X75 tanulmányautót idézi, alumíniumból készült, ezért mindössze 1600 kg-ot nyom. A 21 colos kerekeken gördülő sportautó utastere vörös kárpitozást kapott. A belső tér egyébként



a repülőgépek enteriőjére emlékeztet, sallangmentes, szemet gyönyörködtető részletekkel, kategóriájában kötelezően prémium minőségű kárpitokkal és betétekkel kivitelezve.

Ennél azonban sokkal érdekesebb, hogy egy hibridhajtású sportautóról beszélünk. A háromliteres V6-os benzinmotor kettős mechanikus feltöltésű, 380 lóerős teljesítményre és 450 Nm nyomatékra képes. Az elektromotor a Formula-1-es megoldáshoz hasonlóan gombnyomásra segít be a benzinesnek, legfeljebb tíz másodperc-re, 95 lóerős teljesítménnyel és 235 Nm nyomatékkal. Ennek köszönheti a tanulmányautó, hogy 4,4 másodperc alatt éri el álló helyzetből a 100 km/órás sebességet, de 80-ról 120-ra sem sokáig, mindössze 2,1 másodpercig tart felgyorsulnia. A végsebesség 300 km/óránál korlátozott.

A hibridhajtás akkumulátorát az ülések mögött helyezték el. A C-X16 képes csupán elektromotorral is haladni 80 km/órás sebességig. A vegyes üzemmek köszönhetően az átlagfogyasztása 6,9 l/100 km, a szén-dioxid-kibocsátása 165 g/km. A Jaguar szerint ez egy kísérleti hibridhajtás, de nem lehetetlen, hogy megjelenik majd a koncepcióautó XE néven sorozatgyártásba kerülő végleges változatában is.

Mivel az autó fogadtatása meglehetősen pozitív volt, így várhatóan rövid időn belül sorozatgyártásba kerülhet az elsősorban Porsche-ellenfélnek szánt vadmacska.

„80 km/órás sebességig elektromotorral is képes haladni.”

 **AQUAPROFIT**



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig.”

Olyan gazdaságos és fenntartható beruházások megvalósulását segítjük elő, amelyek az emberi egészség és környezet megővését célozzák.

#### Szakterületeink:

KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

#### Amiben segíteni tudunk:

- vízbeszerzés, vízbázisvédelem, monitoring
- vízellátás, víziközmű-fejlesztés
- felszíni vízgazdálkodás
- megújulóenergia-hasznosítás
- energetikai racionalizálás
- vidék- és településfejlesztés
- turisztikai fejlesztés
- projektfinanszírozás

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatáscsomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

#### További információ:

1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552

[www.aquaprofit.com](http://www.aquaprofit.com)

# RAJTRÁCSFOTÓK

Az elmúlt hetekben ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **Superbike**  
Helyszín: **Imola**



Széria: **MotoGP**  
Helyszín: **Phillip Island**



Széria: **ILMC**  
Helyszín: **Atlanta**



Széria: **F1**  
Helyszín: **Korea**



*Tonino Lamborghini*

PRESTIGIO

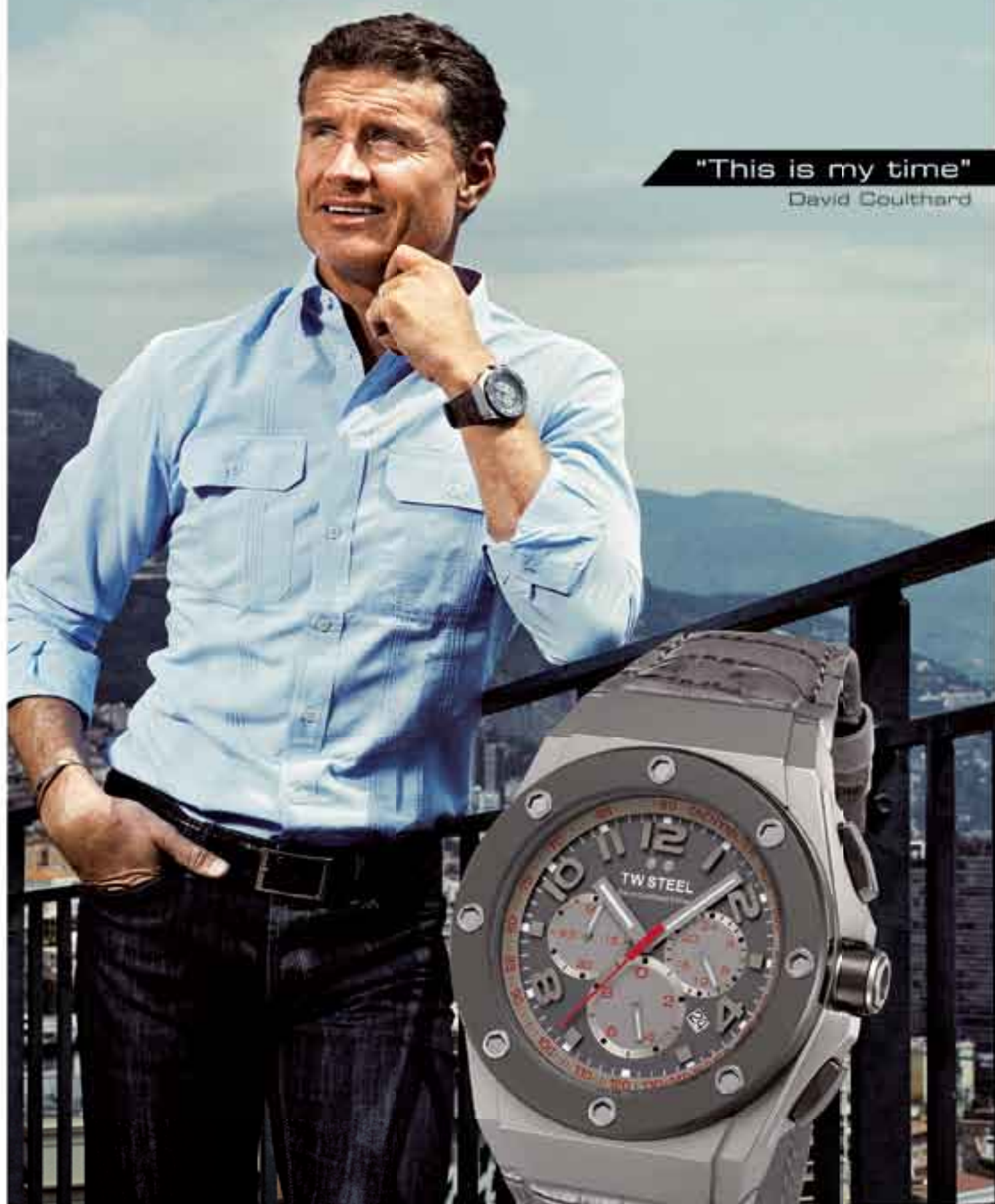
A STÍLUS EREJE

ÚJ ILLAT!



"This is my time"

David Coulthard



**TW STEEL**

BIG IN OVERSIZED WATCHES

[WWW.TWSTEEL.COM](http://WWW.TWSTEEL.COM)

**KIEMELT VISZONTELADÓK:**

it's timeshop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 0670 4503100, it's timeshop Budapest, Teréz Krt. 31, Tel.: 061 2691078,

it's timeshop Debrecen, Fórum Tel.: 0652 598768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely Fő Tér 17., Tel.: 0694 310069,

SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 0670 4534739, ROYAL TIME, Budapest, Pólus Center Tel.: 0670 3694982

IDŐZÓNA ÓRASZALON, Szeged Árkád Tel.: 0662 996904, INFOLINE: 0614682295