

# Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XVI/3. szám, 2015. március

## Az első nagy erőpróbák

Tesztek Jerezben  
és Barcelonában

www.formula.hu

Az MNASZ kiemelt médiapartnere

- **Mindentudó 2015**  
Pilóták, csapatok,  
szabályok, pályák
- **Megvan az  
új Raikkönen?**  
Interjú Kvjattal



**Sok hűhó semmiért**

Michelisz a Zengő Motorsporttal folytatja





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

**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás  
**Főszerkesztő-helyettes:** Mészáros Sándor  
**Munkatársak:** Bognár Viktor, Borbás Bálint, Dávid Sándor, Dezső Attila, Érsek Zsolt, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Méhes Károly, Surányi Géza, Strommer Benjamin  
**Fotó:** ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency  
**Kiadó, szerkesztőség:** Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491, e-mail: levelezes@formula.hu  
**Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna  
**Tördelőgrafikus:** Schubert Szilvia  
**Nyomdai előállítás:** Kvadrát Print Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599, Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu, www.kvadratprint.hu  
**A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt.  
**Terjesztés:** LAPKER Rt.  
**Előfizethető:** A szerkesztőségénél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1089 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

**Előfizetési díj:**  
 6 hónapra 3790 Ft  
 12 hónapra 5990 Ft

ISSN: 1785-9484

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

**Együttműködő partnereink:**

**Ice**  
**watch**

CHANGE. YOU CAN.



BMW Motorsport

www.ice-watch.com

# Szezonnyitás

A szokásoknak megfelelően a rali-világ bajnokság már réges-rég elkezdte az idei évadot, mire a többi nagy széria mezőnye lassan rendezte a sorait és márciusban ismét a rajtrácsra gurul. A VW és Ogier lapzártakor két futamgyőzelemmel is rendelkezik, és mi, szurkolók, csak remélni tudjuk, hogy a MotoGP-ben, a WTCC-ben és az F1-ben a tavaly bivalyerős gyári alakulatok nem ismétlik meg 2014-es produkciójukat. Jó lenne, ha több teret nyernének az ellenfelek, de a tesztek alapján ezért csak legfeljebb imádkozhatnak a konkurens istállóknak. Marquez és a Honda ugyanis kiválóan szerepelt a maláj gyakorlásán, a Citroen jól teljesített Barcelonában, utóbbiakból ráadásul nem csak a négy (!) gyári autóval, hanem privát kocsikkal is meg kell küzdenie Michelisznek és társainak. Egyedül a Mercedes nem döntögette a rekordokat a spanyol pályákon.



A tavaly konkurenciáját földbe döngölő istállóknak közül a német formaautós alakulat nagyon sokáig nem villantotta meg idejű oroszlánkörmeit. Ugyan sorra, hiba nélkül teljesítette a köröket a hivatalos teszteken, de a gyakorlások ideje alatt tulajdonképpen semmi kiugrót nem produkált. Míg nem a nyolcadik napon egyszer csak Nico Rosberg fogta magát, és a gázra lépett, amelynek az lett az eredménye, hogy az elvileg két másodperccel lassabb gumikkal is szinte a teljes mezőnyt leiskolázta. A versenyző ugyan óvott attól, hogy ebből messzemenő következtetéseket vonjon le a sajtó, azt aligha tudta megakadályozni, hogy az ellenfelek arcáról leolvadjon a mosoly...

„A nyolcadik napon egyszer csak Nico Rosberg fogta magát, és a gázra lépett.”

Mindettől függetlenül persze ezer és egy okunk van várni, hogy beinduljon a nagyüzem a külföldi és a hazai versenyhelyszíneken. Ha csak az F1-nél maradunk, akkor is kíváncsian kell várunk az új, minden eddiginél fiatalabb Toro Rosso pilóták, vagy az új mexikói versenyhelyszín bemutatkozását, hogy a csapatot váltott világbajnokok, Vettel és Alonso teljesítményéről ne is beszéljünk.

A 2015-ös újoncok megismerésére, az erőviszonyok áttekintésére, az új szabályok bemutatására keresve sem találunk jobb olvasmányt, mint az Autósport és Formula Magazin friss számát, reméljük nagy élvezettel tanulmányozzák majd cikkeinket.

Márciusi számunkhoz jó szórakozást kívánok:

Bethlen Tamás  
főszerkesztő



# A csapatok már felkészültek a 2015-ös szezonra. És te?

Előrendelési akciónk keretében most **10% kedvezménnyel vásárolhatsz** hivatalos rajongói termékeket a 2015-ös kollekciókból!

Infó: [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)



További márkáink:



**Nézz szét megújult weboldalunkon!**  
Sok új funkcióval, kedvezményekkel, akciókkal várunk:

- Regisztrálj és tiéd az 1000 Ft értékű vásárlási utalvány!
- Vásárolj és gyűjts hűségpontokat!
- A hűségpontokért további kedvezményeket vehetsz igénybe!

Az előrendelési akció 2015. március 15-ig tart, de hosszabbítható és az új kollekció! 2015 jellel ellátott termékekre érvényes. Figyeld honlapunkat, Facebook oldalunkat vagy iratkozz fel hírlevelünkre, hogy időben értesülj az újdonságokról, változásokról!

**GP SHOP A TE BEFUTÓD 2015**

A futamok után értékeld az F1-es pilóták teljesítményét, értékes nyereményekért!  
[www.atebefutod.hu](http://www.atebefutod.hu)

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

Hivatalos Forma-1, GT és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

GPshop Budakeszi: 2092 Budakeszi, Fő u. 126.  
Tel./sms: 06 70 418 7668, e-mail: [info@gpshop.hu](mailto:info@gpshop.hu),  
[www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

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

Hírek, újdonságok:



**formaClub**  
10% kedvezmény az érvényes Forma1Club klubkártya tulajdonosoknak a GPshop üzletében és a [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)-n!  
Az ajánlat visszavonásig érvényes, akciós árú termékekre nem vonatkozik és más akciókkal nem vonható össze. További info: [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

## FORMULA-1

**BEMELEGÍTÉS** ..... 8  
Gyors ellenfelek, megbízható bajnok

**LELEPLEZÉSEK** ..... 12  
Bemutakozott a 2015-ös F1-es mezőny

**MI TÖRTÉNIK A TESZTEKEN?** ..... 30  
A villák, lézerek és folyadékok világa

**SZABÁLYOK ÉS KISKAPUK** ..... 32  
Így változnak az előírások

**ÁLLANDÓ HELYSZÍNEK** ..... 36  
F1-es pályák a versenynaptárban

**„ÚJONC” A LÁTHATÁRON** ..... 40  
Gene Haas jövő évi tervei

**KÜLÖNVÉLEMÉNY** ..... 42  
Dávid Sándor rovata

**ITT AZ ÚJ KIMI?** ..... 44  
Kvjat nem viccel, szórakoztat!

## MOTORSPORT

**MICHELISZ ZENGŐVEL FOLYTATJA** ..... 48  
Sporthírek a világ minden részéről

**REKORDDAL HANGOLVA** ..... 56  
Lassan beindul a MotoGP szezon

**ELSZALASZTOTT LEHETŐSÉGEK** ... 62  
Ogier a Svéd Rali első helyén

**MNASZ** ..... 68  
Minden hazai verseny egy helyen

**ELŐRE A CÍMÉRT!** ..... 78  
Pődör Balázs mégis folytatja

**SOSEM KOP' EL** ..... 80  
Opel Astra Kupa: Egyszer volt és újra lesz

**NINCS MEGÁLLÁS** ..... 84  
A CRG még nagyobb sikereket vesz célba

## AUTÓK – LÁNYOK

**MEGÉRTE KIVÁRNI** ..... 86  
Acura/Honda NSX

**ŐFORDSÁGA, III. RS** ..... 89  
Focus izomautó

**MENETPRÓBÁK** ..... 90  
BMW 428i, Toyota Auris Hybrid

**EGYLÁNY ÉS EGY AUTÓ** ..... 96  
Réka és a Renault





# Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

1. Melyik legendás istálló utolsó versenye volt az 1992-es Magyar Nagydíj?
2. Ki vezette Emerson Fittipaldival holtversenyben a világbajnokságot az utolsó futam előtt 1974-ben?
3. Milyen szokatlan műszaki megoldással volt felszerelve a Lotus 56B típusjelzésű versenyautó?
4. Melyik pályán rendezték az első világbajnoki futamot 1976-ban, az utolsót pedig 1983-ban?
5. Hányadik születésnapját ünnepelte február 24-én a négyszeres világbajnok, Alain Prost?
6. Milyen márkájú gumiabroncon nyert világbajnokságot Juan Manuel Fangio 1955-ben?
7. Ki helyettesítette a sérült Robert Kubicát a 2007-es USA Nagydíjon a BMW Sauber csapatnál?
8. Mikor rendeztek utoljára Forma-1-es világbajnoki futamot Franciaországban?
9. Milyen nemzetiségű a 34 Forma-1-es futamon részt vett Tim Schenken?
10. Melyik csapatnál mutatkozott be egyaránt Derek Bell, Andrea de Adamich és Arturo Merzario?



## Sisakstop

Rossz hír Sebastian Vettelnek? Újabb, első hallásra furcsának tűnő szigorítást vezet be az FIA az idei évtől az F1-ben, amely kimondja, hogy minden pilóta évente csak egyféle sisakfestést használhat.

A szabálymódosítási javaslatot az F1 Bizottság fogadta el Genfben tartott ülésén. Az előírás ugyan a szabálykönyvbe még nem került bele, hiszen ehhez még a márciusban összeülő Motorsport Világtanács jóváhagyására is szükség van, de ez minden bizonnyal már csak formáság lesz.

A csapatok képviselőit is tömörítő F1 Bizottság a sport vonzerejének növelése miatt döntött ezen szigorítás mellett, hiszen a tavalyi évtől hatályban lévő állandó rajtszámokhoz hasonlóan a fejedő változatlan mintázata is könnyebbé teszi a pilóták beazonosítását és a velük való azonosulást a tévék előtt és a lelátókon ülő nézők számára.

Míg az F1 korábbi évtizedeiben nem volt bevett szokás, hogy a pilóták a szezon során váltogassák sisakfestésüket, napjainkban ez a trend egyre jobban elterjedt: egyes, számukra különleges futamokon előszeretettel változtatnak a versenyzők. A legextrémebb esetet pedig Sebastian Vettel képviseli, aki 139 F1-es nagydíja során már nagyjából 60 különféle dizájnt „fogyasztott el” – mondhatni neki az volt a különös ismertetőjegye, hogy mindig másképpen nézett ki az autóban ülve.

A szabály részleteiről egyelőre nincs információ, így nem tudni, hogy apróbb módosítások engedélyezettek lesznek-e, mint ahogy az is kérdéses, hogy mivel szankcionálnának adott esetben egy a tilalom ellenére is előforduló sisakcserét. Bizonyára amint hivatalosan is érvénybe lép a szabály, ezekre a homályos részekre is fény derül.

## Hány Mustangot vehetünk egy versenyszezon árából?

Az FIA 2017-től szigorúbb feltételekhez és pontrendszerhez köti a szuperlicenz megszerzését. A cél egyértelmű: csak az igazi tehetségek kerüljenek be az F1-be. De mit ér az egész, ha nekik is súlyos összegeket kell letenniük az asztalra a bajnoki címek és pontok mellé? Hogy mennyit? A végére jártunk, sőt, még az ikonikus Ford Mustang értékére is átszámoltuk – de információ forrásaink ragaszkodtak hozzá, hogy ne fedjük fel kilétüket.



Akár GP3-as, akár F3-as csapatban szeretnénk versenyezni, annyi pénzt kell rá költenünk, mintha 17 darab új Mustangot vásárolnánk. A Ford izomautójára 11,7 milliós alapárát számoltuk



Fizetős pilóta – oly sokszor halljuk ezt a kifejezést egy-egy kevésbé tehetségesnek tartott, jelentős szponzori háttérrel az F1-be érkező versenyző kapcsán. De a kérdés nem ennyire egyszerű. A táblázat segít annak tudatosításában, hogy az F1-be tulajdonképpen majdnem mindenki fizetős pilótaként érkezik. Lewis Hamilton, Nico Rosberg, Daniel Ricciardo, Danyil Kvjat, Valtteri Bottas, Felipe Massa, Sebastian Vettel, Kimi Raikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button, Sergio Perez, Nico Hülkenberg, Max Verstappen, Carlos Sainz, Romain Grosjean, Pastor Maldonado, Felipe Nasr és Marcus Ericsson. Valamennyien súlyos, egy átlagember pénztárcájához mérve szinte felfoghatatlan nagyságú összegeket fizettek be annak idején – a szponzoraiakon keresztül – annak érdekében, hogy bizonyítási lehetőséget kaphassanak előbb az utánpótlás-nevelő szériákban, majd az F1-ben. Lássuk, mi a tehetség ára, azaz mennyi pénzt kell társítani a vezetői képességek mellé az autósportok csúcsát jelentő széria eléréséig.

	euró	forint	Ford Mustang
F1	15–20 millió	4,5–6 milliárd	399 darab
GP2	1,5 millió	450 millió	40 darab
Formula Renault 3.5	850 ezer	255 millió	22 darab
FIA F3 Eb	650 ezer	195 millió	17 darab
GP3	650 ezer	195 millió	17 darab
FIA nemzeti F4	150–250 ezer	45–75 millió	4 darab
Formula Renault 2.0	120–250 ezer	35–75 millió	3 darab

„Egy átlagember számára szinte felfoghatatlan összegeket fizetnek be.”

# TATRATEA

PRÉMIUM KATEGÓRIÁS  
ITALKÜLÖNLEGESSÉG

TALÁN A  
GYÓGYNÖVÉNYEK TITKA,  
A LEGTISZTÁBB FORRÁSVÍZ,  
VAGY A TEA LELKE.

NEHÉZ KIFEJEZNI,  
EZ A SZÍVÜGYÜNK

facebook.com/tatrateahu  
instagram.com/tatratea.hungary  
www.tatratea.hu

1. Brabham; 2. Clay Regazzon; 3. Gázutbírók motor; 4. Long Beach; 5. Hakvan; 6. Continental; 7. Sebastian Vettel; 8. 2008; 9. Ausztrál; 10. Ferrari



# Az első lépések

A jerezi és a barcelonai teszt tapasztalatai

A tesztseason a technika ismerete miatt jóval gördülékenyebben kezdődött a csapatok számára 2015-ben, mint az egy évvel korábbi, eseményekben azonban így sem volt hiány, hiszen olyan jelenségeket is láthattunk, amelyek az előszezon során meglehetősen ritkák: két autó összeütközött, Fernando Alonso balesete után pedig a mentőhelikopterre is szükség volt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ATP, CSAPATOK

Ahogy az előző években, úgy most is 12 gyakorlási napot kaptak a csapatok a melbourne-i idénynyitó előtt. Az első négyet a kedvelt dél-spanyolországi pályán, Jerezben tartották, a következő két négyes sorozatot pedig a Spanyol Nagydíjnak is otthont adó Barcelonára írták ki.

A február 1-jei első bevetés előtt különféle módon minden csapat megejtette autóbemutatóját, amelyek ezúttal is nélkülözték a fényűzést. Az istállók nagy része az internetet választotta ehhez felületként, mások Jerezben, a teszt kezdetét megelőzően tartottak egy gyors lepellerantást a bokszutcában. A Force India egyedülként külön sajtórendezvényt rendezett Mexikóvárosban, de kissé „sok hűhó semmiért” jelleggel azon nem is az új autójukat mutatták be, csupán az új festést a tavalyi modell felhasználásával. Nem sokkal ezután az is kiderült, hogy a csapat készen van a VJM08 építésével, ami végül azt eredményezte, hogy az első tesztétre el sem utaztak, és még a másodikikon is csak a 2014-es járgánnyal rótták a köröket. Így az utolsó barcelonai teszt során csupán négy napjuk maradt arra, hogy pályára vigyék idei kihívójukat a szezon rajta előtt – a kapkodós felkészülés által pedig máris nagy hátrányba kerültek a riválisaikhoz képest.

A jelen állás szerint egyébként is kilenc csapatra sorvadt 2015-ös mezőnyből ráadásul csak heten voltak ott a jerezi első napon, hiszen a Lotus is megsúszott kissé a munkálatokkal, ám az immár a Mercedes erőforrása által meghajtott E23-ast gyorsan a helyszínre röptetve a második napon már ők is akcióba léphettek.

Az onstone-iak mellett egy másik csapat váltott még motorpartnert az idei évre, még-



A Ferrari az első héten négyből háromszor a leggyorsabb volt



Az első nap sztárja az álcáfestéses Red Bull volt



Alonsót helikopter vitte kórházba Barcelonában

pedig a McLaren, akiket a Honda visszatérése okán azonnal nagy érdeklődés övezett – bár Ron Dennisék próbálták lecsillapítani a kedélyeket, mondván, hogy döcögős kezdésre számítanak, amely során eleinte még nem a köridőkön lesz a hangsúly.

A Red Bull azonban váratlanul ellopta a show-t mindenki elől. Mivel az osztrákok addig még nem közöltek képeket az autójukról, arra lehetett számítani, hogy a garázs előtt hivatalosan megmutatják magukat, ám a nap kezdetéig mégis csend volt az istálló bokszja körül, majd amint kigyulladt a zöld lámpa, egy igencsak különös kinézetű autó dugta ki az orrát és vette célba a versenypályát. A fehér-fekete mintázatú Red Bullt ugyanis úgynevezett álcáfestéssel látták el, azzal a céllal, hogy a szemet megzavaró csíkok által nehezebben tudják megfigyelni és

lemásolni az autó aerodinamikai megoldásait a riválisok.

Az első teszt egyúttal nagy debütálások színhelye is volt, hiszen három élcsapat is versenyzőt váltott a tél folyamán. A Ferrariban Sebastian Vettel, a McLarenben Fernando Alonso, a Red Bullban pedig Daniil Kvjat jelenlétével kezdhettünk megbarátkozni.

Sokan idén is a Mercedes fölényére számítanak, felkészültségüket pedig már az első négy nap során igazolták a címvédők, hiszen Lewis Hamilton és Nico Rosberg összesen 516 kört tettek meg Jerezben, és mialatt mások még a kezdeti problémákat próbálták orvosolni, ők már hosszú etapokat gyakoroltak. Ez a szám lényegesen több, mint a második legaktívabb csapat, a Sauber 382 körös értéke, akiket szorosan követett a Toro Rosso és a Ferrari ezen a listán. Időeredmények terén

viszont a maranellói istálló vitte a prímet, ugyanis közepes keverékű gumikon Raikkönen és Vettel voltak a leggyorsabbak Felipe Nasr lágyakkal futott köre előtt.

Két csapat számára volt igazán döcögős a kezdés. Az egyik a Red Bull, amelynek ezúttal is a Renault okozott fejfájást, hiszen a hajtáslánc különféle összetevőiben is gondok merültek fel. Emellett pedig tovább hátráltatta az energiatalósok felkészülését, amikor Kvjat a saját első napján egy megsúszást követően kárt tett autója első vezetősármányában, s mivel a garázsban nem volt kéznél tartalék, az orosz aznap már csak rövid rendszerellenőrzésekre hajtott ki első légtérrel nélkül.

Ám még náluk is jóval kisebb távot tett meg a McLaren, hiszen Button és Alonso összesen 79 kört, azaz valamivel több, mint egy versenytávot tudtak behajtani







A Mercedes ritkán villantott, de akkor nagyot – ráadásul rengeteg kört tettek meg

Jerez – A versenyzők legjobb köridői			
Versenyző	Csapat	Idő	Nap
1. Kimi Raikkönen	Ferrari	1:20,841	4.
2. Sebastian Vettel	Ferrari	1:20,984	2.
3. Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	1:21,545	3.
4. Nico Rosberg	Mercedes	1:21,982	3.
5. Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	1:22,019	4.
6. Lewis Hamilton	Mercedes	1:22,172	4.
7. Felipe Massa	Williams-Mercedes	1:22,276	3.
8. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	1:22,319	2.
9. Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	1:22,553	4.
10. Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	1:22,713	3.
11. Carlos Sainz Jr.	Toro Rosso-Renault	1:23,187	3.
12. Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	1:23,338	1.
13. Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	1:23,802	4.
14. Daniil Kvjat	Red Bull-Renault	1:23,975	4.
15. Jenson Button	McLaren-Honda	1:27,660	4.
16. Fernando Alonso	McLaren-Honda	1:35,553	3.

Barcelona – A versenyzők legjobb köridői			
Versenyző	Csapat	Idő	Nap
1. Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	1:24,067	4.
2. Nico Rosberg	Mercedes	1:24,321	4.
3. Pastor Maldonado	Lotus-Mercedes	1:24,348	3.
4. Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	1:24,574	2.
5. Kimi Raikkönen	Ferrari	1:24,584	2.
6. Felipe Massa	Williams-Mercedes	1:24,672	2.
7. Sergio Perez	Force India-Mercedes	1:24,702	2.
8. Max Verstappen	Toro Rosso-Renault	1:24,739	3.
9. Lewis Hamilton	Mercedes	1:24,923	2.
10. Daniil Kvjat	Red Bull-Renault	1:24,941	4.
11. Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	1:24,956	4.
12. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	1:25,345	4.
13. Carlos Sainz Jr.	Toro Rosso-Renault	1:25,604	4.
14. Fernando Alonso	McLaren-Honda	1:25,961	2.
15. Jolyon Palmer	Lotus-Mercedes	1:26,280	2.
16. Sebastian Vettel	Ferrari	1:26,312	4.
17. Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	1:26,340	3.
18. Nico Hülkenberg	Force India-Mercedes	1:26,591	4.
19. Pascal Wehrlein	Force India-Mercedes	1:27,333	3.
20. Jenson Button	McLaren-Honda	1:28,182	1.
21. Susie Wolff	Williams-Mercedes	1:28,906	1.

Megtett körök és kilométerek						
Versenyző	JEREZ		1. BARCELONA		ÖSSZESEN	
	kör	km	kör	km	kör	km
1. Nico Rosberg	308	1364	195	908	503	2272
2. Lewis Hamilton	208	921	201	936	409	1857
3. Max Verstappen	170	753	223	1038	393	1791
4. Carlos Sainz Jr.	183	810	188	875	371	1685
5. Kimi Raikkönen	200	886	164	763	364	1649
6. Marcus Ericsson	185	819	166	773	351	1592
7. Felipe Nasr	197	872	152	708	349	1580
8. Sebastian Vettel	149	660	179	833	328	1493
9. Pastor Maldonado	137	607	173	805	310	1412
10. Valtteri Bottas	134	593	176	819	310	1413
11. Daniil Kvjat	82	363	214	996	296	1359
12. Felipe Massa	144	638	143	666	287	1303
13. Daniel Ricciardo	84	372	202	940	286	1312
14. Romain Grosjean	53	235	111	517	164	751
15. Pascal Wehrlein			161	749	161	749
16. Sergio Perez			155	722	155	722
17. Fernando Alonso	38	168	79	368	117	536
18. Jenson Button	41	182	45	209	86	391
19. Susie Wolff			86	400	86	400
20. Jolyon Palmer			77	358	77	358
21. Nico Hülkenberg			36	168	36	168

Autó	JEREZ		1. BARCELONA		ÖSSZESEN	
	kör	km	kör	km	kör	km
1. Mercedes W06 Hybrid	516	2285	444	2067	960	4352
2. Toro Rosso STR10	353	1563	411	1913	764	3476
3. Sauber C34	382	1691	318	1480	700	3172
4. Ferrari SF-15T	349	1545	343	1597	692	3142
5. Williams FW37	278	1231	405	1885	683	3116
6. Red Bull RB11	166	735	416	1936	582	2672
7. Lotus E23 Hybrid	190	841	361	1680	551	2522
8. Force India VJM07			304	1415	304	1415
9. McLaren MP4-30	79	350	124	577	203	927

Motor	JEREZ		1. BARCELONA		ÖSSZESEN	
	kör	km	kör	km	kör	km
1. Mercedes	984	4357	1514	7048	2498	11405
2. Ferrari	731	3237	661	3077	1392	6314
3. Renault	519	2298	827	3850	1346	6148
4. Honda	79	350	124	577	203	927



eleinte furcsa motorhangot hallató új autójukba, amelyen meghibásodások egész sorozata merült fel: hol az elektronika mondta fel a szolgálatot, hol a hűtővíz nyomása esett le, hol pedig az üzemanyagpumpa gondja vetett véget a napjuknak.

Jerez után a csapatok visszavonultak a gyáraikba, ahol újabb két hétük volt további fejlesztések elvégzésére és a teszten észlelt problémák megoldására. Február 19-én aztán már Barcelonában dördültek fel ismét a motorok, ahol a tavalyi autójával megérkező, az új gumik kiismerésére készülő Force India révén teljessé vált a mezőny. A 18 állandó versenyző mellett immár három tesztpilóta is lehetőséget kapott: a Lotus egy napon megadta a bemutatkozás lehetőségét a frissen igazolt GP2-bajnok, Jolyon Palmer számára, a Williamsnél Susie Wolff próbálhatta ki az FW37-est, a legérdekesebb azonban kétségtelenül Pascal Wehrlein története volt. A Mercedes kötelékébe tartozó húszéves németet ugyanis két napra az ő motorjait használó Force India foglalkoztatta, nyilvánvalóan a német cég nyomására. Aztán amikor az első napon Lewis Hamilton lázra panaszkodva egy óra után kiszállt a W06-osból és visszavetért a hoteljába, a Mercedes bekapogtatott a Force Indiához, és a nap második felére visszahívta magához Wehrleint. A címvédőknél igazi



Barcelonában rendszerint a Lotus volt a leggyorsabb – szuperlágyon



A csapatokat napsütés fogadta, ritkán kellett az intermediate abroncs

## „Rosberg a közepes Pirelliken tudott szinte ugyanolyan időt futni, mint a hét legjobbját elérő Grosjean a jóval gyorsabb szuperlágyon.”

szükségállapot uralkodott, hiszen nemcsak Hamilton dőlt ki, hanem Rosberg sem volt bevethető, akinek egy a nyakában meghúzódott ideg miatt kellett pihennie. A második napot aztán a két beteg, Rosberg és Hamilton váltásban oldották meg, a továbbiakban pedig már minden visszaállt a megszokott kerékvágásba.

A csütörtöki első nap során egyébként a szezon első ütközésére és versenyzők közötti vitájára is sor került, amelynek főszereplőivé Susie Wolff és a Sauber újonca, Felipe Nasr váltak. A teszteken ritkaságszámba mennek az ütközések, elvégre senkinek nincs oka keménykedni, ám a délután során a Williams és a Sauber mégis együtt kötöttek ki az 5-ös kanyar kavicságyában. A baleset pillanatában Wolff még felvezető körön járt, így lassan haladt a pálya belső ívén. Nasr viszont gyorskört teljesített, és az ominózus fordulóban külső íven próbált elmenni a pilótahölgy mellett, ám a manőver során a Sauber jobb hátsó és a Williams bal első kereke összeért. Mindketten sértetlenül

úszták meg az esetet, a történekről azonban eltért a véleményük. Wolff szerint a brazil figyelmetlenül bevágott elé, Nasr viszont úgy érezte, hogy a Williams tesztpilótája nem nézte őt a tükörben, így nem lassított eléggé a kanyar előtt.

Az első barcelonai teszt azonban egy másik, még különösebb balesetről is emlékezetes marad, a vasárnap délutánt ugyanis Alonso bukása árnyékolta be. A spanyol autója a 3-as és a 4-es kanyar között jobbra vágódva csapódott a falnak McLarenjével. Csak segítséggel tudott kiszállni, és előbb mentőautóval a pálya orvosi központjába, majd onnan helikopterrel kórházba szállították. A helyzet azonban nem volt olyan komoly, mint amilyennek elsőre tűnt: Alonso végig eszméletlenül volt, és vizsgálatok nem mutattak ki sérülést, és csak elővigyázatosságból tartották bent 24 órára.

A McLaren ezt a napot így idő előtt kénytelen volt befejezni, de adatgyűjtés szempontjából a többi sem alakult számukra túl rózsásan: a barcelonai gyakorlásukra rányomta

a bélyegét a kinetikus energia-visszanyerő, az MGU-K hibája, amelyet az áttervezett és sebtében a helyszínre szállított alkatrész sem tudott teljesen orvosolni. A csapat itt is csupán 124 körig jutott, és két teszt után még csak 927 kilométernél jártak, ami elmondásuk szerint nagyjából fele annak, amit mostanáig szerettek volna elérni.

Ezúttal a Toro Rosso újonca, Max Verstappen volt a legaktívabb a négy nap alatt, de a csapatok között hajszállal Barcelonában is a Mercedes tette meg a legnagyobb távot. A motorgyártók rangsorában is magasan a Mercedes gyűjtötte a legtöbb tapasztalatot, de ehhez persze hozzátartozik, hogy míg ők négy, addig a Ferrari és a Renault 2-2, a Honda pedig egy csapattal dolgozott.

Az utolsó nap legvégén azért a bajnokcsapat is mutatott valamit abból, hogy mire is képes, Rosberg ugyanis a közepes keverékű Pirelliken tudott majdnem ugyanolyan időt futni, mint a hét legjobbjával rendelkező Romain Grosjean a közel két másodperccel gyorsabb szuperlágyon.





# Még egyet, ugyanebből?

Mercedes: Lewis Hamilton és Nico Rosberg

Még a Red Bull közelmúltbeli domináns éve alatt sem lehetett teljes meggyőződéssel kijelenteni, hogy a következő szezon is az övék lesz, jelenleg viszont máris az a helyzet, hogy senki sem merne a Mercedes ellen fogadni. Felkészülhetünk a csillagos márka újabb söprésére? Könnyen lehet, viszont ez még egyáltalán nem jelenti azt, hogy unalmas szezon elé nézünk, már csak a tavalyi tapasztalatok miatt sem.



Változatlan felállítás mellé változatlan célok 2015-ben is



„Sok múlhat azon, hogy a versenyzők mennyit tudtak javítani tavalyi hiányosságaikon.”

Az idő megszépíti a múltat, a néző pedig emiatt könnyen belesik abba a hibába, hogy elégedetlenül áll fel a versenyek után. Ahogy Sebastian Vettel uralma során egyesek már a Ferrari-dominanciára gondoltak vissza kellemes nosztalgiával, úgy a tavalyi év is ellenérzéseket ébreszthetett, hiszen a Mercedes nagyobb fölényrel rendelkezett a riválisokkal szemben, mint az elmúlt két évtized során bárki. Egy fontos különbség azonban, hogy a vezetőség hagyta egymás ellen harcolni versenyzőit, Lewis Hamilton és Nico Rosberg pedig nem is okozott csalódást, hiszen a végsőkig nyitva hagyták a bajnoki cím kérdését, ezzel egészen Abu Dha-

biig fenntartva a feszültséget. Régóta nem láttunk már ilyet csapattársak között, az F1 történelme pedig bizonyítja, hogy a házon belüli csaták szolgáltatták a legemlékezetesebb éveket. Miért ne lenne jó, ha kapnánk még egy ilyet?

Érdekes lesz persze látni, hogy Hamilton és Rosberg ugyanilyen közel maradnak-e egymáshoz vagy ezúttal egyiküknek sikerül korán elhúznia a másiktól. Ebben pedig kulcsfontosságú szerepe lesz annak, hogy hogyan tudtak fejlődni ők ketten a tavalyi hiányosságaikhoz képest. Vajon a tavaly az időmérőkön némi meglepetésre alul maradó Hamiltonnak sikerült-e

javítani az egykörös tempóján, és vajon Rosberg képes lesz-e jobban reagálni az autó állapotának változásaira a versenyek során? Kettőjük között a mérleg nyelve bármerre elmozdulhat, de kétségtelenül a brit van előnyben.

Hamilton számára pedig már csak azért is jól jött a bajnoki győzelem, mert egy esetleges vereséget gyaníthatóan nehezebben tudott volna feldolgozni, mint csapattársa, aki elmondása szerint már napokkal a szezonzáró után lezárta magában azt a fejezetet. Bár a brit kétségtelenül érettebbé vált, korántsem biztos, hogy képes lett volna ugyanilyen gyorsan összeszedni magát.

De persze ne feledkezzünk meg a többiekéről sem, hiszen egyáltalán nem biztos, hogy a Mercedesnek ugyanolyan könnyű dolga lesz, mint 2014-ben. A riválisok közül, amelyek átszerveződött, az azért, amelyek a tavalyi alapokra építkezett tovább, az pedig azért jelent nagy kérdőjelet az idei évre. A Ferrari és a McLaren szinte tiszta lappal kezd, így Toto Wolffék bölcsen teszik, hogy nem bízzák el magukat. A csapatnak, és magának a Mercedes motoroknak még az előző év legvégén is komoly előnye volt ugyan, de miután idén a gyártók már maguk oszthatják be a szezon közben a fejlesztési zsetonokat, hozhat még váratlan fordulatokat a fegyverkezési verseny.



## Újabb viharos évre számít

Köztudott, hogy Hamilton és Rosberg gyerekkoruk óta jól ismerik egymást, ám tavaly a bajnoki csata hevében többször is feszültté vált közöttük a viszony, Monacóban, a Hungaroringen és Spában is nehéz helyzetbe hozva ezzel a csapatot.

Az év végére aztán minden elsimult, köszönhetően a vezetőség közbenjárásának is, akik jól kezelték a helyzetet. Ám Toto Wolff máris tudja, hogy a béke nem lesz fenntartható 2015-ben sem, így felkészült arra, hogy olykor idén is fagyóssá fog válni a levegő a Mercedes garázsában.

„Nincsenek illúzióim afelől, hogy 2015 könnyebb év lesz. Az életük ezen szakaszában csapattársként és ellenfélként is tekintenek egymásra. De ez már csak ilyen. Semmi értelme nem lenne azt remélni, hogy harmonikus lesz közöttük a kapcsolat, ilyet nem is várhatunk” – nyilatkozta a Mercedes ügyvezetője.

Persze Wolff tudja, hogy előnyei is vannak a házon belüli csatának, hiszen ez csak még keményebb munkára sarkallja a gárdát: „Ez gondoskodik róla, hogy a csapat lendületbe jöjjön. A dolog árnyoldalával, a feszült küzdelemmel pedig együtt tudunk élni. Sokat tanultunk a tavalyi évből, érettebbek lettünk – nemcsak a csapat, hanem a versenyzők is.”



Modell:	W06 Hybrid		
Ügyvezető-igazgató (üzleti):	Toto Wolff		
Ügyvezető-igazgató (technikai):	Paddy Lowe		
Elnök:	Niki Lauda		
Debütálás:	1954, Francia Nagydíj		
Rajtok:	108		
Győzelmek:	29		
Pole-pozíciók:	35		
Leggyorsabb körök:	25		
Egyéni címek:	3		
Konstruktóri címek:	1		
	Lewis Hamilton	Nico Rosberg	Összes
Rajtok:	148	166	314
Győzelmek:	33	8	41
Első rajthelyek:	38	15	53
Leggyorsabb körök:	20	9	29
Bajnoki címek:	2	0	2





# Megfiatalodva bár, de törve nem

## Red Bull: Daniel Ricciardo és Danyil Kvjat

Ha van csapat a mezőnyben, amelyet tényleg komoly veszteség ért a tél folyamán, akkor az a Red Bull. Sajnos ez kettős értelemben is igaz, ám itt elsősorban nem a főhadiszállásukról elrabolt trófeákra, hanem Sebastian Vettel váratlan távozására gondolunk, ami kicsit kényszerpályára is állította a nemrég még sebezhetetlennek tűnő energiatalosokat.



A Red Bull első pillantásra éppen úgy a hanyatlás tüneteit mutatja, mint azt tette már számos sikeres privát istálló a Formula-1 történelme során: a sportba való belépésük után szorgosan építkeztek, majd a szabályváltozásokot kihasználva váratlanul az élre ugrottak, évekig domináltak, ezt követően pedig fokozatosan elkezdett felbomlani a supercsapat, és a gárda egykori dicső győzelmei lassan a múlt homályába veszttek. A Benetton például ékes példája ennek az életútnak az 1990-es évekből.

De persze egyszer minden sikersorozat véget ér, és most itt a lehetőség a Red Bull előtt annak bizonyítására, hogy nem előre elrendelt számukra a leszállóág. Persze a dolgok nem a kedvük szerint alakulnak mostanság: a korábban megbízható motorokat szállító Renault-ra a V6-os érában hosszú felkapaszkodás vár, sztárversenyzőjük elhagyta őket, és még az autóiaknak szárnyakat adó tervezőseni, Adrian Newey is éppen most szánta rá magát arra, hogy visszább lép az F1-es harcvonalról. Képes lehet a Red Bull a számos negatívumból is pozitívan kijönni?

Hogy még van ehhez kellő kapacitásuk, azt pedig éppen a tavalyi évük bizonyítja, ahol egy szörnyen eredménytelen tesztsezon után már az első versenyre össze tudták szedni magukat. Newey ráadásul Christian Horner elmondása szerint ideje 50 százalékát még mindig az



Eddig a csapat autója csak álcáfestéssel mutatkozott

F1-es projekte fordítja, és még az ideai autó megalkotását is neki tulajdonítja a csapatvezető. Az aerodinamikai részlegről ugyan Peter Prodromou személyében távozott egy nagy becsben tartott szakember, de a McLarennel való huzavona után meg tudták tartani az eddig mellette dolgozó Dan Fallowst, így a folytonosság ezen a téren sem szűnik meg.

A Red Bull a versenyzőfelállást illetően is szerencsésnek mondhatja magát amiatt, hogy Daniel Ricciardo tavaly azonnal bizonyította rátermettségét, és mivel legyőzte Vettelt, ezzel arról is gondoskodott, hogy a csapatnak kevésbé hiányozzon a velük négy bajnoki címet szerző német. Ricciardonak nem idén kell a helyébe lépni, hiszen ezt valójában már tavaly megtette, így egy győztes pilótára továbbra is építhet a vezetőség.

Ami Daniil Kvjatot illeti, a csapat elismerten egy évvel korábban emelte őt fel

a Toro Rossótól, mint szerette volna, de ezzel együtt is azt állítják, hogy az orosz már húszévesen is megérett a feladatra. Tavaly ugyan eredmények terén nem mutatott kimagaslót, és arra sincs garancia, hogy ő is ugyanúgy beválik majd, mind Vettel és Ricciardo, de minkét oldalnak lesz ideje az összehangolódásra. A Red Bullnak nem kell különösebben aggódnia, hiszen az utánpótlásuk szinte kifogyhatatlan, de Kvjat is biztos lehet abban, hogy legalább két évet kap majd a bizonyításra, hiszen a Toro Rosso jelenlegi, még nála is zsebébb korú pilótái jövőre még aligha fognak veszélyt jelenteni az ülésére.

Jelen körülmények között, ha meg tudják őrizni tavalyi helyüket az erőssorrendben, és néhány győzelem mellett ragaszkodni tudnak a konstruktóri második pozícióhoz, ismét nem lehet okuk elégedetlenségére.

„A Red Bull idén bizonyíthatja, hogy nem került leszállóágra.”

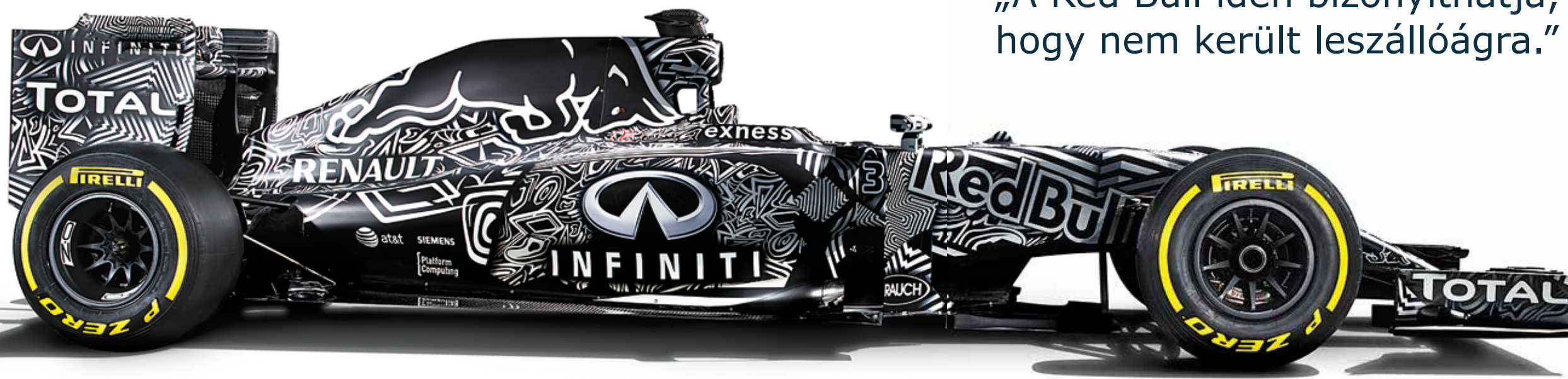
## Új szerzemény

„Azt hiszem, Kvjat személyében egy igazán gyors, céltudatos, intelligens versenyzőre tettünk szert – méltatta a csapat új szerzeményét Christian Horner. – Persze az élein még van mit csiszolni: eddig csupán 19 nagydíjat teljesített, de az elhivatottsága, sebessége és szorgalma kiváló.”

„Biztosan előfordulnak majd még hibák nála itt-ott, de ez természetes azoknál a fiatal versenyzőknél, akik ilyen gyorsan felszállóágra kerülnek. De tényleg hiszek abban, hogy ő lehet az év meglepetése, ugyanúgy, ahogy Daniel is volt tavaly. Minden tulajdonsága megvan ahhoz, hogy fantasztikus dolgokat érjen el idén.”

Az orosz nyilatkozatain azonban meglátászik, hogy a Red Bull kötelékében nemcsak vezetési, hanem retorikai képességeit is tökélyre fejlesztették, hiszen felettébb óvatosan fogalmazta meg ideji terveit.

„Többé-kevésbé ugyanazt fogom csinálni, amit a múltban is tettem” – mondta Kvjat, majd amikor az első győzelem megszerzésének lehetőségéről kérdezték, így folytatta: „Ez nem olyasmi, amivel leterhelném a gondolataim. Persze szép lenne, de majd meglátjuk, hogyan alakul.” (Hosszabb interjúnk az orosz pilótával lapunk 44. oldalán.)



Modell:	RB11
Elnök:	Dietrich Mateschitz
Csapatvezető:	Christian Horner
Technikai igazgató:	Adrian Newey
Debütálás:	2005, Ausztrál Nagydíj
Rajtok:	184
Győzelmek:	50
Pole-pozíciók:	57
Leggyorsabb körök:	44
Egyéni címek:	4
Konstruktóri címek:	4

	Daniel Ricciardo	Danyil Kvjat	Összes
Rajtok:	69	19	88
Győzelmek:	3	0	3
Első rajthelyek:	0	0	0
Leggyorsabb körök:	1	0	1
Bajnoki címek:	0	0	0





# Nyerő csapaton ne változtass!

## Williams: Valtteri Bottas és Felipe Massa

Bizonyára a címben idézett elv járt Frank és Claire Williams fejében abban a pillanatban, amikor az erőforrásaikat az idei évre kezdték átcsoportosítani, de nem is lett volna semmi okuk belenyúlni az egy évtized után ismét stabilan az élbolyban harcoló felállásba. Annál is inkább, mert a szükségszerű filozófiaváltást illetően legalább egy évvel a Ferrari és a McLaren előtt járnak, és tavalyi sikereik után joggal várhatják, hogy idén az utolsó lépcsőfokot is megtéve visszatérnek a dobogó tetejére.

Mondhatni, hogy ezen kívül bármi más visszalépést jelentene, márpedig a Williamsnek eltökélt célja, hogy újra hosszú időn át élcsapatként hivatkozzanak rájuk – a győzelem iránti vágy a gyár falain belül továbbra is a régi, dacára annak, hogy 2004 óta csak egyetlen alkalommal élhették át.

A Williamsnek megvan az az előnye, hogy ugyanúgy a tavalyi alapokra építhetett tovább, mint a Mercedes. Ez azonban egyúttal hátrányként is értelmezhető az ellenük folytatott harcban, hiszen így átugraniuk is nehezebb lesz a 2014-ben mindent vivő alakulatot. A grove-iaknak ugyanis közel sincs olyan, szinte kimeríthetetlen költség-

vetésük, mint a Mercedesnek, és az aerodinamikai fejlesztések terén sem brillíroztak a korábbi években. A csapatok számára nagy előnnyel járó befűjt diffúzor a Williamsen például olyan rosszul működött 2013-ban,



hogy az autó valójában gyorsabb volt, amikor enélkül küldték pályára.

Vannak azonban jelei annak, hogy mindez már a múlt, hiszen a Williams a tavalyi szezon során tulajdonképpen gyorsabb ütemben fejlesztett a Mercedeshez képest: ezt jól mutatja, hogy az idénnyitó és az idénzáró között nem nőtt, hanem csökkent a két csapat autói között a különbség egy körön és versenytávon is. Ha sikerülne tartaniuk ezt a fejlesztési ütemet, akár komoly fejfájást is okozhatnak a címvédőknek.

És létezik egy terület, ahol a Mercedes már sokkal kevesebb előrelépést tud tenni, mint a Williams: mégpedig pilótafronton. Tavaly Lewis Hamilton a versenyeken, Nico Rosberg pedig az időmérőkön mutatott tempóval jutott el olyan szintre, amely talán karrierjük csúcspontját is jelöli. A Williams-nél viszont ott vár a lehetőségre a csapat által a jövő bajnokának tartott Valtteri Bottas, aki harmadik F1-es évada előtt még koránt sem érte el saját zenitjét. A 2014-ben öt értékes pontoktól megfosztó, elvett előforduló vezetői hibák és elrontott rajtok még mindenképpen kiküszöbölésre várnak, és a finn

## „Pilótafronton a Williams jóval nagyobb előrelépést tehet idén, mint a Mercedes.”

talán éppen akkorra érik be teljesen, amikor az autója is lehetővé teszi számára, hogy a legjobb teljesítményt nyújtsa. A Williams a formahanyatlás miatt az elmúlt évtizedben számos nagy tehetséget volt kénytelen elengedni kezei közül, ezúttal viszont itt a lehetőség, hogy hosszú távon is vonzóvá tegyék magukat Bottas számára – ehhez azonban most, egy ilyen kulcsfontosságú évben nem szabad veszíteniük a lendületükből, hiszen ha a hön áhított győzelem nem érkezik időben, a finn is dobbanthat tőlük.

Noha kételyek voltak efelől, de Felipe Massa tavaly bizonyította, hogy létezik számára feltámasztás a ferraris évek után, amely során oly sokan szerették volna már őt nyugdíjba küldeni. Talán, ha nagyon akarna, a Williams találhatna stabilabban teljesítő versenyzőt a brazílnál a jelenlegi mezőnyben, egyelőre azonban nem lehet panasz a rutinos Massára, akiről immár azt is el tudjuk hinni, hogy ünnepelhet még futamgyőzelmet F1-es pályafutása során.



Tesztpilótaként a GP3 tavalyi bajnoka, Alex Lynn csatlakozott a csapathoz

## Bottas a Hungaroringen nyerne először

A finn szurkolók körében hagyományosan nagy népszerűségnek örvend a Magyar Nagydíj. Mika Hakkinen és Kimi Raikkönen után most Bottas komoly támogatást kap honfitársaitól a Hungaroringen, így amikor megkérdezték tőle, legszívesebben melyik pályán ünnepelné első futamgyőzelmét, így felelt:

„Talán Budapesten. Az ottani futamot Finnországban csak 'Finn Nagydíjként' emlegetik. Mindig hatalmas számban érkeznek finnek a versenyre, így nagyszerű lenne, ha ott sikerülne. De persze az sem zavarna, ha már a szezonnyitót megnyerném” – viccelődött Bottas, aki tavaly hat dobogóig jutott.

Idén vélhetően ismét az élmezőnyben kell majd számolni a grove-i csapattal, és bár az első tesztek még nem világítottak rá az erőrendre, Bottas is bizakodó az idei esélyeket illetően.

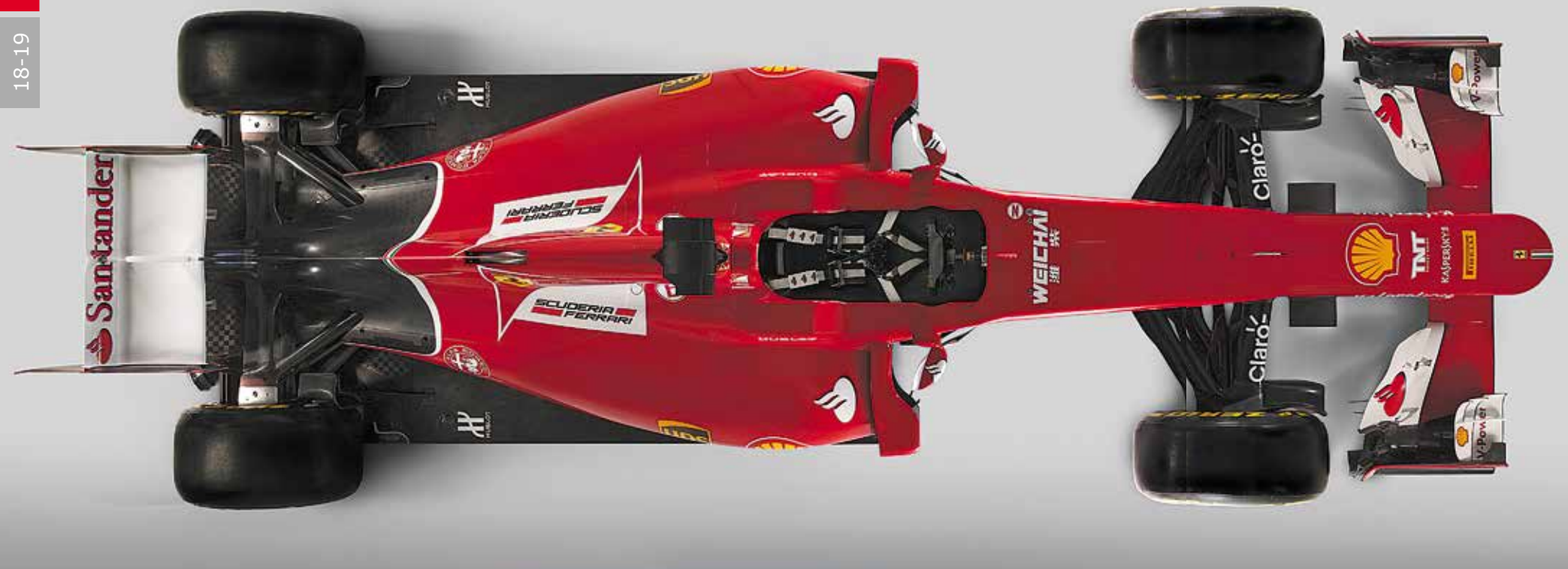
„Amikor az emberek azt mondják, hogy szerintük mi vagyunk a legközelebbi kihívói a Mercedesnek, az jóleső érzés. Mindent meg fogunk tenni, hogy megnehezítsük a dolgukat, de persze sohasem becsüljük alá az ellenfeleket” – mondta a 25 éves finn.



Modell:	FW37
Csapatvezető:	Frank Williams
Csapatvezető-helyettes:	Claire Williams
Technikai igazgató:	Pat Symonds
Teljesítményért felelős igazgató:	Rob Smedley
Debütálás:	1975, Argentín Nagydíj
Rajtok:	630
Győzelmek:	114
Pole-pozíciók:	128
Leggyorsabb körök:	133
Egyéni címek:	7
Konstruktóri címek:	9

	Felipe Massa	Valtteri Bottas	Összes
Rajtok:	210	38	248
Győzelmek:	11	0	11
Első rajthelyek:	16	0	16
Leggyorsabb körök:	15	1	16
Bajnoki címek:	0	0	0





egymás ellen bizonyíthat. Ebben a csatában pedig Vettelnek lesz nagyobb veszítenivalója, hiszen eredményei ellenére még mindig őt támadják a kritikusok, ha pedig a visszavonulás szélén táncoló, gyenge szezon után érkező Raikkönen is legyőzi, azt aligha mossa le magáról. A finn tavalyi teljesítménye azonban nem a valós formáját tükrözte, és ha az új autó tényleg annyival jobban fekszik neki, mint ahogy mondja, akkor még 35 évesen is képes lehet meglepetésre, egy utolsó feltámadásra.

Szokatlan módon az istálló már a tesztek kezdete előtt körvonalazta céljait 2015-re, Maurizio Arrivabene csapatfőnök látatlanban két győzelmet szeretne idén a pilótáitól,



# Harc a két győzelemért

**Ferrari: Kimi Raikkönen és Sebastian Vettel**

A Formula-1 legrégebbi résztvevője, a **Ferrari** életében aligha lehet olyan nagy átalakulásokról beszélni, mint ami az olykor tulajdonosváltáson áteső privát csapatokkal megtörténik, hiszen bármi is történjen, a Scuderia mindig Scuderia marad. Ám 2015-ben mégis alig lehet ráismerni a maranellói alakulatra, amelynek felépítésében és főbb személyzetében már csak nyomokban fedezhetőek fel az előző évek.

Mondhatni a Scuderia most tényleg új érába lépett, és a változások mértéke talán még annál is szerencsésebb, mint ami az 1990-es évek közepén, Michael Schumacher, Jean Todt és Ross Brawn érkezésével végbement. De vajon az eredmények is hasonlóak lesznek?

A Ferrari éveken át próbált kímászni a gödörből, de amikor 2014-ben végre felismerték, hogy csak egyre lejjebb kerülnek, kénytelenek voltak magukat rászánni azokra a szerkezeti átalakításokra, amelyeket az elmúlt pár évben a másik két tradicionális istálló, a Williams és a McLaren is végrehajtott. Az új szabályok, megváltozott kihívások mellett szükség volt erre a filozófiaváltásra, amire

természetesen a legnagyobb, eddigi sikereiket más munkamódszerekkel szerző istállók voltak a legkevésbé hajlandóak.

A vezetőség teljesen átalakult Maranelóban, ami azt is jelenti, hogy ideje mindent elfelejtenünk, amit a Luca di Montezemolo-féle Ferrariról megtanultunk. A pilótaválasztásról, a csapatsorrendről korábban alkotott elveik, a politikai szinten elfoglalt helyzetük mind új alapokra helyeződhetnek. A folyamat pedig már ott megkezdődött, hogy az előző év végén hagyták távozni az ígéretekben egyre jobban kiábránduló, addig aranytojást tojó tyúkként őrzött Fernando Alonsót, hogy egy másik világbajnok, Sebastian Vettel érkezzon a helyére.

Nem nehéz megtalálni az analógiát Vettel és Schumacher között, akik mindketten egy átalakuló Ferrarihoz érkeztek új kihívásokat keresni, és romantikus regénybe illő történet lenne, ha a második németnek is sikerülne domináns évekig vezetnie a vörös autókat. Odáig persze még hosszú út áll előtte, amely során arra is fény derül majd, hogy rendelkezik-e Vettel is olyan csapatépítő és -motiváló tulajdonságokkal, amelyek elődje sikereiben meghatározók voltak. Ám ő hiába mondhatja magát négyszeres világbajnoknak és az F1 egyik legeredményesebb pilótájának, veszítenivaló még így is van.

Különös módon a csapongó Kimi Raikkönen szinte az egyetlen kulcsszereplő, aki

## „Idén mindent elfelejthetünk, amit a Montezemolo-féle Ferrariról tudtunk.”

megtartotta helyét a csapatnál, noha nem titok, hogy talán már utolsó évét kezdi meg idén. Akárcsak Vettel, tavaly a finn is látványosan alulmaradt csapattársával szemben, ezt a tényt pedig vélhetően még sokáig a Ferrari orra alá fogják dörgölni, hiszen a két pilóta közvetlenül immár csak

ami a két évvel ezelőtti teljesítménnyel lenne egyenlő. Ez viszont sokkal inkább a mérnöki gárda, mintsem a versenyzők felé támasztott elvárás, azt ugyanis senki sem vitatja, hogy Vettel és Raikkönen képes a győzelemre, a Ferrari V6-os turbójáról viszont ez eddig még nem volt elmondható.



A csapat szinte az összes kulcsfiguráját lecserélte

## Raikkönen már boldogabb

Kimi Raikkönen már az első teszten érezte, hogy az új autó sokkal jobban fekszik a stílusához, mint a tavalyi.

„Úgy látom, hogy az egész csomag jobb lett, minden szempontból: a motor és maga az autó is fejlődött. Persze még mindig rengeteg kemény munka áll előttünk a további javulás érdekében, de ez megfelelő kiindulási pont. Az előző évhez hasonlítva sokkal jobbnak találom a helyzetet, de még sok mindenem kell dolgoznom” – értékelte.

A mezőny rangidős versenyzőjének F1-es jövője nem csak azon múlik, hogy hogyan teljesít idén Sebastian Vettel ellen, hanem azon is, hogy ő maga akarja-e egyáltalán tovább folytatni a munkát a csapattal.

„Van egy opció a szerződésemben. Rajtam és a csapaton múlik, hogy jó munkát végezzünk ebben az évben, de ha balul sült el és nem írom alá, akkor nem írom alá, nem lesz vége a világnak – Nyilatkozta a finn. – „A cél az, hogy erősen teljesítsünk, erre pedig jó esély van. Aztán majd meglátjuk, mi történik a jövőben. Nem aggodom, és nem is akarom ezzel lefoglalni a gondolataimat.”



Modell: SF15-T	
Elnök:	Sergio Marchionne
Csapatvezető:	Maurizio Arrivabene
Technikai igazgató:	James Allison
Debütálás:	1950, Monacói Nagydíj
Rajtok:	889
Győzelmek:	221
Pole-pozíciók:	207
Leggyorsabb körök:	230
Egyéni címek:	15
Konstruktóri címek:	16

	Kimi Raikkönen	Sebastian Vettel	Összes
Rajtok:	211	139	350
Győzelmek:	20	39	59
Első rajthelyek:	16	45	61
Leggyorsabb körök:	40	24	64
Bajnoki címek:	1	4	5





# Vissza a jövőbe!

## McLaren: Fernando Alonso és Jenson Button

A címben szereplő szlogent hirdette a McLaren a Honda motorral szerelt autó első pályára lépése előtt, a pilóták által eljátszott filmparódián át a 25 évvel ezelőtti autók leporolásáig mindenféle eszközt bevetve. Amikor a csapat kigördült az első tesztre Jerezben, már a valóságba zuhantak vissza, ami korántsem olyan fényes, mint az a mesében meg van írva. Szerencsére a főszereplők azonban már pontosan tudták, hogy mire számíthatnak.



A McLaren pilótái és csapatvezetője a Honda otthonában is bemutatkoztak

A McLaren most tulajdonképpen újraéli 2014-et, amikor a mezőny minden csapatának meg kellett birkóznia az új hajtáslánc által jelentett kihívással: az összetett rendszerekben felbukkanó számtalan apró elektronikai probléma miatt akkor szinte mindenki csak tapogatózott az első négynapos gyakorlás során. A wokingiak most új motorpartnerükkel ezt még egyszer végigjárák, és bár Jerezben összesen csak 79 kört tettek meg, ezzel a tavalyi első teszt körlistáján négy csapatot is megelőztek volna, a kezdésük tehát – a körülményeket figyelembe véve – egyáltalán nem volt tragikus.

Az persze fontos különbséget jelent, és bizonyára sokat számít majd, hogy ezúttal amíg ők az első lépéseket teszik, addig a többiek már az egy év alatt alaposan kiismert rendszereiket finomítgatják, így ők érthetően jóval felkészültebben is érkehetnek meg az idénnyitóra. Persze a McLarennél nem is hitték, hogy ez másképp lesz, Ron Dennisék máig lépten-nyomon hangoztatják, hogy tanulóidőszakban járnak, amely során az autó működésére és a japánokkal való kommunikációra is rá kell éreznük, mindez pedig nem megy egyik hétről a másikra.

„Egy ember van a McLarennél, akinek nincs vesztegetni való ideje: Fernando Alonso.”

Az együttműködéstől nem titkoltan újabb bajnoki dominanciát váró vezetőségben persze türelemből nem is lesz hiány, mint ahogy Jenson Button is lelkesen vetette bele magát a munkába ismét a Hondával, miután az előző év végén már a búcsúra is felkészülő britnek két éves szerződés lett a jutalma a rutinjáért és eddigi teljesítményéért cserébe. Egy valakinek azonban nincs vesztegetni való ideje a McLarennél, ő pedig nem más, mint Fernando Alonso.

Egy F1-es karrierje utolsó szakaszában jár, a sikerre mindenki másnál jobban kiéhezett kétszeres bajnok aligha arra vágyik a legjobban, hogy hat körig tartó első teszt napja után japán mérnököknek próbálja meg elmagyarázni az autó problémáit. De miután a spanyol eltökölte magát a Ferraritól való távozás mellett, már nem maradt számára jobb opció

a királykategóriában, és egy talán még a maranellóiaknál is bizonytalanabb lóra kellett tennie.

Am már is vannak arra utaló jelek, hogy ha a csomag egyszer összeáll, akkor hatékonyan tud majd működni a Honda motor a McLaren borítása alatt. A csapatnál büszkék arra, hogy nemcsak minden riválisuknál szorosabban tudták elhelyezni a hajtáslánc egységeit, ezzel jobb aerodinamikai hatást elérve, de a túlmelegedés legapróbb jelét sem vélték felfedezni az első menetek során.

Hogy a McLaren-Honda újra tudja-e majd élni saját korábbi sikerkorait, azt valószínűleg idén még nem fogjuk megtudni, Button és Alonso pedig csak bízhatnak benne, hogy még itt lesznek akkor, amikor learathatóvá válik a most befektetett kemény munka gyümölcse.



## Alonso: A McLaren már sokkal nyitottabb

A spanyol a csapattal 2007-ben eltöltött, balul elsült szezonja során nem is rejtette véka alá, hogy egyáltalán nem mozog otthonosan a McLarennél, amiben akkor nagy szerepet játszottak a tradíciók is. Az istálló legtöbb dolgozója ugyanis brit volt, Alonso pedig kissé háttérbe szorítva érezte magát emiatt. Am mostani valószínűtlen visszatérése után a kétszeres bajnok mindenkit megnyugtatott afelől, hogy ezúttal már nincsenek ilyen aggályai:

„Egész más a csapat most, sokkal nyitottabb – nyilatkozta Alonso. – Kétségtelen, hogy én is változtam, hiszen 25 éves voltam, amikor először csatlakoztam a McLarenhez. Am most tökéletes időpontban egyesültünk újra, hiszen azonos céljaink vannak. Eric érkezésével pedig a csapat sokkal nyitottabb, mondjuk úgy, hogy sokkal nemzetközibb lett.”

„Az idei évre több más csapattól is érkeztek emberek a McLarenhez, így a mentalitás is egész más lett. Az autó tervezési filozófiája is eltér az előző néhány évben látottaktól, köszönhetően többet között Peter (Prodromou) jelenlétének. Aztán itt a Honda, akik 22 év után tértek vissza, és nyilvánvaló, hogy mindenki szeretne jól teljesíteni.”



Modell:	MP4-30
Elnök-vezérigazgató:	Ron Dennis
Versenyzési igazgató:	Eric Boullier
Ügyvezető-igazgató:	Jonathan Neale
Technikai igazgató:	Tim Goss
Debütálás:	1966, Monacói Nagydíj
Rajtok:	761
Győzelmek:	182
Pole-pozíciók:	155
Leggyorsabb körök:	153
Egyéni címek:	12
Konstruktóri címek:	8

	Jenson Button	Fernando Alonso	Összes
Rajtok:	266	234	500
Győzelmek:	15	32	47
Első rajthelyek:	8	22	30
Leggyorsabb körök:	8	21	29
Bajnoki címek:	1	2	3



# A szakadék szélén?

## Force India: Nico Hülkenberg és Sergio Perez

A Force India jelenleg fájdalmas példáját adja annak, hogy a két kiscsapat, a Caterham és a Marussia tavalyi kálváriájával még egyáltalán nem ért véget a Formula-1 jelenlegi pénzügyi krízise. Az istálló, amely immár huzamosabb ideje ott van a középmezőny legjobbjai között, és tavaly története legeredményesebb évét produkálta, a szezonkezdetre váratlanul komoly nehézségekkel találta magát szemben.



## „A pilóták nem csak az autójukat, a Mexikói Nagydíjat is bemutatták.”

Pedig ők voltak az egyetlenek, akik egészen Mexikóig utazva tényleges, klasszikus autó-bemutatót tartottak – aminek csupán egyetlen apró szépséghibája volt, mégpedig hogy ott valójában nem is az új autójukat mutatták be. A felületes nézők meglepetésére talán elég is volt, hogy a Force India „csapatprezentáció” címszó alatt hirdette a január 17-i médiaeseményt, aminek nem volt más célja, mint hogy a helyszínen tetszelegjenek új szponzorai, na meg Sergio Perez népes rajongótábora előtt.

Mivel a közönség előtt „leleplezett” 2014-es modell új festést kapott, és az idei szabályoknak megfelelő orrkúpot helyezték fel rá, így a látvány végül semmiben nem is maradt el attól, mintha a 2015-ös autójukat fedték volna fel. A nyilatkozatokból áradt az óvatosság, ekkor pedig a külvilág még nem is sejtette, hogy a silverstone-i gyárban csak komoly csúszásokkal halad a versenyzésre szánt modell összeszerelése.

Pár nap múlva aztán a csapatnál is elismerték a késést, és ahogy egyre alacsonyabbra helyezték céljaikat a szezon előtti tesztekre, úgy vált egyre nyilvánvalóbbá, hogy nem egyszerű időtálló lépésről van szó. Először arról szóltak a hírek, hogy Jerezben még a 2014-es autóval gyakorol majd Hülkenberg és Perez, majd végül mégis teljes egészében kihagyták az első négy napos gyakorlást. Hamarosan arra is fény derült, hogy az első barcelonai tesztre sem készül el az új autó, amikor pedig az is felme-

rült, hogy ott a Mercedes tesztpilótája, Pascal Wehrlein is két napon át vezeti majd az autót, egyértelművé vált, hogy a Force India már nem teljesen tudja kézben tartani a saját sorsát.

A csapat tartozásokat halmozott fel a szállító partnereik, többek között a motorteknikát szolgáltató Mercedes felé is, s ennek is köszönhető, hogy egyesektől kévsé kapták meg az autohoz szükséges elemeket, mások pedig megpróbálják a maguk javára fordítani a helyzetet. Elvégre, ha valakivel kapcsolatban már az is felmerül, hogy nem tudnak időben elkészülni a szezonnyitóra sem, az nem lehet légből kapott találgatás.

Azt már egy ideje tudni lehetett, hogy az istállót birtokló Vijay Mallya egyéb vállalkozásait is visszavetették az anyagi nehézségek, és az indiai üzletember hazájában különféle kétes ügyekbe keveredett, de valahogy mégis nehéz volt elhinni, hogy ez a Force Indiára is ilyen hirtelen lecsapódik majd. Arra a csapatra, amely az elmúlt két évben a McLaren szorongatva a bajnokságban, és amely 2008 óta íródo története során tavaly a legtöbb ponttal zárt a bajnoki tabella hatodik helyén.

Egyelőre tehát lehetetlen azt a kérdést feszegetni, hogy mire lesz majd képes Hülkenberg és Perez az idei autóval a riválisok ellen – az viszont biztos, hogy két nagyra tartott, még mindig fiatal, de az igazi áttörési lehetőségre már régóta váró pilóta jóval többet érdemelne, mint hogy bizonytalanságok közepette kelljen nekiindulniuk az új szezonnak.

Egyelőre csak a tavalyi autóra szerelt idei orrkúpot mutatott az indiai alakulat



## Hazai versenyére készül

Sergio Perez 2014-ben érkezett a McLarentól a Force Indiához, és bár ez a kényszerű csapatváltás visszalépésnek számított, ő mégis otthonosabban érzi magát a silverstone-i alakulatnál. A szabályok idejének stabilitását ismerve pedig az a célja, hogy további dobogókért harcoljon.

„A csapat legfőbb erőssége az emberek hozzáállásában rejlik. Azt érzem, hogy nagyon könnyű kommunikálni, mindenki figyel ránk, így pedig nagyon hatékonyan megy a munka” – nyilatkozta. „A tavalyi év elején mindent a korábbi csapatomhoz, a McLarenhez hasonlítottam, és így is nagyon lenyűgözött, amit itt láttam. Mindenki tudja, hogy hol a helye, és minden energia arra irányul, hogy előrelendítsük a csapatot. A tavalyi bahreini dobogóm során láttam az érzelmeket az emberek arcán – mindenki megízlelhette a sikert, és szeretnénk ezt idén újra átélni.”

Idén egy régi-új helyszínnel, a Mexikóváros közelében lévő pályával bővül a versenynaptár, Perez pedig természetesen már izgatottan várja ezt a számára történelmi fontosságú eseményt.

„Hatalmas pillanat lesz, és már most is mosolygok, ha eszembe jut, hogy a saját rajongóim előtt fogok versenyezni. Büszkévén tesz, hogy a szeretett sportom visszatér Mexikóba” – mondta a 25 éves pilóta, aki ötödik F1-es szezonjára készül.



Modell:	VJM08
Csapatvezető:	Vijay Mallya
Csapatvezető-helyettes:	Robert Fernley
Technikai igazgató:	Andrew Green
Debütálás:	2008, Ausztrál Nagydíj
Rajtok:	131
Győzelmek:	0
Pole-pozíciók:	1
Leggyorsabb körök:	3

	Nico Hülkenberg	Sergio Perez	Összes
Rajtok:	76	74	150
Győzelmek:	0	0	0
Első rajthelyek:	1	0	1
Leggyorsabb körök:	1	3	4
Dobogók:	0	4	4





„Dacára a tapasztalatlan pilótáknak, a csapat nagyratörő terveket tűzött ki maga elé az idei évre.”

Verstappen már érettnak érzi magát

Max Verstappen számtalan kritika érte már kora és tapasztalatlansága miatt, szerinte azonban nem mérvadó, hogy korábban mindössze egyetlen formaautós szezont teljesített. „Az én esetemben ez más. Olyan környezetben nőttem fel, ahol már hamar nagyon érettnak kellett lennem. Nem érzem úgy, mintha 17 éves lennék, mivel már rengeteg időt eltöltöttem az F1-es emberekkel” – mondta az újonc, akinek apja, Jos Verstappen 12 éve éppen a Toro Rosso elődjétől, a Minardi-tól vonult vissza.

„Apámtól sok mindent megtudtam arról, hogyan kell teljesíteni, hogyan kell viselkedni, és hogy nagyon keményen kell dolgozni. Azt hiszem, ezek együttesen tesznek egy érettebb és tapasztaltabb emberré. Ezért van, hogy ez a sok dolog, a média figyelve, a sajtó és az autóbemutató nem gyakoroltak rám túl nagy harást, mivel apám miatt ezt már mind ismertem” – magyarázta a holland, aki versenymérnökét, Xevi Pujolart már biztosan meggyőzte.

„Egyesek 10-15 éve a motorsportban vannak, és a profizmusuk sosem lesz azon a szinten, mint Maxé ebben a pillanatban. – állította a mérnök. – Rendkívül meggyőző a fegyelmessége és a koncentrációja. Sok fiatal pilótának más dolgok is járnak a fejében ilyenkor, például a kikapcsolódás. Ám Maxéban csak a versenyzés.”

# Korból is megáért a kevéssé?

## Toro Rosso: Max Verstappen és Carlos Sainz

A Red Bull utánpótláscsapatoként a Toro Rossótól egyáltalán nem szokatlan, hogy a tinédzserkorból éppen kinőtt versenyzőket ültet be autóiba, idén azonban minden korábbi merészségüket felülmúlták, hiszen a 17 éves Max Verstappen és a 20 esztendő Carlos Sainz révén minden idők legfiatalabb pilótapárosával álltak elő.



A csapat az F1 valaha volt legfiatalabb párosával áll fel

És bármilyen furcsán is hangzik, ez az első alkalom a Toro Rosso történetében, hogy két teljesen újonc versenyzővel kezdje meg a szezont. Részben persze ezt a lépést is a Red Bulltól távozó Sebastian Vettel által előidézett kényszerhelyzet szülte, de a csapat már a német bejelentése előtt megbotránkozta a világot egyik igazolásával.

Voltak már olyan kevésbé sikeres versenyzők az F1-ben, akikről egész pályafutásuk során nem beszéltek annyit, mint amennyit Max Verstappen szerepel a hírekben már azelőtt, hogy egyáltalán megejthette volna debütálását a legnagyobbak között. A holland ugyanis a felnőttkort is majd csak szeptemberben éri el, ezáltal pedig Melbourne-ben egy csapásra majdnem két évet farag majd le a Jaime Alguersuari által 2009-ben felállított fiatalági rekordból.

A Red Bull korábban sem arról volt híres, hogy túl sokáig pályolgatta volna felkarolt pilótáit az utánpótlás-szériákban, de Verstappent valóban szupergyors röppályára állították, hiszen két évvel ezelőtt még gokartos szezonzára készült, és csak

tavaly kóstolt bele először a formaautózásba az F3 Európa-bajnokság keretében, ahol tempójával azonnal sokakat lenyűgözött – ezért bátorkodott a Red Bull ilyen korán bedobni őt a mély vízbe. Megjelenése máris alaposan felkavarta a sportot, hiszen a jövőre életbe lépő, szuperlicenszekre vonatkozó pontrendszer megalkotását is ez váltotta ki, mint ahogy az FIA amellet is elkötelezte magát, hogy a közeljövőben nehezebben vezethetővé tegye az autókat, ezzel megakadályozva, hogy a fiatalok különösebb tapasztalat nélkül is könnyedén boldoguljanak velük. Hiszen Verstappen autókezelése főnökei szerint máris olyan, mintha évek óta az F1-ben vezetne. Megvan benne a potenciál, hogy azonnal megragadjon a mezőnyben, de ha ez még

sem történne meg, ideje bőven lenne még tanulóévekre is kisebb kategóriákban, feltevé, hogy a Red Bull türelmes lesz vele.

A másik autóban helyet kapó ifjabb Carlos Sainzra főként a csapattársra körüli felhajtás miatt jóval kevesebb figyelem irányult az előszezonban, dacára annak, hogy ő az egyik legfőbb utánpótlás-széria, a WSR 3.5 tavalyi győzteseként érkezett, na meg persze annak, hogy ő a kétszeres ralivilág-bajnok, idősebb Carlos Sainz fia. A spanyolnak egyelőre inyére van, hogy míg a média Verstappent szórakoztatja, addig ő minden erejével a felkészülésre összpontosíthat. Pedig sokáig úgy tűnt, hogy nem jut hely számára a mezőnyben, ami könnyen mellékvágányra állíthatta volna a pályafutását, ám Daniil Kvjat váratlan előléptetése megnyitotta előtte is a kapukat.

A két fiatal idei párharcának végkimenetele valószínűleg még nem bír majd döntő fontossággal egyikük jövőjét illetően sem, de mindenképpen érdekes lesz figyelni, hogy a ranglétrát tankönyvbe illő módon végigjáró Sainz vagy az évtized tehetségének kikiáltott Verstappen tud-e majd felülkerekedni a másikon.

A tavaly az összetett hetedik helyén végző Toro Rossónál idén a tapasztalatlan pilótákkal együtt is merész célt tűztek ki maguk elé a konstruktóri ötödik pozíció megnevezésével, ehhez pedig legalább egy klasszikus értelemben vett nagycsapatot is meg kellene előzniük. A realitás talaján maradvában a 2014-eshez hasonló eredményre is elégedettnek kell lenniük.



Modell:	STR10
Elnök:	Dietrich Mateschitz
Csapatvezető:	Franz Tost
Technikai igazgató:	James Key
Debütálás:	2006, Bahreini Nagydíj
Rajtok:	166
Győzelmek:	1
Pole-pozíciók:	1
Leggyorsabb körök:	0



# Le is út, fel is út

## Lotus: Romain Grosjean és Pastor Maldonado

A Lotus tavaly megmutatta, hogy egyetlen év leforgása alatt milyen nagyot is lehet zuhanni az élményből, ezzel egy időben pedig a Williams bemutatta ennek az ellenkezőjét, a mezőny hátsó fertályából előrelépve a dobogóra. Most Enstone-ban is szeretnék bejárni ugyanezt az utat, amiben immár a Mercedes erőforrása is a segítségükre lesz. De persze önmagában a motorral nem lehet 300 pontnyi különbséget visszahozni, és a csapatnál jól tudják ezt.

2014-ben a Lotus élőben prezentálhatta, hogy mekkora csapást is tud jelenteni, ha megbomlik egy addig jól működő gárda egysége. A 2013-ban még győzelmet szerző alakulat az előző tél során számos kulcsfigurát elve-

szített. A korábbi technikai igazgató, James Allison évek óta úgy tudott irányt mutatni a csapatnak, ami a helyébe lépő Nick Chesternek eleinte, érthető módon, túl nagy falatnak bizonyult. Emellett a hat éven át együtt

lélegző aerorészleg két vezető személyiséget is elvesztett, nem beszélve a McLarenhez távozó Eric Boullier-ről, akinek a helyére azóta sem neveztek ki egy hasonlóan karakteres, a csapat arcként is funkcionáló vezetőt.

A Lotust pedig felkészületlenül érték ezek a távozások, hiszen más istállókkal ellentétben náluk ez korántsem tervezett átalakítások mentén történt. 2014-ben ezért a csapat új egységgé való kovácsolása volt a fő feladatuk, eközben pedig az új szabályok a lehető legrosszabbkor érkeztek számukra, hiszen sohasem tudták igazán összehangolni az autóval a Renault V6-os erőforrását.

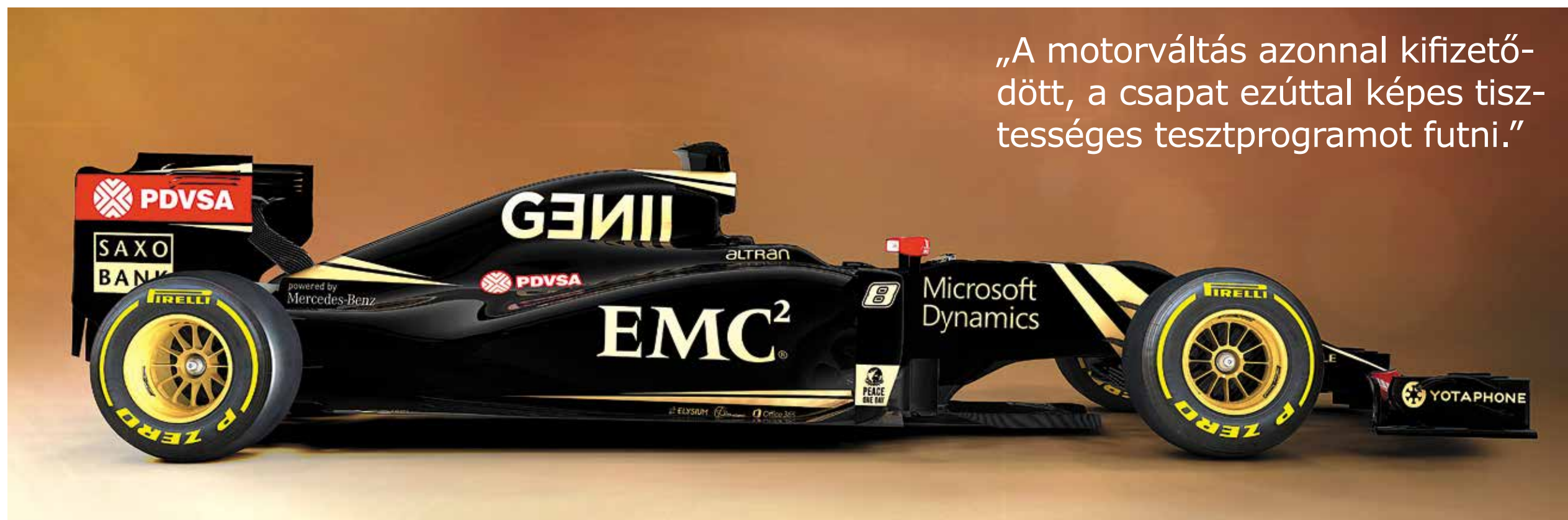
A csapat számára kapóra jött, hogy a Mercedes a McLaren képében elveszítette egyik partnerét, így azonnal lecsaptak a felszabadult üresedésre, aminek eredményeképp az enstone-iak megszakították húszéves együttműködésüket a Renault-val, és történetük során először a stuttgarti márka egységei hajtják autóikat. Hogy a váltás azonnal kifizetődött,

azt már az első teszt is megmutatta, hiszen autójuk azonnal képes volt tisztességes programot futni, és az új partnerre való váltás ellenére sem volt annyi gondjuk, mint a McLarennek a Hondával.

A személyzet azonban két lábbal áll a földön, és nem várják azt maguktól, hogy most egy varázsütésre máris zsákszámra fogják gyűjteni a dobogós trófeákat. Romain Grosjean mindenesetre aligha tűrne szótlannul még egy olyan évet, amely során egyszer sem lesz jelenése a pódiumon. Tavaly a két pilóta közül a franciát frusztrálta jobban a csapat tehetetlensége, és nem titok, hogy más istállók háza táján is körbenézett. Végül azért vigaszt talált abban, hogy az új motorral valószínűleg nem ismétlődik meg a tavalyi kinszenvedés, de Grosjean így is nagyon messze van már a 2013-as állapo-

toktól, amikor már a futamgyőzelem is karnyújtásnyira került tőle.

Pastor Maldonado előtt viszont ötödik szezonjára készülve is ugyanaz a feladat áll, mint az előző négy során: gondoskodnia kell róla, hogy minél többet kihozzon a lehetőségeiből, és ne dobjon el egy-egy jónak ígérkező versenyhétvégét valamilyen figyelmetlen hiba miatt. Mert nyilvánvaló ugyan, hogy a Venezuelából áramló szponzori pénzek mellett nem létezik túl drága autótörés, de egyszer a csapat számára is eljön a pillanat, amikor az eredmények fontosabbá válnak az egyszerű túlélésnél – talán éppen idén. Pedig Maldonado tavaly megmutatta, hogy meccsben tud maradni Grosjeannel, így ha idén már pontokért zajlik majd közöttük a küzdelem, nem lesz szabad eljásznania az esélyeit.



„A motorváltás azonnal kifizetődött, a csapat ezúttal képes tisztességes tesztprogramot futni.”

## Grosjean tudja, változtatnia kell

Új versenymérnökkel és új vezetési stílussal kezd a 2015-ös F1-es szezon Romain Grosjean a Lotusnál, aki elismeri, hogy tavaly problémái voltak az autó kiismerésével, és nem is tudott olyan ösztönösen vezetni, mint csapattársa.

„Az autó és a szabályok nem igazán illeszkedtek az én vezetési stílusomhoz. Először ezen kell változtatnom, hogy felül tudjak kerekedni a dolgokon, de az autó végig kiszámíthatatlanul viselkedett az év során – mondta Grosjean. – Azt szeretem, ha mindent átláthatok a működésében, a fékezésnél és a kanyarodásnál való reakciójában, hogy aztán a következő körben megpróbáljak tovább javítani. De tavaly az autó az egyik körben túlkormányzott volt, aztán két körig alulkormányzott, és talán csak ezután volt egy kör, amely jól sikerült.”

„Ilyenkor nem lehet megérteni és kielemezni a dolgokat, így csak megérzés alapján vezethetünk, ami Pastornak nagyon jól is ment. Ezért én is ebből a szempontból igyekeztem fejleszteni magam, és kipróbáltam különféle vezetési stílusokat. Most már, ami a vezetést illeti, szerintem több mindenre vagyok képes, ám az eredményekben ez eddig nem tükröződött vissza.”



Modell:	E23 Hybrid
Elnök és csapatvezető:	Gerard Lopez
Technikai igazgató:	Nick Chester
Pályamérnök:	Alan Permane
Debütálás:	1958, Monacói Nagydíj (Team Lotus)
Rajtok:	587
Győzelmek:	81
Pole-pozíciók:	107
Leggyorsabb körök:	76
Egyéni címek:	6
Konstruktóri címek:	7

	Romain Grosjean	Pastor Maldonado	Összes
Rajtok:	64	76	140
Győzelmek:	0	1	1
Első rajthelyek:	0	1	1
Leggyorsabb körök:	1	0	1
Dobogók:	9	1	10



# Ahol a pénz az úr

## Sauber: Marcus Ericsson és Felipe Nasr

Bár több csapat is komoly átalakuláson ment át, a külsőségek alapján mégis a Sauber az az istálló, amelyikre a legnehezebb ráismerni 2015-ben. A svájci alakulat története legrosszabb szezonja után, amely során a túlélésért küzdött, tulajdonképpen kiárusította két pilótaülését a legnagyobb szponzori pénzekkel érkező pilóták számára, így kötött ki Hinwilben a meglepő Marcus Ericsson–Felipe Nasr páros.



„Mindkettőjüknek bizonyítania kell még, hogy az autóversenyzés krémje ellen is megállják a helyüket.”

Ezzel párhuzamosan a csapat nem is tette túl magasra a léceket önmaga számára. Tavaly pont nélkül, a 10. helyen zárták az idényt a Marussia mögött, és idénre csak kisebb, de látható előrelépést céloznak meg az előző alapjaira épített autóval. A 2012-es konstruktóri 6. pozíció, sőt, talán még az egy évvel későbbi 7. is nagyon távolinak tűnik már, és annak ellenére is nehéz lesz odáig felkapaszkodniuk, hogy idén nagy valószínűséggel már csak kilenc istálló lesz ott a szezon rajtjánál.

Maguk sem titkolják, hogy a pilótaválasztáskor is saját fennmaradásukat tartották szem előtt. A fizetést kapó Adrian Sutilnak, noha volt még egy év hátra a szerződéséből, távoznia kellett, mint ahogy a mexikói kapcsolatok megszűntetésével Esteban Gutierreznek sem maradt már hely. És ugyanígy hoppon maradt Giedo van der Garde is, aki tavaly szintén támogatóinak köszönhető, hogy néhány pénteken autóba ülhetett, ám hiába apellált az idején versenyzői ülésre, hiszen mások túllitálták őt.

Persze Ericsson és Nasr sem szabad egyszerű fizetős pilótaként beskatulyázni – mindketten nyertek bajnokságokat pályafutásuk elején, és eljutottak a GP2-ig. Ericsson nyilvánvalóan tavaly már nem az eredményei miatt vált vonzóvá a Caterham

számára, és nagyon hamar rá is zúdult a kritikák áradata, amikor a mezőny végén is rendszeresen elmaradt azoktól a pilótáktól, akikhez mérni tudta magát. Elmondása szerint azonban a csapat színeiben teljesített utolsó néhány versenye döntő fontosságú volt jövője szempontjából: ha akkor nem javult volna fel láthatóan a teljesítménye, akkor szerinte most nem lehetne a Saubernél.

Nasr helyzete kicsit más, hiszen ő az elmúlt két GP2-es szezonját a tabella 4. és 3. helyén zárta, tavaly már győzelmeket szerzett és a Williams tesztpilótájaként az F1-es életbe is belekóstolt. Neki akár a tehetsége alapján is lett volna esélye feljebb lépni, noha kétségtelen, hogy a mögötte álló brazil bank nélkül ez aligha történhetett volna meg még idén. A brazil színekben versenyző, de arab felmenőkkel is rendelkező Nasrnek a világ két különböző táján is komoly szurkolótáborra lesz, és ha meg tud felelni az elvárásoknak, nem törvényszerű, hogy rövid úton ki fog kerülni a mezőnyből.

Persze mindkettőjüknek bizonyítania kell még, hogy az autóversenyzés krémje ellen is megállják a helyüket, ezen törekvésük pedig mindaddig nem lehet kellően meggyőző, amíg csak egymást használhatják viszonyítási pontként.



Az autó külseje többet változott, mint a belseje

## Az első arab származású F1-es pilóta

A brazil fővárosban született 22 éves Felipe Nasr neve ugyan egybecseng honfitársával, Felipe Massával, ám a két vezetéknevén mégis teljesen más eredetű. Nasr apai nagyszülei ugyanis a Földközi-tenger partján, Libanonban születtek, és a '60-as években vándoroltak Brazíliába a jobb élet reményében. „Hajóval érkeztek, így majdnem három hónapon át tartott az út, majd pedig Brazíliában alapítottak családot” – mesélte a generáció legfiatalabb tagja. Nasr apja tehát már abban a dél-amerikai környezetben nőhetett fel, amelyben egyre nagyobb népszerűsége tett szert az autóversenyzés Emerson Fittipladi és Nelson Piquet sikerei révén. Már ő is érdeklődött a sport iránt, a szenvedélyt pedig Felipe is megörökölte.

Nasrben továbbra is kettős identitás dobog, és noha hivatalosan a brazil színeket képviseli, az arab tradíciókat is magával viszi, hiszen sisakján és autóján is látható lesz a vezetékneve arab betűkkel leírva. A „nasr” szó egyébként győzelmet jelent, ami igen csak illik munkakörnyezetéhez.

„Ragaszkodom ehhez. – mondta az F1-es mezőnyben eddig szokatlan arab írásmód jelenlétéről. – Arra számítok, hogy közelebb hozom ezáltal a rajongókat a Formula-1-hez, és bízom a támogatásukban is a következő években. Szerintem jó, hogy könnyen kiszűrhető lesz számukra a nevem.”



Modell:	C34
Ügyvezető-igazgató (üzleti):	Peter Sauber
Csapatvezető:	Monisha Kaltenborn
Műveleti igazgató:	Axel Kruse
Debütálás:	1993, Dél-afrikai Nagydíj
Rajtok:	311 (függetlenül)
Győzelmek:	0
Pole-pozíciók:	0
Leggyorsabb körök:	3

	Marcus Ericsson	Felipe Nasr	Összes
Rajtok:	16	0	16
Győzelmek:	0	0	0
Első rajthelyek:	0	0	0
Leggyorsabb körök:	0	0	0





# Mi történik a teszteken?

A villák, lézerek és folyadékok világa

Mostanság egyre kevesebbet tesztelhetnek a Formula-1-es csapatok a versenypályákon, ezért a szűkös időt igyekeznek is minél jobban kihasználni. Jerezben ritkán gördült ki egy autó a garázsból úgy, hogy arra semmilyen szokatlan, egyébként csak a legritkábban látható elemet fel ne csavaroztak volna. De mik is ezek a kiegészítők? A Williams technikai igazgatója, Pat Symonds választ ad minden rejtélyre.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ATP

**A tesztek során számos olyan tartozékot láthatunk az autókön, amelyek nincsenek rajtuk a versenyhétvégék során. Mik ezek pontosan?**

A versenyhétvégék péntekjén is felrakhathatunk extra tartozékokat és szenzorokat az autóra, de csak úgy, ha ezzel nem lépünk át a karosszéria magasságára, szélességére és hosszúságára vonatkozó szabályok keretét. Ezek a korlátozások azonban a tesztek során nincsenek ér-

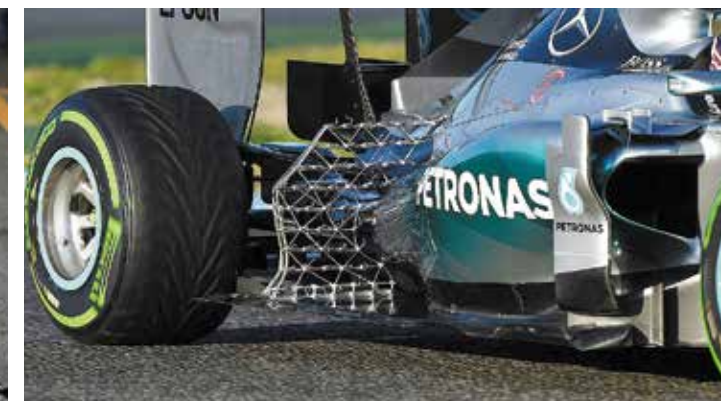
vényben, így olyan átalakító berendezéseket is használhatunk, amelyek egyébként illegálisak lennének.

A teszteken bevetett felszerelés legszembetűnőbb elemei a különféle úgynevezett „aerodinamikai villák”, amelyek segítségével megérthetjük a levegő áramlásának komplex rendszerét az autó körül. Ezek az eszközök egy sor szenzort tartalmaznak, amelyeket Kiel-csőeknek nevezünk, és egy bizonyos

mátrixrendszer szerint rögzítik őket az autóhoz. Ezzel mérhetjük a levegő statikus és dinamikus nyomását, amiből levezethetjük, hogy milyen sebességgel és irányban érkeznek az eltorzult, örvénylő légáramlatok. Ez pedig kulcsfontosságú a teljesítmény javítása érdekében.

**Mennyire pontosak ezek a mérések?**

Maga a tény, hogy mérünk valamit, megváltoztatja a mért egység viselkedését, hiszen



a megfigyelő hatással van a megfigyelt jelenségre. E törvény alól pedig a mi szenzorjaink sem jelentenek kivételt. A jelenlétük befolyásolja a levegő mozgását, hiszen az megtörik rajtuk. Emiatt meg kell találnunk a megfelelő egyensúlyt a mérés pontossága és a lehető legkisebb zavarkeltés között, amit úgy érünk el, hogy minimális számú szenzorral dolgozunk egyidejűleg.

**De a szélcsatorna ezt a szerepet szolgálja, ugye?**

Pontosan. És a teszteken végzett munkák nagy részét az tölti ki, hogy összehasonlítsuk a szélcsatornában és a CFD-ben szerzett adatokat a pályán gyűjtött méréseinkkel. A szélcsatornában is felhelyezzük ugyan-

ezen szenzorok méretarányos másolatait, és leellenőrizzük, hogy hasonló eredményeket kapunk-e, mint az éles bevetésnél.

**Milyen más szokatlan szenzorokat használnak a csapatok?**

2014 végén teszteltük a 2015-ös gumikat Abu Dhabiban. Ilyenkor pedig amellet, hogy kiértékeljük a pilóták véleményét az abroncsok vezethetőségét illetően, meg kell fejtenünk a gumik deformálódásának mértékét is. Ezt egy lézeres scanner használatával tesszük meg, amit a gumi oldalára irányítunk. Egy mellé elhelyezett kamera rögzíti a lézer vonalát egy kör során, így a valós terhelési erők ismeretében jegyezhetjük fel az eldeformálódás mértékét.

**Miért ennyire fontos a gumi alakja?**

Ha egy falat tudnánk húzni a gumik és a diffúzor közé, azzal óriási mértékben növelhetnénk a teljesítményt. A 2014 előtti befűjt diffúzorok is ennek érdekében jöttek létre. A kipufogógázokat arra próbáltuk felhasználni, hogy egy láthatatlan falat képezzenek, ezzel megakadályozva, hogy a gumik oldaláról érkező piszkos levegő a diffúzor tiszta áramlásainak útjába álljon. A szabályok ugyan ezt már tiltják, de persze az ilyen dolgokat nem felejthetjük el, ezért még most is rengeteg időt töltünk a légáramlatok tanulmányozásával az autó ezen régiójában. Ehhez pedig alapvető fontosságú a gumik folyamatosan változó oldalfalának ismerete. A lézeres mérések megmutatják, hogyan is deformálódik az alakjuk, amit aztán a szélcsatornában és a CFD-tesztelés során lemodellezhetünk.

**Az egységes elektronika (ECU) jelent valamilyen korlátozó tényezőt a tesztek során?**

Abban az értelemben igen, hogy véges szenzorbemenettel és memóriával rendelkezik. Ám a tesztciklusok során gyakran egy további adattörzést helyezünk az autóra, ami több egyidejű mérési lehetőséget és sűrűbb mintavételt tesz lehetővé.

**Nem jár veszéllyel, hogy extra elemek kerülnek fel az autókra?**

Nem. Persze a tesztek ideje alatt nem kell átesnünk az FIA ellenőrzésén, ám mi mind-

annyian felelősségteljes mérnökök vagyunk, és minden igyekezetünkkel azon vagyunk, hogy bármit és bármilyen rövid időre is helyezünk fel az autóra, az biztonságos legyen.

**Szóval ennek a rengeteg műszernek a felszerelése mind az összehasonlítások miatt szükséges?**

Különösen a kísérleti fázisban lévő technológiai esetekben létfontosságú, hogy legyenek az adatok a pályán tapasztaltakkal. A tesztelés ritka lehetőséget ad arra, hogy a saját számításainkat a valós körülményekkel is összevessük.

**Ezek az eszközök tudják helyettesíteni a foszforeszkáló folyadék használatát?**

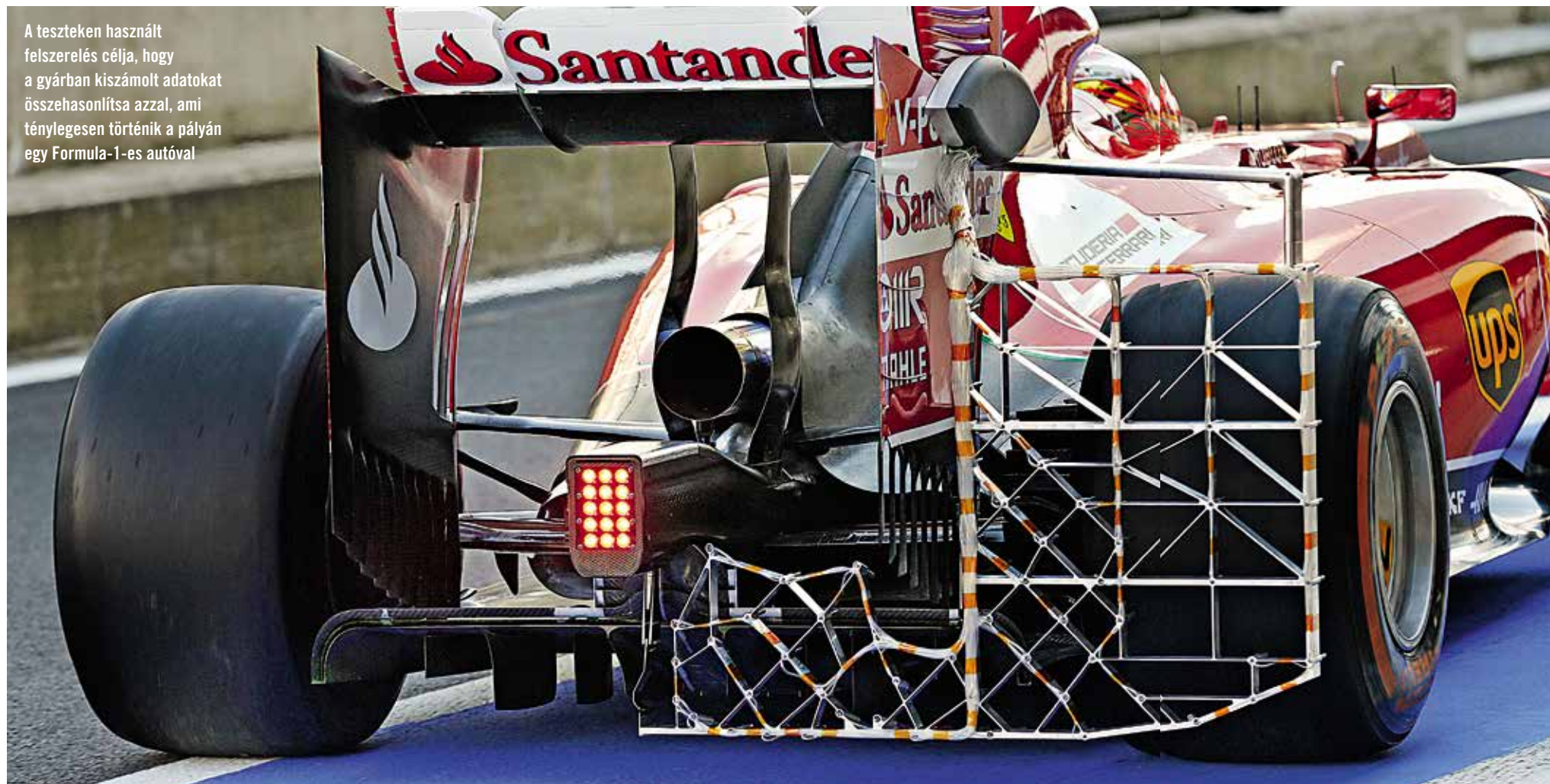
Nagyrészt igen, ám van különbség a két mérési módszer között. A villák akkor rögzítik az áramlatok tulajdonságait, amikor azok már elhagyták a felszínt, míg a foszforeszkáló festék az áramlatok felszínre gyakorolt hatásáról ad tisztább képet. Mindkét módszer szükséges ahhoz, hogy teljesen átlássuk a folyamatot.

**Létezik olyan, amit lehetetlen mérni?**

A leszorítóerő és a légellenállás mérése a legnehezebb. A légellenállás tulajdonságainak rögzítésére semmilyen közvetlen módszerünk nincs, ezért azt például úgy próbáljuk meghatározni, hogy egy adott sebességről való lassulás alapján kiszámoljuk az aerodinamikai légellenállás szerepét.

De ugyanilyen nehéz feladat a leszorítóerő mérése is. A felfüggesztési rudakon vannak ugyan a terhelés mérésére szolgáló szenzorjaink, de azok nem csak a leszorítóerőt mérik, ami a sebességgel arányosan folyamatosan növekszik, hanem azt is, hogy hogyan változik a súlyátvitel az autóban kanyarodás, fékezés és kigyorsítás közben. Próbáljuk különválasztani ezt a két tényezőt, ami nem könnyű. A karosszériára rögzített szenzorokkal egyébként is problémás ezt mérni, ugyanis a leszorítóerő jelentős hányadéért a fékcsatornában lévő apró szárnyak felelősek. Ezek közvetlenül a gumikra fejtik ki a hatásukat, így azt a felfüggesztésre helyezett terhelésmérők nem érzékelik.

A teszteken használt felszerelés célja, hogy a gyárban kiszámolt adatokat összehasonlítsa azzal, ami ténylegesen történik a pályán egy Formula-1-es autóval





# Szabályok és kiskapuk

Változnak az előírások, legális a motorfejlesztés



Különös módon az idei Formula-1-es szabálymódosításokról szóló cikkünket nem egy árt, hanem egy kiskapuvál megkerült előírással kell kezdenünk. Valószínű ugyanis, hogy egyik idei változtatás sem lesz akkora hatással a 2015-ös szezonra, mint a szezonközi motorfejlesztés „engedélyezése”, ami voltaképpen egy szövegezési problémának köszönhető.

A csapatok ugyanis felfedezték, hogy a motorok fejlesztésére vonatkozó korlátozás tulajdonképpen csak azt szabja meg, hogy a tavaly bevezetett erőforrások hány százaléka módosítható, azt viszont nem, hogy időben meddig kell ezeket a változtatásokat elvé-

gezni. A helyzetet tovább bonyolította, hogy az újonnan érkező, pontosabban a McLaren partnereként visszatérő Honda esetében viszont a szabály pontosan rögzítette a február 28-as határidőt.

A szakértők véleménye nem egyezett ennek igazságosságával kapcsolatban, a brazil Globo szakírói például úgy gondolták, hogy leküzdhetetlen hátrány lesz a japánok számára, hogy az egy év tapasztalatával felvértezett riválisok a szezon közben is fejleszthetnek. Az olasz Autosprintnél ellenben azon a véleményen voltak, hogy ezt kiegyensúlyozza az a tény, hogy a többiekkel ellentétben Honda

2014-ben végig dolgozhatott erőforrásain, melyhez olyan plusz információkat is felhasználhattak, mint például a Mercedes „kettőszott” turbójának koncepciója.

A Honda természetesen azért küzdött, hogy ugyanolyan jogok illessék meg őket, mint a többieket, s harcukat végül siker koronázta. A japán gyár és Charlie Whiting egy komplex megoldást dolgoztak ki, melynek értelmében a Honda pontosan annyit fejleszthet majd év közben, mint amennyit a három másik motorgyártó fog. Ennek módja a következő: a Renault, a Mercedes és a Ferrari egyaránt 32 „fejlesztési zsetonnak” megfelelő mennyiségű alkatrészt módosíthat erőforrásán a 2014-eshez képest, s az említett „kiskapu” azt teszi lehetővé, hogy ezek egy részét szezon közbeni fejlesztésekre is megtarthassák – a Honda a február 28-i homologizációt követően annyi zsetonnal rendelkezik, mint amennyi a három gyártó megmaradó zsetonjainak átlaga.

Ami a konkrétumokat illeti: maguk az autók természetesen nem változnak olyan mértékben, mint egy évvel ezelőtt, de azért bőven akad átterveznivalója a mérnököknek. Nézői szempontból alighanem az orrkúpok ismételt átalakítása a legfontosabb: az új előírások megakadályozzák az egybehangzóan csúfnak kikiáltott idei „hangyász”-típusú orrok kialakítását, ahogy az olyan egyedi megoldásokét is, mint a Lotus „kétszarvúja”.

A felfüggesztésre vonatkozó szabályok szintén változnak: a csapatok egyetértésével hivatalosan is számúzik a FRIC-rendszer a királykategóriából. A minimumsúly, melyről egy évvel ezelőtt sok szó esett, 702 kilogrammra nőtt, ezzel kedvezve a termetesebb versenyzőknek, s fejlődik a biztonság is, hiszen a túlélőcella oldalsó részét, s ezzel együtt a versenyző fejének védelmét megerősítik. A hajtáslánca vonatkozó korlátozások ismét szigorúbban lettek, a tavalyi idénytől eltérően idén már egyszer sem változtathatják meg a csapatok a sebességváltó áttételezését, az egy évben felhasználható erőforrás egységek száma pedig ötről négyre csökken.

Ez utóbbi keret túllépését továbbra is rajtbüntetéssel szankcionálják, ám két szempontból is változtattak a módszeren. Egyrészt mostantól nem büntetik külön a teljes erőforráscserét (tavaly bokszutcai rajt járt ezért), hanem részegységként jár a hátrásorolás, másrészt pedig a „le nem töltött” büntetés fennmaradó részét (azaz, ha valakit nem lehet annyi hellyel hátrásorolni, amennyivel kellene) nem viszik át a következő hétvégére, hanem bokszutcai büntetésre váltják, méghozzá a következő módszer szerint. Ha 1–5 hely marad vissza, az öt másodperces időbüntetést eredményez, ha 6–10, az tíz másodpercest, ha 11–20, az áthajtásos

Bár a 2015-ös szezon akkora módosításokat nem hoz a Formula-1 szabályait tekintve, mint az előző év, így is sokat változtattak az illetékesek, és az új előírások nagy része minden bizonnyal népszerű lesz a szurkolók körében. Ráadásul az erőforrásokat is fejleszthetik majd szezon közben a beszállítók – igaz, a Hondának meg kellett küzdenie ezért a jogosultságért.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: CSAPATOK







Abu Dhabiban már nem osztanak dupla pontokat



Idén csak két szezonközi tesztet rendeznek



Az orrkúpok vitathatatlanul szebbek lettek


büntetését, ha pedig 20-nál több, az tíz másodperces stop&go büntetést.

Mint a felsorolásból is kiderül, a tavaly bevezetett öt másodperces időbüntetés mellé idén ennek tíz másodperces „párját” is bevezetik, mivel számos olyan eset volt, amikor előbbi túl enyhének bizonyult, az áthajtás viszont túl szigorú lett volna. Az öt másodperceshez hasonlóan a tízest is a bokszban történő megállás és a kerékcseré megkezdése közt lehet letölteni, ha pedig már nincs hátra kiállása az adott versenyzőnek, akkor utólag adják hozzá az idejéhez. Szintén a büntetéseket érintő változtatás, hogy a veszélyes bokszutcai kiengedés igen szigorú következményei enyhültek abban az esetben, ha a versenyző észreveszi a problémát, és a stewardok értékelése szerint megpróbálja enyhíteni a veszélyhelyzetet. Ebben az esetben „csak” egy tíz másodperces stop&go büntetést kap.

Két szempontból is változnak a biztonsági autóra vonatkozó előírások. Egyrészt bevezetik a virtuális safety cart, mely a versenyzők sebességének korlátozásával a biztonsági autó tényleges pályára küldése nélkül akadályozza meg az olyan veszélyhelyzetek kialakulását, mint ami Jules Bianchi szezoni bukását okozta. Másrészt a gyorsabb újraindítás érdekében a safety car mostantól nem várja meg, hogy a leköroezett versenyzők felérjenek a mezőny végére, hanem azok

elengedését (azaz a körhátrány visszavételét) követően azonnal a bokszba hajt.

Módosították továbbá a versenyek megszakítására vonatkozó szabályt is, hiszen mostantól a rajt-cél egyenes helyett a bokszba hajtanak ebben az esetben a versenyzők, a rajtprocedúra pedig úgy módosul, hogy ha a 15 másodperces jelzés idején egy csapattag vagy bármilyen eszköz a rajtrácson marad, akkor az adott versenyzőnek automatikusan a bokszból kell indulnia. Az időmérőre vonatkozó előírás mostantól egyértelműen kimondja, hogy a Q1-ben és a Q2-ben a versenyzők száma mínusz tíz per kettő pilóta esik ki, azaz 18 résztvevő esetén 4-4, továbbá módosult a szezonközi tesztekéről szóló szabály is: négyről kettőre csökkentették ezek számát, s az összesen négy nap legalább felén fiatal versenyzőket kell autóba ültetni.

Végül, de nem utolsósorban eltörölték a tavalyi szezon legnagyobb vihart kavaró módosítását, az idénzárón osztott pontok megduplázását, mely szerencsére komolyabb „károkozás” nélkül tűnik el a Formula-1-ből. Az idei szabályzat kialakításakor szintén felmerült egy-két megdöbbentő ötlet, így például az, hogy a biztonsági autós szakaszokat követően állórajttal induljon újra a verseny, ám szerencsére ezeket már azelőtt elvetették, hogy a pontduplázás sorsára juthattak volna... 

# ELTŰNT EGY FONTOS RÉSZLET ÉS NEM TUDJA AZ OKÁT?

A mai táblázatkezelő szoftverek nem teszik lehetővé a visszakövethetőséget és az átláthatóságot. A simpXS segítségével azonban cellaszinten tudja ki, és milyen változtatást hajtott végre, visszakövethetően. Ez pedig csak egy probléma a sok közül, amire választ ad a simpXS. Tegyen egy próbát!



[simpxs.com](http://simpxs.com)







# Állandó helyszínek

Monaco immár több mint hat évtizede kirobbanthatatlan a versenynaptárból

## F1-es pályák: Megszakítás nélkül a versenynaptárban

Az idei esztendőben a száguldó cirkusz mezőnyét immár 30. alkalommal fogadó Hungaroringnél csak két pálya szerepel régebb óta folyamatosan a naptárban. Összeállításunkban bemutatjuk, hogy melyik aszfaltcsíkok követik a három „M” betűs helyszínt, Monte-Carlót, Monzát és Magyarországot az örökranglistán.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: ATP

Nem először, és valószínűleg nem is utoljára írjuk le büszkén: a Hungaroring idén sorozatban 30. alkalommal szerepel a Formula-1-es versenynaptárban, ezzel Monaco és Monza után a harmadik legrégebbi folyamatos tagja a száguldó cirkusz programjának. Ennek kapcsán készítettünk egy összeállítást arról, hogy melyik pályák képviselték az állandóságot a királykategória örökösen változó programjában, következik az a tizenkettő helyszín, mely a legtovább volt megszakítás nélkül a versenynaptár része. (Megjegyzés: A 2015-ös versenynaptár részét képező pályák esetében már az idei futamokat is számításba vettük.)

### 1. MONTE-CARLO (MONACÓI NAGYDÍJ) 1955–2015, 61 futam

A versenynaptár legrégebbi állandó szereplője az utcai pályák királynője, mely az 1950-es első futamot követően négy esztendő szünet után tért vissza Fangio harmadik világbajnokságának évében, és azóta is kirobbanthatatlan a programból: idén sorozatban 61. alkalommal látogat el a Formula-1 Monte-Carlóba. A legtöbb F1-es futamot ennek ellenére nem itt rendezték, utóbbi listán csak a második helyen áll a legendás helyszín...

### 2. MONZA (OLASZ NAGYDÍJ) 1981–2015, 35 futam

Az Olasz Nagydíj természetesen a világbajnokság kezdete óta a naptár része, s csak egyetlen alkalommal fordult elő, hogy nem Monzában rendezték – 1980-ban ugyanis az Autodromo Nazionale átépítése miatt Imola fogadhatta a mezőnyt. Így ez az egy esztendő félbeszakítja Monza 30-as és 35-ös sorozatát, a legtöbb világbajnoki futamnak viszont természetesen így is a királyi vadaspark területén felépült pálya adott otthont.



Csak egyetlen alkalommal, 1980-ban nem volt futam Monzában, idén a 65. versenyre készülnek

### 3. HUNGARORING (MAGYAR NAGYDÍJ) 1986–2015, 30 futam

Listánk harmadik helyét foglalja el a magyarországi verseny, mely az 1986-os első futam óta megszakítás nélkül tagja a versenynaptárnak. Bár kétségtelenül lassú pálya, és nehéz rajta előzni, mégis az egyik legnépszerűbb és legkülönlegesebb F1-es helyszín, mely számos szenzációs versenyt hozott, elég csak a tavalyi vagy a 2011-es esős nagydíjra gondolni, nem is beszélve a Button első győzelmével záruló 2006-osról, melyet a közvélekedés az előző évtized legjobbjai közt tart számon. A 30 verseny egyúttal azt is jelenti, hogy a Hungaroring a valaha volt legtöbb F1-es bajnoki futam tekintetében is az első tíz közt van annak ellenére, hogy csak a világbajnokság 37. évében érkezett először hazánkba a száguldó cirkusz.

### 4. SILVERSTONE (BRIT NAGYDÍJ) 1987–2015, 29 futam

Az összes futamot tekintve a dobogó alsó fokát foglalja el a legelső világbajnoki nagydíj helyszíne, ám 1954 és 1987 közt folyamatosan osztoznia kellett Aintree-vel és Brands Hatch-csel a rendezésen, s csak egy évvel

## Versenynaptár 2015

Március 13–15.	Ausztrál Nagydíj	Melbourne
Március 27–29.	Maláj Nagydíj	Sepang
Április 10–12.	Kínai Nagydíj	Sanghaj
Április 17–19.	Bahreini Nagydíj	Szahír
Május 8–10.	Spanyol Nagydíj	Barcelona
Május 21–24.	Monacói Nagydíj	Monte-Carlo
Június 5–7.	Kanadai Nagydíj	Montreal
Június 19–21.	Osztrák Nagydíj	Spielberg
Július 3–5.	Brit Nagydíj	Silverstone
Július 17–19.	Német Nagydíj	?
Július 24–26.	Magyar Nagydíj	Mogyoród
Augusztus 21–23.	Belga Nagydíj	Spa-Francorchamps
Szeptember 4–6.	Olasz Nagydíj	Monza
Szeptember 18–20.	Szingapúri Nagydíj	Szingapúr
Szeptember 25–27.	Japán Nagydíj	Suzuka
Október 9–11.	Orosz Nagydíj	Szocsi
Október 23–25.	USA Nagydíj	Austin
Okt. 30. – Nov. 1.	Mexikói Nagydíj	Mexikóváros
November 13–15.	Brazil Nagydíj	Interlagos
November 27–29.	Abu Dhabi Nagydíj	Yas Marina

a Hungaroring után lett a naptár állandó tagja. Az előző évtized végén úgy tűnt, hogy a sorozat megszakad, hiszen Donington kapta meg a Brit Nagydíjat, ám a leicestershire-i helyszín anyagi problémái miatt a jog visszaszállt Silverstone-ra, mely felújítását követően 2027-ig érvényes szerződéssel rendelkezik.

### 5. IMOLA (SANMARINÓ-1 NAGYDÍJ) 1980–2006, 27 futam

Listánk első olyan helyszíne, mely már nem része a programnak: az 1980-ban Monzát helyettesítő Imola egészen 2006-ig a naptárban maradt, amikor egy pazar Schumacher–Alonso ütközettel búcsúzott a Formula-1-től. A távozás akkor még átmenetinek tűnt, ám az Európán kívüli



Imola 2006-ban került ki a naptárból a pálya állapota miatt, kicsi az esély a visszatérésre

helyszínek térhódításával egyre valószínűlenebb, hogy visszakapja versenyét a pálya, melynek nevéhez örökre hozzátapadt az 1994-es fekete hétvége. Az összes futamrendezést tekintve egyébként Imola egyelőre a 11. helyen áll, a Red Bull Ring és Suzuka az idén érik utol. Ezek után nem meglepő, hogy Olaszország területén rendezték a legtöbb világbajnoki futamot, az idei monzai verseny már a 93. lesz. ➔



„A Hungaroring lassú, és nehéz rajta előzni, mégis az egyik legnépszerűbb F1-es helyszín.”

**6. INTERLAGOS (BRAZIL NAGYDÍJ)**  
1990–2015, 26 futam

Miután tíz alkalommal a 2012-ben a riói olimpia előkészületei miatt lerombolt Jacarepagua fogadta a világbajnokság mezőnyét, a Brazil Nagydíj 1990-ben Interlagosba költözött vissza, melynek a mostaninál hosszabb vonalvezetésű változatán összesen hét nagydíjat rendeztek 1973 és 1980 között. Bernie Ecclestone 2013-ban elárulta, hogy korábban felmerült a verseny visszaköltöztetése a Nelson Piquet-ről elnevezett riói pályára, de annak megszüntetésével és Interlagos felújításával úgy tűnik, hogy semmilyen veszély nem fenyegeti a Sao Pauló-i aszfaltcsík helyét a naptárban.

**7. BARCELONA (SPANYOL NAGYDÍJ)**  
1991–2015, 25 futam

Spanyolországnak az idei már az 52. futama lesz, ám csupán ezek egy híján felének ad otthont a Circuit de Barcelona-Catalunya. 1991-ben Jerezről vette át a rendezést az újabban az európai szezon nyitányát jelentő helyszín, mely igazán nagy átalakítások nélkül „vészelte át” az elmúlt negyedszázadot. A sokáig a versenynaptár leghosszabb egyenesével büszkélkedő pálya az F1 állandó teszthelyszíneinek egyike, épp ezért talán egy jelenlegi aszfaltcsíkot sem ismernek annyira a pilóták és a csapatok, mint a barcelonait.

**8. MONTREAL (KANADAI NAGYDÍJ)**  
1988–2008, 21 futam

1978-ban fogadta először a királykategóriát a később Gilles Villeneuve-ről elnevezett pálya az 1965-ben felépített Notre-Dame-szigeten – harmadik kanadai helyszínként a Mosport Park és Mont-Tremblant után. Azóta csak két ízben nem tért vissza a Formula-1 Montrealba, 1987-ben és 2009-ben is anyagi természetű okok álltak a rendezés útjába. A rendszerint a szezon egyik legérdekesebb versenyét rendező pálya hosszú távú jövője is biztosított, hiszen a jelenlegi szerződés 2024-ig szól.



A Hungaroring idén 30. alkalommal fogadja a mezőnyt

**8. HOCKENHEIM (NÉMET NAGYDÍJ)**  
1986–2006, 21 futam

Bár generációk nőttek fel úgy, hogy elképzelni sem tudták volna a versenynaptárát Hockenheim nélkül, a 2001-ben alaposan megcsontított pálya csak a nyolcadik helyre került ezen a listán. Egy 1970-es „beugrást” követően a Hockenheimring Niki Lauda balesete után, 1977-ben vette át a Nord-schleife helyét a naptárban, s onnantól kezdve 30 éven át csak egyszer nem rendezhetett futamot: 1985-ben az új Nürburgringen tartották a Német Nagydíjat. 2006-tól kezdve a két helyszín felváltva tartotta a versenyt, ám úgy tűnik, hogy ennek most vége

szakad, hiszen hiába következne soron idén a Nürburgring, e sorok írásakor valószínűsíthető, hogy újra Hockenheimbe látogat majd a mezőny.

**10. WATKINS GLEN (USA NAGYDÍJ)**  
1961–1980, 20 futam

Egy-egy kevés sikert arató sbringi, illetve riviérside-i versenyt követően a Formula-1 két évtizedre otthont talált magának a New York állambeli Watkins Glenben. A sokáig töretlen népszerűségű pálya csillaga az 1970-es évek közepén kezdett leáldozni két haláleset, a fejlesztések elmaradása, és nem utolsósorban a nézők Formula-1-hez méltatlan

viselkedése miatt. 1976-tól kezdve már évente két (sőt egy ízben három) futamot rendeztek az Államokban, s ez egészen 1984-ig így maradt, ám 1981-től városi pályák vették át a Glen helyét.

**10. SUZUKA (JAPÁN NAGYDÍJ)**  
1987–2006, 20 futam

Két Fujiban rendezett futam után, melyek közül az első James Hunt bajnoki címéről, a második pedig egy sajnálatos tragédiáról maradt emlékezetes, a világbajnokság 1987-ben tért vissza Japánba, az F1-es versenynaptár egyetlen nyolcas alakú versenypályájára. 2007-ben és a rákövetkező évben Suzukából Fujiba vándorolt a verseny, majd az eredeti terv szerint 2009-től kezdve a két helyszín felváltva rendezte volna a Japán Nagydíjat, ám a Toyota kiszállásával összefüggésben az is eldőlt, hogy a vulkán lábánál fekvő pályára nem tér vissza az F1 mezőnye, így a japán verseny ismét tartósan Suzukában maradhat.

**10. MELBOURNE (AUSZTRÁLIA)**  
1996–2015, 20 futam

Mindmáig az utolsó alkalom, hogy egymás után két versenyt ugyanabban az országban rendeztek, az 1995-ös idényzárót és az 1996-os szezonnyitót: ekkor költözött át ugyanis az Ausztrál Nagydíj a szezon végéről az elejére. Ez egyúttal helyszínváltozással is járt,

Adelaide-et Melbourne váltotta. Az Albert Park a nézők körében a naptár egyik legnépszerűbb helyszíne, pénzügyi okok miatt időről időre mégis veszélybe kerül az itteni verseny.

**ÉS AKIK LEMARADTAK...**

Néhány klasszikus helyszín közel járt ahhoz, hogy felkerüljön a toplistára, de vagy éppen lecsúsztak erről, vagy megszakítások nem tették lehetővé az igazán hosszú sorozatokat. A Nürburgringen összesen 40 futamot ren-

deztek, de 13 évnél tovább (1995–2007) sosem tarthatta meg versenyét. Az idén már 48. nagydíjára készülő Spának két hosszú periódusa volt, egyaránt kisebb megszakításokkal: 1950 és 1970 közt, illetve 1983 és 2015 közt három-három futam maradt ki. A toplistáról kevéssel maradt le a Francia Nagydíjat 1991 és 2008 között megrendező Magny-Cours, valamint a tavaly Red Bull Ring néven viszatérő egykori Österrichring, ahol 1970 és 1987 közt megszakítás nélkül szintén 18 versenyt futottak.



Silverstone jövője 2027-ig biztosított

**A LEGTÖBB FUTAMOT RENDEZŐ PÁLYÁK**

1. Monza	Olasz Nagydíj	65
2. Monaco	Monacói Nagydíj	62
3. Silverstone	Brit Nagydíj	49
4. Spa	Belga Nagydíj	48
5. Nürburgring	Német Nagydíj*	40
6. Montreal	Kanadai Nagydíj	36
7. Hockenheim	Német Nagydíj	35
8. Interlagos	Brazil Nagydíj	33
9. Hungaroring	Magyar Nagydíj	30
9. Zandvoort	Holland Nagydíj	30

**A LEGRÉGBB ÓTA FOLYAMATOSAN A NAPTÁRBAN LÉVŐ JELENLEGI PÁLYÁK**

1. Monaco	Monacói Nagydíj	1955	61
2. Monza	Olasz Nagydíj	1981	35
3. Hungaroring	Magyar Nagydíj	1986	30
4. Silverstone	Brit Nagydíj	1987	29
5. Interlagos	Brazil Nagydíj	1990	26
6. Barcelona	Spanyol Nagydíj	1991	25
7. Melbourne	Ausztrál Nagydíj	1996	20
8. Sepang	Maláj Nagydíj	1999	17
9. Sanghaj	Kínai Nagydíj	2004	12
10. Spa	Belga Nagydíj	2007	9

Vastaggal a 2015-ös naptár részét képező pályákat jelöltük – az idei futamokat is számolva.  
\* A 40 nürburgringi verseny közül csak 28 futott Német Nagydíj néven, további 12 alkalommal az Európa Nagydíj, 1997-ben és 1998-ban pedig a Luxemburgi Nagydíj nevet viselte.





# „Újjonc”

Gene Haas jövő évi tervei

Ha egy Forma-1-es csapat felállítása nem lett volna elég, Gene Haas új csapata megosztja erőit az USA és Európa között. Beszélgetés a tengerentúli istálló tulajdonosával.

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA • FOTÓ: HAAS

## Tulajdonképpen miért döntött úgy, hogy Forma-1-es csapatot indít 2016-tól?

Az Egyesült Államokban összekapcsoltam az elsődleges üzletemet – a szerszámgépeket – a versenyzéssel, és a NASCAR-t is felhasználtam ezek reklámozásához. Rengeteg csapat használ ilyen gépeket az alkatrészek elkészítéséhez, így együttműködést látok a két dolog között. Ez a Forma-1-ben is így van, hiszen a Red Bull is így reklámozza az energiáját.

## Jó vagy rossz időszak ez a belépésre, tekintettel a Marussiával és a Caterhammel történetekre?

Egy kicsit idegessé tesz, de ha visszatekintünk 20-30 évvel ezelőtre, akkor is voltak az autók, a szabályokat, a teljesítményt és a motorokat érintő változások. Gyorsan fejlődő sportág a Forma-1, harminc éven keresztül erről volt szó, most pedig egy másik verzióját látjuk az akkor történeteknek. Hiába mondják az emberek, hogy gyenge csapatok voltak, mégis kihúzták négy évig. A sportág történetében voltak ettől sötétebb helyzetek is, mégis jó egészségnak örvend.

## Hogyan fog kibontakozni a Ferrarival való kapcsolata?

Ez egy mozgalmas kapcsolat: amikor elkezdődött minden, akkor még csak motor- és váltómű-beszállítók voltak. De aztán az FIA nyilvánosságra hozta a szabályokat, és rájöttünk, hogy még több dolgot vehetünk tőlük. Annyi mindent szeretnénk megszerezni, amennyit csak tudunk, hiszen a Ferraritól kapott tudáshoz nem nagyon jutnánk hozzá máshol.

## Az autó mely részei készülnek majd házon belül?

Kezdetben mi voltunk felelősek a CFD-ért, valamint a tervezésért, de bevontunk egy alvállalkozót az első karosszéria elkészítésére. A gyártáshoz szükséges felszereléseink a kanapoli gyárban vannak Észak-Karolinában, de most csak méretarányos modelleket készítünk a szélcsatornába. Miután tudjuk, hol tartunk, akkor kezdjük el a komolyabb mérnöki munkát.

## Mik a céljai a Forma-1-ben?

Az első évben minimális kiesést szeretnénk, és teljesen felkészülten akarunk odaérni az első tesztre. Az új autónak már ez előtt kétszen kell lennie, így megismerhetjük, hogy az egyes részei miként állnak egy egészé. Az első év arról szól majd, hogy megtanuljuk a logisztikát, hogy hogyan gyűjtjük össze az embereket, hogy megfelelően felkészítsük őket, hogy egyetlen darab se essen le az autóról, és hogy célba érjünk.

## Igaz, hogy a szezon során lesz egy európai bázisa is?

Igen, lesz egy kis bázis Nagy-Britanniában a logisztika részére, emberekkel, autókkal és más szállítójárművekkel – de a munka szellemi része Kannapolisban zajlik majd.

„Az első évben minimális kiesést szeretnénk, és teljesen felkészülten akarunk odaérni az első tesztre.”

## Szeretne amerikai versenyzőt a csapatába?

Egy amerikai versenyző jót tenne a Forma-1-nek, hiszen növelné a figyelmet az Államokban a sportág iránt. Ha lehetséges, ezt fogjuk tenni. De szeretnénk egy tapasztalt pilótát is, aki ért a jelenlegi ERS-hez, mert ezen a téren van még tanulnivalónk. Elsősorban erre összpontosítunk, hogy egy tapasztalt versenyzőt ültessünk az egyik autónkba, aki majd segít ebben. Később talán szóba jöhet egy amerikai fejlesztőpilóta szerződtetése is.

## A Circuit of the Americas nagy siker volt – a Forma-1 végre megvetette a lábát az Egyesült Államokban?

Abszolút. Meg vagyok győződve arról, hogy a Forma-1 nagy rajongótáborra talál majd az USA-ban. Az amerikaiak szeretik a versenyzést és az autókat, amiből milliónyi van nekünk. Itt a versenyzés két részre oszlik: a NASCAR-ra és az IndyCarra, de emellett vannak más, kisebb szakágak, mint például a gyorsulási versenyeké. Ennek ellenére az amerikaiak még több versenyt szeretnének. A Forma-1 másabb ízvilágot képvisel, mert nemzetközibb, az autók nem egyformák, hanem egzotikus, repülőszerű járgányok. Az amerikaiak odavannak a hasonló technológiáért, csak olyan körítéssel kell találni, amit szívesen néznek majd.

## Egy sikeres NASCAR-csapat (Stewart-Haas Racing, mellyel Kevin Harvick Sprint Kupát nyert 2014-ben) futtatása segített az F1-be lépésben?

Igen – a versenyzés az versenyzés, és meg kell érteni, hogyan működik a sport egészében. Néha üzletemberek próbálnak csapatot alapítani, azonban nem tudják, mennyire bonyolult ez az egész, elvesznek, másokra hallgatnak és elköltötenek egy vagyont, eredmény nélkül.

## Körülbelül egy év van hátra az indulásig. Izgalmas időszak lesz?

Ez nagyszerű év lesz, hiszen megtanuljuk, hogyan készül el egy autó, és az aerodinamika megismerése is jó mókának ígérkezik. Ez utóbbi a Sprint Kupában is nagyon fontos, de a Forma-1-ben létfontosságú. Ezek az autók elképesztőek: ha jobban beljük nézünk, olyan technikát találunk, amit sehol máshol. Szintén nagyszerű megfigyelni, hogyan fognak összeállni az egyes részek, és hogyan kezdnek majd egészségnézőként működni.





Különvélemény

# ELTEMETVE

Dávid Sándor rovata

Van, hogy az ember akarata ellenére szelet vet, és vihart arat.

Így jártam én is ezzel a jegyzettel, amely, amikor felvettem a főszerkesztőnek a témát, egy derűs kis megemlékezés lett volna Szász Endréről, az autók és az autósport szerelmeséről, megemlítve persze azt a porceláncsempés faliképét (azóta már éppen feleségétől, Szászné Hajdu Katalintól tudom: „muráliáját”), amelyet harminc évvel ezelőtt a Hungaroring újonnan megépült toronyépületének a falára készített, s amelyet azóta alig látott, mert nem láthatott emberi szem.

Amikor is az említett hatalmas alkotás elkészült, akkor nyilván nem alaptalanul, jó ötletnek látszott, hogy annak a teremnek a falára kerüljön, amely ott húzódik meg az eredményhirdető dobogó mögött, s amely teremben a közéleti nagyságokat szokás fogadni, amíg a szerepükre, a díjak átadására készülnek.

Én is ott láttam először, és sokáig utoljára a Száguldást. (Ez a saját elnevezésem a többalakos, versenyző-fejes falfestményre.)

„Kegyes volt hozzá az ég.  
Meg a csodálatos tehetsége.”

Utoljára, mert amikor kiderült, hogy a televízióknak a verseny utáni interjúk közvetítésére szüksége van egy jól hangszigetelt és viszonylag tágas térre, akkor erre a teremre esett a választás, a Száguldást pedig jól eltakarták, állandóra, egy vastag függönnyel.

Most nem akarok élcelődni azzal, hogy amikor Bandi ezt az alkotását elkészítette, már Amerikából hazatért dűsgazdag, világhírű festőművész volt, akinek a képeiért dollármilliókat is hajlandók voltak fizetni, és, gondolom, ezt a muráliát sem a sötétségnek szánta (nem tudom pénzért-e, vagy csak szerelemből csinálta), hanem a nyilvánosságnak, hogy gyönyörködjenek benne.

Mert akár pénzért vették, akár adományként kapták (ki tudná már ezt ma megmondani?! Bár...), tulajdonképpen egyre megy.

Egy zseniális magyar művész alkotása lapul ma is, már elfalazva, és lényegében elfeledve, sírjában, a Hungaroring épületének falában, amely mű arra lenne (lett volna) hivattott, hogy a magyar versenypálya jelképe legyen!

Persze akkor is érték lenne, ha az a Szász Bandi készítette volna, aki még Amerika előtt itthon, már az igaztalanul „fegyverrejtegetésért” rászózott börtönbüntetéssel és tiltásokkal a háta mögött éppen a hatalmas moziplakátok festésével és hasonlókkal kereste a kenyerét. Mert ilyen is volt. Sőt, az ismeretségünk kezdete ezekre az évekre esik. Meg az első nagy, kirobbanó sikerek éveire! A máig feledhetetlen MALÉV-naptárra, a Villon-sorozatra és a többi csodára.

Csak álltunk, és bámultunk tátott szájjal. Mint az egész világ!

Nem mintha bármelyikünk is szakértő lett volna. Nem. De a képeit látni döbbenetes élmény volt!

Valamikor akkoriban nyílt meg, először a sötét évek után Székesfehérváron az első Csontváry-kiállítás, ahova fiatal népsportos újságíróként hajnalban levonatottunk, hogy csodát lássunk. Nos, Bandi képei, legalább is nekem, Csontváry csodálatos világát idézték. Persze az a világ a Szász Bandi világa volt már...

Balaton Misi barátom (abszolút ralibajnok), akkor még mint autószerelő került Bandival szorosabb barátságba, egy R-16-os féltengely javítása kapcsán. Amelyet szinte kár is volt megcsinálni, mert Bandi rövidesen totálkárosra törte a Renault-t, és amíg új autót szerzett, addig Misi fuvarozta a Skodájával a művész urat Nagymaros és a főváros között. Ezek az utak igazi barátsággá szőtték kettejük kapcsolatát, a művészet iránt rajongó Misi pedig hozzájutott jó néhány eredeti Szász-festményhez is. Szász ugyanis időleges pénzzavarában szívesen fizetett képekkel, rajzokkal Balaton munkájáért.

Engem meg a sárga irigység evett (ez persze azért túlzás), és eszik máig is, hogy nekem nincs, és már nem is lehet soha egy olyan Szász-képem. (Alább majd kiderült, miért.)

A Sors egyébként néhány évvel ezelőtt tett felém is egy gesztust, amennyiben annak lehet nevezni, hogy a képek egy része egy lakástűzben elégett!

Alig néhány maradt meg, több csak égett szélekkel, sarkokkal. De azért még vannak. Mert Misi, amint tehetett, és később hála istennek tehetett, vásárolt is Banditól képeket. Az egyik alkalomra emlékszem is. Bandi akkor már hazajött Amerikából, és újra kiállítás rendezett Pesten, már nem emlékszem melyik galériában. De arra igen, hogy Misi is a meghívottak között volt, még a megnyitás előtti napon a barátok, ismerősök között. Meg is tetszett neki az egyik kép, de sajnós, igen jelentős összeg volt alá írva, mint eladási ár. Misi tett azért egy próbát Bandinál: „Ezt megvenném, ha engednél valamennyit...”, és meg is mondta, hogy mennyit gondolna. Bandi elhajtotta: „Misikém, ez a kép annyit ér, amennyi oda van írva!...” Misi: „De...” Szász Bandi: „De tudod mit?... Gyere el hozzám holnap, addigra festek neked egy másikat. Olyat, amilyet gondoltál.”

És festett.

Csodálatos ember volt! És nagy bohém. Viszont nem ivott. A feleségétől pedig (ötből

négytől) úgy vált el, mint valamelyik, talán Andersen-mesehős: lement a trafikba cigarettáért vagy gyufáért, és soha többet nem ment vissza, mindent otthagzott...

És kegyes volt hozzá az ég. Meg a csodálatos tehetsége. Már az említett féltengely idején is arról álmodozott, hogy lesz majd egy nagy garázs, és lesz benne vagy öt-hat autó, persze világmárka. Ferrari, Maserati meg ilyenek. És lett is. Volt például többek között egyszerre két Rolls-Royce-a is. És mit tesz isten: az egyik leégett! Nem is szerette őket. Szerette viszont a nagy amerikai kocsikat, és méltán.


Kettőnk kapcsolata idősebb korában vált közelebbé, amikor már Várdán lakott, és át-átjött Cserénfára a motokrosszfutamokra. Mert átjött. Egyik alkalommal megkérdeztem, miért nem fest már autóversenyt, vagy valami hasonlót, amikor imádja az autókat?... „Nem is tudom – mondta. – Eddig valahogy nem ragadott meg ez a téma. De tudod mit?... Gyere el egyszer, látogass meg bennünket. Jót dumálunk, én meg festek neked egy autós képet!...Oké?”

Gondolom, fél óra alatt kész is lett volna vele, ahogyan dolgozott.

Soha életemben nem bocsátom meg gamnak, hogy nem éltem ezzel az alkalommal. Így a világ, és benne főleg én, egy jelentős Szász-alkotással szegényebb maradt.

Talán ezért is jutott eszembe az elfalazott Szász Endre „autós” kép, amelyet a ring átépítések során megemlített Frank Tamásnak, aki azzal hárította el a dolgot, hogy nem lehet megcsinálni. Azt csak most tudtam meg Bandi egyik alkotótársától, aki a csempéket rakta föl, hogy Tamás megkereste őt, el is mondta neki, hogy meg lehet menteni a falat, csak nem egyszerű. Erre jött a válasz, hogy nincs rá pénz.

Harmincéves lesz jövőre a Hungaroring. Az idén futják rajta a harmincadik nagydíjat. Egy-egy verseny nyolcmilliárd forint körüli összeget mozgat meg, ennyibe kerül. És ennél is többet hoz be!

Nem hiszem el, hogy kellő akarattal nem lehetne „exhumálni” a gyönyörű és értékes művet, és végre méltó helyére emelni, akár a meglévő világbajnokok kertjébe. Annál is inkább, mert én az egyik portréban minden idők egyik legnagyobbjának, az első (1936-os) Magyar Nagydíj győztesének, Tazio Nuvolarinak a vonásait vélem fölfedezni. 



Így készült a murália. A fotóért köszönet Szászné Hajdu Katalinnak, a művész özvegyének, aki maga is jelen volt Hollóházán a falikép megszületésénél



# Itt az új Kimi?

Kvjat nem viccel, szórakoztat!



Tavaly az év újoncaként debütált az F1-ben, idén a Toro Rosso után már a Red Bullban bizonyíthat, Daniel Ricciardo oldalán. Az olvasók kérdéseire adott válaszaiból most fantasztikus egyéniségét, elsöprő humorát és őszinteségét is megismerhetjük.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: RED BULL

Danyiil Kvjat még csak 20 éves, de tavaly üstökösként robbant be a Formula-1-be, idén a Red Bull anyacsapatánál pedig még inkább a figyelem középpontjába kerülhet. Versenyzői tehetsége és gyorsasága csupán egy jó tulajdonsága a sok közül. Briliáns elme, négy nyelven beszél folyékonyan, és fiatal kora ellenére egy kiforrott jellem, egy kész egyéniség, akit a legkellemetlenebb kérdésekkel sem lehet zavarba hozni, mindenre van egy frapáns válasza. Lássuk!

*2014-ben 14 ponttal kevesebbet gyűjtöttél, mint csapattársad, Jean-Eric Vergne. Miért téged választott mégis a Red Bull, és nem őt?*

Nos, úgy gondolom, erre a kérdésre egyszerű a válasz. Számomra irrelevánsak a pontok mindaddig, amíg a bajnoki címért nem harcolhatok. Egyáltalán nem izgatnak a pontok, és szerencsére olyan emberek vesznek körül a Red Bullnál, akik minden részletre nagyon alaposan odafigyelnek és mindent számításba véve, minden helyzetet gondosan kielemezve hozzák meg a döntéseiket – ezért választottak inkább engem.

*Mivel fogyasztod együtt szívesen a Red Bullt? Vagy magában iszod?*

A legtöbbször magában iszom. És hát néha persze hozzákeverek egy kis... Tudom, hogy ezt akarjátok hallani, ezért ezt mondom: vodkát!

*Mi hiányzik neked a legjobban Oroszországból, amikor távol vagy?*

Ha őszinte akarok lenni, akkor azt mondom, hogy a versenyhétvégéken nem igazán van időm ilyesmiken töprengeni. Viszont ahányszor csak hazalátogatok Oroszországba, minden alkalommal eltöltök a varázslatos érzés, hogy igen, otthon vagyok, és ez az a hely, ahonnan származom. Ebben az országban nőttem fel, a szüleim és a nagyszüleim még mindig ott élnek, és nem látom őket gyakran, úgyhogy ez mindig egy nagyon érzelmes pillanat.

*Igaz, hogy rajongsz a medvevadászatért? Medvevadászat? Sajnálom, hogy csalódást kell okoznom, de nem rajongok különösebben érte. Legalábbis most hallom először...*


*Mi a véleményed az FIA terveiről, miszerint biztonságosabbá akarják tenni az F1-et Jules Bianchi balesetét követően?*

Mindig van hova fejlődni, és amint azt a baleset után is elmondtam, olyan döntésekre van szükség, amelyek nem elhamarkodottak, hanem jól átgondoltak és nem eltúlzottak. Ne felejtjük el, hogy ami történt, az egy sor rendkívül szerencsétlen körülmény összeadódásából fakadt, ezért nem szabad elkapkodnunk semmilyen döntést. Érzékeny változtatásokra van szükség – finomhangolásra, ha úgy tetszik. Ez az én véleményem, és úgy gondolom, hogy az FIA mindent számításba fog venni, és a megfelelő döntést fogja meghozni ennek alapján.

*Ki volt az első ember, akivel beszéltél, miután ajánlatot kaptál a Red Bull ülésére?*

Akkor egyből senkivel nem beszéltem, mivel 30 perccel a Japán Nagydíj harmadik szabadedzése előtt közölték ezt velem, és a hétvégének abban a szakaszában általában nem hordok magamnál mobiltelefont. Elsőként a személyi tréneremnek és a mérnökömnek említettem ezt, két olyan embernek, akik nagyon közel állnak hozzám. Aztán küldtem nekik néhány SMS-t. Általában nagyon elfoglalt vagyok szombat esténként a versenyhétvégéken, és az időeltolódás miatt is problémás lett volna kapcsolatba lépnem az otthoniakkal. Egy gyors hívást édesapám felé azért eleresztettem, de ennyi volt.

*Sok nyelvet beszélsz, de melyiken szeretsz a legjobban kommunikálni? És káromkodni?*

Angolul, oroszul, olaszul, spanyolul és egy picit finnül is beszélek, de sosem végeztem róla elemzést, hogy milyen nyelven szoktam káromkodni. Viszont azt 



hiszem, angolul beszélek a legtöbbet, mivel ez a központi nyelv a sportban, amelyben érintett vagyok. A legjobb szitokszók azonban kétségtelenül az oroszban vannak.

**Oroszországban fejlődik a motorsport? Vannak ott helyi utánpótlás-nevelő programok, amelyek segítik a fiatal versenyzők útját?**

Igen, a motorsport határozottan növekszik Oroszországban. Az elmúlt 4-5 évben egyértelmű terjeszkedés volt megfigyelhető, attól kezdve, hogy Vitalij Petrov bemutatkozott az F1-ben – ez volt az a momentum, amely megsokszorozta az emberek érdeklődését a sportág iránt. Most pedig már ugye az Orosz Nagydíj is van nekünk. Szerintem az is segít, hogy egyre több versenyzőnk szerepel nemzetközi versenysorozatokban, úgyhogy jónak tűnik a helyzet a helyi motorsport fejlődése szempontjából. És hát igen, természetesen néhány utánpótlás-nevelő programunk is van, amelyek segítik a fiatal pilótákat, ezt is jó látni.

**Mi a célad az idei évben? Legyőzni Ricciardót, vagy szimplán pontokat szerezni?**

Nem szeretek magam elé nagy célokat kitűzni. Az ember persze mindig a legjobbra törekszik, de semmi konkrétumot nem akarok megfogalmazni az agyamban, mert ez nem segítene. Ami viszont segít, az az, ha minden hétvégén olyan keményen dolgozom, ahogy csak tudok, annak érdekében, hogy a lehető legjobb eredményt érjem el a versenyeken. Emellett szeretném felszínre hozni azt a természetes sebességet, ami szerintem bennem van, mert ezért vagyok itt, és ennek elégnek kell lennie ahhoz, hogy jól teljesítsek. Hogy mennyire vagyok jó? Ezt csak az idő fogja megmondani.

**Egyébként jól kijössz Daniellel?**

Igen, elég jól ismerjük egymást. Amióta csak 15 évesen csatlakoztam a Red Bull programjához, kapcsolatban vagyunk és néhány jó tréfát már megosztottunk egymással. Úgy vélem, képesek leszünk egy jó csapatléggörte kiépíteni magunk körül, ami fontos. Én átérzem ennek a súlyát, és szerintem ő is, mert fontos, hogy amikor erős a rivalizálás házon belül, akkor is egyesülni tudjunk egy bizonyos ponton. Persze az ember mindig azt akarja, hogy ő legyen az, aki előbb ér célba, de meglátjuk, melyikünk lesz az...

**Mi módon kötődsz Milton Keyneshez?**

Ott élek, és az elmúlt néhány évben az időm nagy részét ott töltöttem el. Eleinte elég nehéz volt hozzászokni ehhez az új helyhez, de ez mindig így van. Ez egy különleges hely. Azt mondanám, hogy nem is igazán Anglia. Egy kicsit inkább kereskedelmi övezetnek nevezném, sok-sok épülettel. De azért szép is. Mindent megtaláltam ott, amire szükségem van az életben, és alapvetően mindig jól érzem magam azon a helyen.

**Hogy állsz a jégkoronggal?**

Hát, lássuk csak. A személyi edzőm, Pyry Salmela hatalmas hokirajongó, és vele elég sokat szoktunk beszélgetni erről a sportról. A nemzeti hokicsapatunkat figyelemmel követem, és néhány meccsüket meg is nézem, de azért nem túl sűrűn.

**Ki a példaképed, a hősöd a motorsportban, és miért?**

Amióta csak elkezdtem versenyezni, Michael Schumacher volt az a hős, akire felnéztem, és bizonyos tekintetben még mindig ő az, ezért is olyan nehéz látni azt, ami most vele történik. Nagyon sajnálom, hogy ilyen nehéz időnkön kell keresztülmennem, mert mindig csodáltam a pályafutását, és nagyon szerettem a stílust, amiben versenyzett.

**Túl könnyű vezetni a jelenlegi F1-es autókat?**

Nos, erre csak azt tudom mondani, hogy próbáld ki magad, és utána mondd meg, hogy szerinted túl könnyű-e. Minden attól függ... Száz kilométer/órás tempóval talán tényleg túl könnyű vezetni őket, de az F1-ben mi folyamatosan a határokat feszegetjük, sőt, olykor túl is lépjük azokat. És amikor ezt teszed, az bizony már nagyon-nagyon nehéz. Teniszezni vagy focizni sok ember tud, ahogy utcai autót is sokan tudnak vezetni. De egy F1-es autót elvinni a határokig és tartósan ott tartani – na, ez az, amit nem sokan tudnak! Tehát a válaszem a kérdésre: nem.

**Vezetél valaha orosz gyártmányú autót?**

Nos, az a helyzet, hogy minden orosz családban (bár a modern családokban nem vagyok biztos) volt mindig legalább egy Lada. Azt hiszem, ez volt az egyik első autó, amit vezettem. És nem igazán volt jól vezethető, van még tér a fejlődésre. Motorerőben is.



Születőben az új közönségkedvenc?  
Van egy ilyen megérzésünk...

**Jóban vagy az orosz miniszterelnökkel, Vlagyimir Putyinnal?**

Személyesen még nem volt alkalmam találkozni vele, de azt hiszem, saját nemzete miniszterelnökeként népszerűnek kell lennie, és az is.

**Honnan ered a középső neved – Vjacseszlavovics?**

Az apám nevéből. Oroszországban minden gyerek az apja keresztnéve után kapja a középső nevét. Az apámat Vjacseszlavnak hívják, az ő középső neve Jakobovics, mivel az ő apját Jakobnak hívják, és így tovább. Szóval nálunk ez így működik. Ha egyszer

majd eljön a nap, és fiam születik, az ő középső neve Danyiilovics lesz.

**Mely pilóta ellen versenyeznél a legszívesebben az F1 történetéből?**

Nos, mint már említettem, Michael Schumacher számomra nagyon jó példa volt gyerekkoromban, úgyhogy ellene mindenképp szívesen versenyeznék volna. Ő ugye 2012-ben vonult vissza, tehát csak néhány évvel csúsztam le erről a lehetőségről. De távolabbra visszatekintve is volt néhány versenyző, aki ellen jó lett volna menni, mint Senna, Prost vagy Mansell, és talán valaki még régebről, mint Jackie Stewart. Egy keveset tudok a sportág történelméről. Tudom, hogy ezt nem minden fiatal pilóta mondhatja el magáról, de szerintem ez fontos. Az iskolában nem igazán rajongtam a történelemórákért, mert unalmasnak találtam őket, de néhány okos ember úgy tartja, hogy a történelem olykor ismétli önmagát, ezért szerintem fontos tudni, mi minden történt előttünk az életnek azon a területén, amivel foglalkozunk.

**Olvasol könyveket a régi idők motorsportjáról?**

Igen, de ez csak az egyik módja az információszerzésnek. Emellett videókat is nézek, aztán ott van az „1” vagy a „Senna” című film, melyek közül mindkettőt nagyon izgalmasnak találtam. Persze könyveket is olvasok a témában, vagy épp YouTube-videókat nézek. Mindig is érdekelt a motorsport története, az orosz F1-es magazinnak például az összes 2004 és 2006 között megjelent számát őrzöm otthon. Ezeket gyerekkoromtól fogva olvasom, hogy minél többet megtanuljak a motorsportról és annak történelméről.

**Félsz dr. Helmut Markótotól, a Red Bull utánpótlás-nevelő programjának vezetőjétől?**


Ez rossz hozzáállás lenne. Az elején persze érzel némi nyomást a részéről, mivel sokat követel. De ha egyszer megismered őt, szállítod azokat az eredményeket, amiket kér tőled (ami nem könnyű, mert ő mindig

győzelmekre és tophelyezésekre vágyik), és megérted, hogyan működik a személyisége, akkor onnantól már könnyű kijönni vele, nekem legalábbis könnyen ment, mert nagyon tiszteltem őt. Tehát semmi esetre sem félek tőle. Jó munkakapcsolatot ápolunk, és mostantól még szorosabban fogunk együtt dolgozni.

**Emlékszel rá, mikor kiabált veled legutóbb?**

Igen, amikor még a Formula BMW-ben voltam. Szörnyen vezettem. De ő mindig őszinte az emberrel. Ha rossz munkát végzel, azt egyenesen a képedbe fogja vágni.

**Készen állsz rá, hogy versenyeket nyerjél idén?**

Igen. Mint versenyző mindig olyan keményen hajtok a győzelemért, ahogy csak tudok. Ezért vagyok itt, és mindent megteszek annak érdekében, hogy teljesítsem ezt a célt. Úgyhogy a válaszem határozottan igen. 

„Szeretném felszínre hozni azt a természetes sebességet, ami szerintem bennem van, mert ezért vagyok itt, és ennek elégnek kell lennie ahhoz, hogy jól teljesítsek.”





## WTCC

### Michelisz a Zengőnél folytatja

Végre kiderült, hol folytatja karrierjét Michelisz Norbert. Előbb a főtámogató, a MOL, majd néhány perccel később maga a versenyző is megerősítette, hogy közösen folytatják a hosszú évekkal ezelőtt megkezdett nagy kalandot. „Többen úgy ítélték meg, hogy közel tízéves közös történetünk Zengő Zolival a tavalyi negyedik helyezéssel csúcsonyosodott ki, és eljött a továbblépés ideje. Én viszont nem így gondoltam” – indokolta saját honlapján döntését Michelisz Norbi, aki nem zárta ki azt sem, hogy egy napon a Honda gyári pilótája legyen, s az is tény, hogy csak az idei évre írt alá. Zengő Zoltán csapatfőnök hasonlóképpen gondolkodik, ő is úgy érzi, hogy ennél is magasabbra törhet a magyar istálló: „Szeretnénk felülmúlni a tavalyi negyedik helyezést. Ez lehetetlen feladatnak tűnik, de aki ismer engem és a csapatot, az tudja, hogy szeretjük megvalósítani a lehetetlennek tűnő feladatokat. Remélem, hogy a közös álmunk tovább folytatódik, és még sikeresebbek leszünk az idén, mint tavaly.” A bejelentés másnapján a mezőny már Barcelonában tesztelt. Összesen hét pilóta futott mért kört, az első két helyen a gyári és a privát Citroen, Loeb és Bennani végzett. Michelisz Norbi a tesztet csak hetedikként zárta, ám ez nem jelent semmit, hiszen a szezon csak március 8-án kezdődik...



## Ken Block

### Új festésű Fiesta

2014-ben az eddigi legjobb szezonját teljesítette a Red Bull Global Rallycross-bajnokságban Ken Block, aki a futamgyőzelmek rekordját is megdöntötte, de még így sem sikerült az összetett elsőség megszerzése – ezt idén már egy új festéssel kísérli meg. A dizájn alapkonceptiója változatlan maradt, a rész-

letek viszont alaposan átalakultak: a 43-as autó oldalának tavaly megszokott fekete-fehér mintázata helyére idén lila-cián árnyalattú „galaktikus minta” kerül. Block elárulta, hogy a sikerek ellenére is ragaszkodott a festés megváltoztatásához: „A tavalyi volt az eddig legnagyobb sikerem, szóval azt a festést hosszú időn át megőrzöm majd az emlékeimben. De az új évhez új festés tartozik!”

## Toyota Series

### Ferrari-junior bajnok

A Toyota Racing Series Új-Zéland legmagasabb szintű formautós bajnoksága, melynek idei kiírásában egy hónap alatt 16 futamot rendeztek. Az utolsó, manfieldi forduló a hat évtizedes múltra visszatekintő Új-zélandi Nagydíj nevet viselte – azon két autóverseny egyike, mely nem F1-es futamként viselheti

ráadásul mivel összesítve ő szerezte a legtöbb pontot az Új-zélandi Nagydíj három felvonásán, az ő neve került be az idén 60. alkalommal megrendezett verseny évkönyvébe – olyan korábbi győztesek mellé, mint Jack Brabham, Stirling Moss, John Surtees, Jackie Stewart és Bruce McLaren. A 16 éves Stroll újabb bajnoki címe azt jelenti, hogy eddig minden formautós sorozatot megnyert, amelyben rajthoz állt. Most az

A kanadai Lance Stroll a Ferrari felfedezettjeként eddig mindent megnyert, ahol elindult



a nagydíj elnevezést. A téli időzítés és a gyors lefutású program miatt a sorozat különösen kedvelt az európai utánpótlás-szériákban szereplő pilóták számára – olyan nevek indultak itt az elmúlt években, mint Kjvat, a Williams-tartalék Lynn vagy a Ferrari-növendék Marciello. Most a Scuderia egy másik ifjonca, a kanadai Lance Stroll is elutazott délre, és meg is szerezte a bajnoki címet,

eddigiekénél lényegesebben nagyobb falat következik: idén a Formula-3-as Európa-bajnokságban indul a Prema Powerteam színeiben, amelyet édesapja vásárolt meg, hogy megkönnyítse Lance karrierjét. Ő nem más, mint Lawrence Stroll, a Ferrari-megszállott kanadai milliárdos, akit tavaly a Sauber, a Marussia és a Lotus új tulajdonosaként is szóba hoztak.

## Super Formula

### Kobayashi hazatér

A népszerű japán pilóta, Kamui Kobayashi január végén bejelentette, hogy több mint tíz év után elhagyja az öreg kontinens, és a Super Formula nevű japán nemzeti csúcssorozatban folytatja pályafutását, mely a Formula-1 és az IndyCar után a harmadik leggyorsabb együlékes széria a világon. Kobayashi a Team LeMans színeiben indul, csapattársa a szintén japán Ryo Hirakawa lesz. A Super Formula autóit a Dallara gyártja, a két motorszállító



a Honda és a Toyota. A bajnokságban olyan ismert nevek szerepelnek, mint a háromszoros Le Mans-győztes Andre Lotterer, a 24 órás szintén csúcsra érő Loic Duval, vagy épp a tavaly bajnoki címet szerző gyári Toyota-pilóta, Kazuki Nakajima. Egy héttel később kiderült, hogy a Caterham egy másik korábbi versenyzője is a felkelő nap országa felé veszi az irányt: a Formula-1-es szereplésről végleg lemondó Heikki Kovalainen egy Lexusszal indul majd az ország premier GT-bajnokságában, a Super GT-ben – a finn nem titkolt célja, hogy hosszabb távon bekerüljön a Toyota WEC- vagy WRC-programjába.

## Formula-E

### Futam Moszkvában

Bár már szinte a szezon felénél jár a Formula-E első idénye, a szervezők még most is módosítottak a versenynaptáron, egész pontosan megoldották azt egy futammal. Rio de Janeiro visszalépése miatt rövidült átmenetileg az eredetileg tervezett tíz hétvégeről kilencre a program, ezt pótolták most egy olyan helyszínnel, melyet még Bernie Ecclestone is hiába próbált megszerezni a Formula-1 számára. A londoni szezonzáró előtt ugyanis Moszkvába látogat a Formula-E mezőnye, a 13 kanyarból álló pályát olyan nevezetességek szomszédságában jelölték ki, mint a Kreml és a Vörös tér.







Bathurst 12

**A PlayStationtől a győzelemig**

Fantasztikus hajrát hozott az év második jelentős hosszútávú versenye, a bathursti 12 órás futam. Közvetlenül a befutó előtt még nem kevesebb, mint öt különböző márka képviselői voltak harcban a győzelemért: a Bentley, az Audi, a Nissan, az Aston Martin és a Mercedes versenyzői is esélyel pályáztak a sikerre az utolsó pillanatokban. Egy gyors safety car-periódust követően az élen állóknak mindössze két kör állt

rendelkezésére, hogy eldöntsék a győzelem sorsát. Végül az újraindításkor még csak a harmadik helyen álló Katsumasa Chiyo jött ki legjobban a harcból, és megszerezte a Nissan első bathursti győzelmét több mint két évtized, egészen pontosan 1992 óta. A japán pilóta csapattársai Florian Strauss és Wolfgang Reip voltak, akik egyaránt a Nissan GT Academy programból érkeztek, azon ifjú tehetségek közé tartoznak, akik PlayStationnel indultak el a versenyzői karrier felé.

**WSR**

**Nissany a főszerepben**

A többszörösen magyar kötődésű, itt nevelkedő és magyar menedzserrel rendelkező Roy Nissany a WSR 3,5 literes sorozatában folytatja karrierjét a Tech 1 istállóval, mely a széria élcsapatai közé tartozik: 2007-ben Parente, 2008-ban van der Garde, 2010-ben Aljosin, 2012-ben pedig Robin Frijns nyert velük bajnokságot. Nissany, akinek édesapja a 2000-es évek közepén a Minardit tesztelhette,

tavaly Valenciában a Sauberrel teljesített egy F1-es teszt napot, és nem vallott szégyent. Az elmúlt két évben az F3-as Európa-bajnokságban szerepelt, innen lépett most feljebb egy szintet. A csapat menedzsere, Sarah Abadie a következőket mondta a szerződtesítéséről: „Az istállónk örömmel köszönti őt, F3-ban szerzett tapasztalata hasznunkra válik a Formula Renault-ban. Roy még kezdő a WSR-ben, a 2015-ös esztendő a tanulóéve lesz, azt várjuk tőle, hogy fokozatosan fejlődjön a szezon során.”



**Red Bull Air Race**

**Abu Dhabiban indult**

Tavalyi újraindulását követően idén is megrendezik a Red Bull Air Race sorozatot, mely idén – ahogy az 2003 és 2009 közt megszokott volt – ismétellen ellátogat Budapestre. Az összesen nyolc fordulóból álló sorozat Abu Dhabiban kezdődött február közepén, a kétszeres bajnok győzelmű csúcsstartó Paul

Bonhomme szerezte meg a győzelemért járó 12 pontot. Besenyei Péter a hetedik helyen zárta a szezonnyitót, melyet követően mintegy három hónapja van a mezőnynek felkészülni a következő, Japánban rendezett fordulóra. A program ezt követően Szocsi, Budapest (július 4–5.), Ascot és a Red Bull Ring, majd az utolsó két hétfőjét az Egyesült Államokban rendezik a Fort Worth-i, illetve a Las Vegas-i oválpálya felett.

**DVD**

**Visszatekintő**

A DUKE Video nemrég dobta piacra a 2014-es rali-világ bajnokság összefoglaló DVD-jét. Egész pontosan nem is csupán egyet, hiszen a tok két lemezt rejt. A kiadó a korábbiakkal megegyezően a hazai sportcsatornákon év közben titított hivatalos összefoglalókból gyűrt össze egy közel nyolc(!) órás anyagot. A felvételek talán minden korábbinál jobban visszaadják a sportág sajátos atmoszféráját. Természetesen nem hiányozhatnak belőle a remek belsőkamerás-felvételek, a szuperlassítások, az interjúk és sok más különlegesség, mint például a rajongók kamerái által elcsípett érdekes pillanatok. Mindez tehát szép is meg jó is, az viszont igazán kár, hogy nem BluRay-en jelent meg ez a remek anyag. A DVD megrendelhető a kiadó honlapjáról ([www.dukevideo.com](http://www.dukevideo.com)), fogyasztói ára 16,99 angol font. (A szállítás Magyarországra ingyenes.)



**Ferrari**

**488 GTB**

A Ferrari bemutatta a 458 teljesen megújított változatát, a 488 GTB-t, mely csak nyomokban emlékeztet elődjére. A legnagyobb változás a turbómotor: ahogy a California esetében, itt is ikerturbós nyolchengeresre cserélték a 4,5 literes szívót. A 488 GTB erőforrása a teljesítményt tekintve 100 lóerő-



vel erősebb a 458-as motorjánál, de ennél is lényegesebb a motor karakterének változása, ami elsősorban az alacsony fordulatról történő gyorsítást teszi erőteljesebbé. Az új Ferrari a 100 km/h-s sebességet 3 másodperc alatt érheti el, a 200-at 8,3 másodperc alatt, végsebessége pedig 330 km/h. Maranellóban azonban nemcsak a motort cserélték ki, hiszen a tetőn kívül az összes burkolóelem megváltozott, ami legalábbis részben szintén az új mo-

tornak köszönhető. A nyolchengeres turbó jóval nagyobb hűtést igényel, erre utal a hátsó kerekek körüli két hatalmas légbeömlő, de az orrnak is nagyobb részét teszik ki a hűtőradiátorokhoz vezető nyílások, mint az előd esetében. A Ferrari 488 GTB-t elsőként a Genfi Autószalon látogatói csodálhatják meg élőben, gyártani viszont csak a 458-as kifuttatása után, szeptemberben kezdik majd Maranellóban.



A hátsó kerekek fölötti két hatalmas légbeömlő lesz az egyik különös ismertetőjele az új maranellói modellnek

**Red Bull Juniorok**

**A rákot legyőző Stoneman a programban**

Két fiatal tehetséget vett fel a Red Bull tehetségkutató programjába: egyikük Dean Stoneman, a GP3 második helyezettje, aki néhány éve még rákban szenvedett, de legyőzte a betegséget, most pedig újraépíti karrierjét. A 24 esztendő brit a DAMS csapat versenyzője lesz a WSR 3.5-ös kategóriájában – a kategóriaválasztás szimbolikus jelentőségű: Stoneman, aki 2010-ben megnyerte az

azóta már megszűnt Formula-2-es bajnokságot, ebben a sorozatban indult volna Riccardo partnereként 2011-ben, amikor rákot diagnosztizáltak nála. Stonemanen kívül egy 16 éves gokartos, Callum Iltot kerül be a kötelekbe, aki idén kezdi meg autóversenyzői karrierjét a Formula-3-as Európa-bajnokságon – pontosan úgy, ahogy Max Verstappen is tette egy évvel ezelőtt. A program harmadik tagja, Pierre Gasly szintén a DAMS versenyzője lesz, csakhogy ő a GP2-ben, méghozzá az épp a Red Bull programjából a Williamshez távozó Alex Lynn partnereként.





**Daytona24**

**A Ganassi rekordgyőzelme**

Az IndyCar és a NASCAR legendás csapata, a Ganassi rekordot jelentő hatodik győzelmét aratta Ford-motoros autójával a tengerentúl legfontosabb endurance-versenyén, a daytonai egynaposon. A győztes egységet két IndyCar-bajnok, Scott Dixon és Tony Kanaan mellett a NASCAR Sprint Cup tavalyi „év újonca”,

Kyle Larson, valamint a szintén a NASCAR-ban szereplő, 2010-ben a Daytona 500-at megnyerő Jamie McMurray alkotta. Utóbbi igazán fantasztikus sikert ért el, hiszen két élő legenda, A. J. Foyt és Mario Andretti után harmadikként tudta azt a bravúrt megvalósítani, hogy a Daytona 500 mellett megnyeri a 24 órás versenyt is az autóversenyek egyik szentélyében. „Ez igazán különleges dolog” – mondta a verseny után McMurray, majd meghajolt

Dixon előtt: „Tony, Kyle és én köszönjük, hogy mi is vezethettünk, de igazából minden Scott Dixonról szól ma: hihetetlen munkát végzett, a végén három és fél órát ment egyedül.”

A GTLM kategóriában az összetett ötödik helyén végző Jan Magnussenék nyertek: a dán versenyző Antonio Garcia és Ryan Briscoe oldalán szoros versenyben előzte meg Corvette C7.R-jével a BMW Auberlen, Werner, Farfus, Spengler összeállítású négyesét.



Az LMP1-es Nissan impozáns látványt jelent majd a hosszútávú futamokon



**DTM**

**A BMW és a Shell**

Nagszabású együttműködésbe kezdett a Shell és a BMW: az ismert üzemanyagcég a bajor gyár elsőszámú partnere lesz a DTM és az USCC futamain, valamint a nürburgringi 24 órás versenyen is. A megállapodás természetesen azt is jelenti, hogy minden

BMW-s csapat a Shell speciális motorolajait használja majd, a Helix Ultra logója pedig az összes autón és csapatruházaton szerepelni fog. Nem sokkal a bejelentést megelőzően az is kiderült, hogy ki lesz a BMW nyolcadik DTM-versenyzője, azaz megvan a 2015-ös rajtrács utolsó hiányzó neve: a távozó Joey Hand helyét a svéd származású brit Tom Blomqvist, az egykori ralivilág-bajnok Stig fia foglalhatta el. Ezzel a tavalyi 23 versenyző közül Hand és Petrov távozása mellett 21 megmaradt a szériában, hozzájuk pedig három újonc csatlakozik: a Blancpain-bajnok Maximilian Götz, valamint az egyaránt az F3-ból érkező Blomqvist és Lucas Auer.

lyét a svéd származású brit Tom Blomqvist, az egykori ralivilág-bajnok Stig fia foglalhatta el. Ezzel a tavalyi 23 versenyző közül Hand és Petrov távozása mellett 21 megmaradt a szériában, hozzájuk pedig három újonc csatlakozik: a Blancpain-bajnok Maximilian Götz, valamint az egyaránt az F3-ból érkező Blomqvist és Lucas Auer.

**TCR**

**Tóth Norbi a mezőnyben**

Egy magyar már biztosan ott lesz a TCR-bajnokság történetének első futamán, melyet a Formula-1-es Malajziai Nagydíj keretében rendeznek meg. Napvilágot látott ugyanis egy fénykép, melyen a Zengő 47-es rajtszámú Seatját behajózzák – az autó oldalán Tóth Norbert neve látható. Nem a magyar csapat az egyetlen, mely párhuzamosan



szerepel a WTCC-ben és az új bajnokságban, ugyanígy tesz a JAS, a Campos és a Proteam is, de a mezőnyben ott lesz a tavaly búcsúzó Engstler-csapat is, akárcsak két egykori F1-es istálló kései utódja, az Onyx és a Coloni Racing. A szezon márciustól novemberig tart, 12 hétvégét rendeznek három kontinensen, s három alkalommal kerülnek a TCR-futamok egy-egy F1-es hétvége programjába: Malajziában, Kínában és Szingapúrban.

**WEC**

**Szinte minden hely elkelt**

A négy gyári LMP1-es csapat tizenegy autójának összesen harminchárom üléséből már csak kettő áll szabadon – a Toyota, az Audi és a Porsche már minden versenyzőjét bejelentette, s a Nissan kilenc pilótájából is megneveztek hetet. A teljes szezont futó 22-es autót az F1-es tapasztalattal is rendelkező 2009-es Le Mans-győztes Marc Gené, a tavaly az LMP2-t a Jota autójával megnyerő Harry Tincknell, és a playstationös Nissan GT Academyből érkező Jann Mardenborough vezeti majd. A 23-as Nismo pilótái a már hét Le Mans-on

induló Oliver Pla és a rutinos, többszörös GT-bajnok Michael Krumm lesznek, míg a csak Le Mans-ban induló 21-est a kétszeres Formula Nippon-bajnok Tsugio Matsuda és a szintén playstationös múlttal rendelkező Lucas Ordóñez kapja meg – utóbbi két egység még egy-egy pilótára vár...



**SEAT EC**

**Áprilisi indulás**

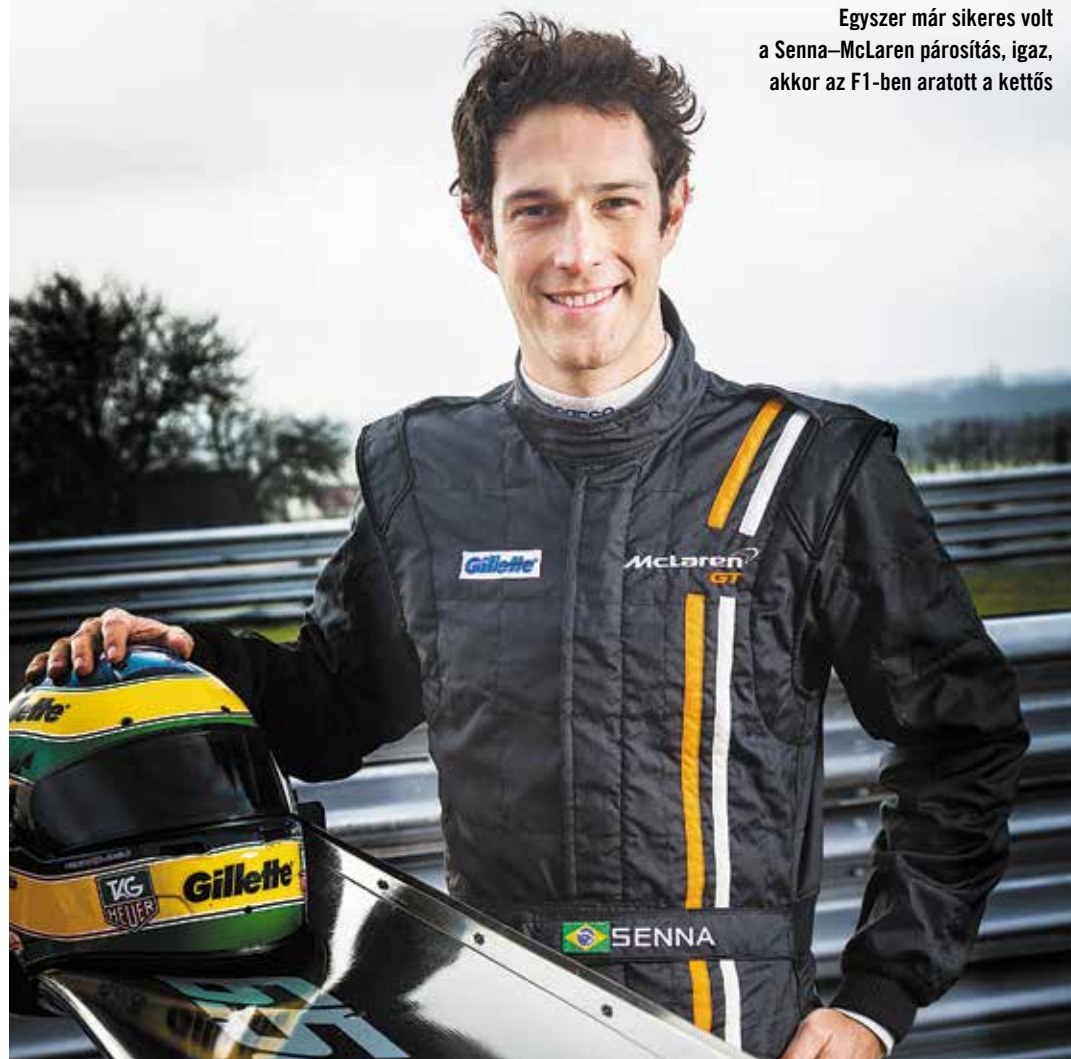
A tavalyi hat után idén már hét fordulót rendeznek a SEAT Leon Európa-kupában, az elsőt április 25-én, a Paul Ricard-on. A Zengő Junior Team részvételéről egyelőre nincs hivatalos információ, valószínűsíthető azonban, hogy ifj. Ficza Ferenc, aki a magyar és a szlovák ETCC-hétvégén is szerepelhet majd, rajthoz áll a sorozatban. A B3 Racing felállításáról lapzártánkig szintén nem érkezett hír, meg nem erősített információk szerint Bús Edina és Fekete Dominik vezeti majd a csapat két autóját.



A Castrol helyett immáron a Shell matricázhatta fel a BMW versenygépét

	Toyota	Audi	Porsche	Nissan	
1	Davidson	Lotterer	17	Bernhard	Tincknell
	Buemi	Treluyer		Webber	Gene
	Nakajima	Fässler		Hartley	Mardenborough
2	Wurz	Jarvis	18	Dumas	Pla
	Sarrazin	di Grassi		Jani	Krumm
	Conway	Duval		Lieb	?
A 3. autók csak Spában és Le Mans-ban:	9	Bonanomi	19	Hülkenberg	Matsuda
		Albuquerque		Bamber	Ordóñez
		Rast		Tandy	?





Egyszer már sikeres volt a Senna–McLaren párosítás, igaz, akkor az F1-ben aratott a kettős

## GT

**Senna–McLaren páros**  
Nevében összeáll egy legendás páros: az F1-et is megjárt, jelenleg pedig a Formula-E-ben versenyző Bruno Senna 2015-ben a McLaren GT-csapatát erősíti majd Rob Bell, Kevin Estre és Alvaro Parente oldalán. A csapat közleménye szerint

Senna csak néhány, egyelőre meg nem nevezett futamon lesz ott a rajtrácson, fő feladata pedig a 650S GT3 és a 650S Sprint modellek fejlesztése lesz. „Nagy megtiszteltetés, hogy a McLarenhez csatlakozhatok, ahhoz a csapathoz, ahol a nagybátyám annyi sikert ért el, minde mellett pedig a motorsport egyik leghíresebb istállója az övék. Az idei

egy nagyszerű év a McLaren számára, így izgalmas lesz az események részese lenni – nyilatkozta Senna, majd így folytatta: Alig várom, hogy együtt dolgozzak a csapattal, akiket már akkor lehetőségem volt megismerni, amikor néhány éve indulhattam a spái 24 órás versenyen, és biztosan fantasztikus érzés lesz vezetni az új 650S-t.”

## IndyCar

### Törölték a szezonnyitót

Anyagi okok miatt törölték az idei IndyCar-szezon első versenyét, a brazíliavárosi futamot, melyet március 8-án rendeztek volna. A széria két év után tért volna vissza Dél-Amerikába, ám



a promóter feladta, és annak ellenére is visszaléptek a rendezéstől, hogy a jegyek mintegy kétharmadát már a január végi bejelentésig értékesíteni tudták. Teljesen váratlanul mégsem érhetek senkit a történetek, hiszen korábban a betervezett MotoGP-futam sem valósult meg, s a labdarúgó-világbajnokság megrendezése is nehezítette a város anyagi helyzetét. Az IndyCar-szezon így március utolsó hétvégéjén kezdődik majd Szentpéterváron.



## Gokart

### Magyar győzelem

Kancsár Ferenc sikerével zárult az immár hatodik alkalommal megrendezett Rotax Winter Cup, a gokartos világ egyik legrangosabb téli megmérettetése, amely idén 25 nemzet több mint 100 pilótájának részvételével zajlott. Az eseményen három magyar indult: a DD2-ben Kancsár mellett Fodor Géza, míg a Senior kategóriában Nyakacska Ádám sikeréért szoríthatunk. Az egyhetes esemény rangját az is növelte, hogy ez volt a Rotax legújabb generációs motorjának első éles bevetése.

A DD2-ben összesen 14 nemzet 27 pilótája küzdött meg, s a végén a többszörös magyar bajnok, Kancsár Ferenc örülhetett. A tavaly az év magyar gokartosának választott ifjú tehetség, aki február 21-én töltötte be 20. életévét, már a szabadedzések, az időmérő edzés és a kvalifikációs futamok során is végig remekelt, majd az elődöntő megnyerése után a döntőben is bottal üthették a többiek a nyomát. A 2015-ös Rotax Winter Cup győzteseként Kancsár idén ingyenesen indulhat el a Rotax Euro Challenge versenysorozat valamennyi futamán.

A DD2 másik magyar indulója, az idehaza 2014-ben két kategóriában (DD2 Masters és Rotax Max Masters) is bajnok Fodor

Géza a 17., míg a Senior kategóriában érdekelt Nyakacska Ádám a 28. helyen zárta a spanyolországi versenyt.



# 46



[www.tw-steel.hu](http://www.tw-steel.hu)

[www.yamahafactoryracingwatches.com](http://www.yamahafactoryracingwatches.com)

**VR46**

**YAMAHA**  
FACTORY RACING





# Rekorddal hangolva

## Végre beindult a MotoGP-szezon

Az első sepangi teszttel kezdetét vette a 2015-ös MotoGP-szezon. A háromnapos gyakorlás hozott is meglepetést, meg nem is, ami biztos, ember még nem száguldott végig olyan gyorsan a malajziai pályán, mint Marc Márquez (ki más...), aki áttörte az 1:59-es korlátot.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: MOTOGP, CSAPATOK



Marquez és a Honda rekordja senkit nem lepett meg

„Nagyon boldog voltam, amikor megláttam az 1:58-as köridőt a kijelzőmön, de eszembe sem jutott újra megpróbálni. Jó formában vagyunk, talán jobban, mint tavaly – mondta magától értetődően az utóbbi két év MotoGP világbajnoka. – Sok információt gyűjtöttünk, és még vannak ötletek, hogy hol tudnánk fejlődni.” Értethető, hogy Márquez további tizedeket keres, hiszen a harmadik napot figyelembe véve ugyan övé lett volna a Tissot óra, de a 25 pontot csapattársa, Dani Pedrosa zsebelte volna be. Utóbbi futotta ugyanis a legjobb versenyszimulációt, míg a leggyorsabb köre csak 6 ezreddel maradt 1:58-on kívül. A teljes képhez hozzátartozik, hogy Márquez később, azaz melegebb időben teljesítette saját „próbaversenyét”. Az októberhez képest (akkor rendezik itt a futamot) a 15 fokkal hűvösebb aszfalt, és

a tény, hogy a három nap alatt egyszer sem esett az eső, és alaposan fel tudták gumizni a pályát, valóban extra jó körülményeket biztosított a pilótáknak, akiknek a többsége szintén rekordot döntött, igaz csak egyénit.

„A mai 1:59,4 a legjobb köridőm itt Sepangban, ami nagyon pozitív. Jól vezethető a motor és összességében is jó első tesztet zártunk – értékelt Valentino Rossi. – A probléma a Hondákkal van. Az új gumikon gyorsabban, és versenytávon (főleg annak első harmadában) is jobbak egyelőre, Pedrosa különösen hatásos versenyszimulációt futott. Márquez rekordja? Azt mondani, hogy tőle ez meglepetés, nem lenne igaz...”

Jorge Lorenzónak már nem jött ki ilyen jól a lépés, a leggyorsabb körében gondja akadt a féktávokon, több új gumi pedig már nem állt rendelkezésére. „A versenyen a 2:00-as köridő lesz a reális, amiből ötöt is futottam a hosszú kimenetelkor, tizennégy köröm pedig 2:01 alja volt, azaz harcban lehetek a többiekkel” – mondta a mallorcai. Az első menetet tehát egyértelműen a Honda nyerte, a következő teszten azonban már a Yamaha is beveti végre a kétirányú fokozatmentes váltót, ami megoldás lehet a féktávokon jelentkező hátrány csökkentésére.



Idén négy kategóriaújonc lép a MotoGP-be



És a többiek? Andrea Iannone jól kezdett a Ducati gyári csapatában, hiszen a harmadik helyen zárta a tesztet, igaz a versenytempójára nem derült fény. Aleix Espargaró a 10. legjobb időt futotta, öt századdal megelőzve Cal Crutchlow-t, akinek még szoknia kell a féktávon és kanyarokban agresszív Hondát. Danilo Petrucci (Pramac Racing) és Scott Redding (Marc VDS) egyelőre még a motorerővel barátkozik.

Idén négy kategóriaújoncot köszönhetünk, akik közül a legeredményesebben (12. hely) természetesen Maverick Vinales zárt gyári Suzukiján, csupán fél másodperccel lemaradva csapattársa, Aleix Espargaró mögött, aki tömören fogalmazta meg, hogy mire lenne még szüksége: „Motorerőre.” Loriz Baz (Forward Yamaha) és Jack Miller (CWM LCR Honda) még éppen befértek a legjobb 20 közé, szemben Eugene Lavertyvel (Aspar Team).

A teszt legnagyobb csalódását az Aprilia szenvedése jelentette, főként Marco Melandri személyében, aki egy pillanatig nem titkolja, hogy teste-lelke sem kívánja ezt a MotoGP-s visszatérést.

A világbajnoki armada első fellépése után sem maradt csendes a sepangi pálya, hiszen a jövőre visszatérő francia gumigyár is tesztelt (a szabályoknak megfelelően, nem MotoGP-s pilótákkal). Colin Edwards, Nakasuga Kazuaki (mindketten Yamaha), Aoyama Hiroshi (Honda), Michele Pirro (Ducati), Randy de Puniet (Suzuki) és Michael Laverty (Aprilia) képviselték az egyes gyárat. Hivatalos időmérés nem volt, de Aoyama és Pirro nagyjából egy-két másodperccel mentek lassabb köröket, mint a korábbi napokon. Az 5-ös kanyarban hárman is elestek a nap során (de Puniet, Aoyama, Edwards), mindenkinek a motor eleje ment el. A 17 collos gumikat várhatóan júliusban véglegesítik majd.

## Utánpótlás

A MotoGP-es és Moto3-as kategória versenyzői is túl vannak a hivatalos szezonkezdésen, az ő háromnapos valenciai gyakorlásuk nagy része azonban az eső áldozata lett.

Az egyetlen száraz nap Moto2-es leggyorsabbja az Ajo Motorsport-hoz igazolt Johann Zarco lett Sam Lowes és Tito Rabat előtt, aki kétszer is bukott aznap.

A legkisebbeknél szintén egy francia, az újonc Fabio Quartararo végzett az élen. A kétszeres spanyol bajnok títán csak április végén tölti be 16. életévét, így az első két

versenyt ki kellene hagynia, ha nem alkottak volna számára egy kiskaput, miszerint az aktuális spanyol bajnokra nem vonatkozik az alsó korhatár. De a kiskapu adott, ő pedig rá is szolgált a bizalomra.



**GAS**

CELEBRATING  
MARC MÁRQUEZ  
MOTOGP™ WORLD CHAMPION



A megfelelő fizikai felkészülés kérdésköre tehát igen komplex, és az összes versenyző nagyon komolyan veszi



# Tökéletes formában

Így készülnek a motorosok a szezonra

A december többségében még a megérdemelt pihenésről szólt, de utána mindenki kemény edzésbe állt, hogy a lehető legjobb formába kerüljön a szezonkezdésre. Vajon milyen mozgásformára esküsznek a gyorsasági motorversenyzők? Milyen testrészeket és képességeket kell dolgoztatni, fejleszteni? Ennek járunk most utána.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: CSAPATOK

A tudatos felkészülés egyáltalán nem mai eredetű a technikai sportok világában sem. A német és az angol salakosok már a '70-es években komoly felméréseken estek át. Tudományos szinten először a Formula-1-ben

kezdték edzéstervekkel, táplálkozással foglalkozni, mégpedig Willi Dungl, aki Niki Lauda révén került a száguldó cirkusz világába.

A gyorsasági motorosok közül Toni Mang egyetemi professzorokkal dolgozott együtt,



Hála a modern kommunikációnak és a közösségi oldalaknak egyre többet pillanthatunk be kedvenc sportolóink életébe, így azt is láthatjuk, hogy ki mivel tölti a téli időszakot

és mások mellett is egyre több sportsebész, orvos, ortopédus bukkant fel. Ennek elsődleges oka a balesetek utáni felépülés gyorsítása, könnyítése volt. A rehabilitációs időszakok alatt azonban rájöttek, hogy egy jó edzéstervvel csökkenteni lehet vagy akár meg is lehet előzni egyes komoly sérüléseket. A fizikai erőnlét tehát csak az egyik szempont, többek közt a megfelelő izomtónus és rugalmasság mellett.

Arra a motorsportban is hamar rájöttek, hogy semmi nem helyettesíti magát a sporteszközt, azaz a legjobb edzés maga a motorozás. A gyorsasági motorosok esetében ez a legnehezebben megoldható, ezért is jöttek képbe az egyéb szakágak mint alternatívák. Sokáig a motokrossz volt a favorit, ami azonban extra veszélyfaktort hordoz magában az ugrások miatt, láttunk és látunk is sérülést bőven. Az amerikaiak által mindig is üzött dirt track határfoka talán a legmagasabb, ezt használta ki Márquez már tavaly is, Valentino Rossi pedig Colin Edwards mintáját követve saját pályát épített otthona mellé, ahol az olasz mezőny nagy része veled edz. Cal Crutchlow-t ezen a télen sokszor láthattuk triálozni, amivel a csúszás/csúsztatás érzését nem, viszont a reakcióidőket, valamint a szemidegeket kiválóan lehet edzeni. A motoros gyakorlás hatékonyságára egyébként a legjobb példa Tito Rabat, aki nagyjából 250 napot töltött egy évben nyeregben, és ez egészen a Moto2-es világbajnoki címig repítette tavaly. Nem véletlenül etalon ő most sok versenytársa, így például Simone Corsi számára, aki a valtellungai pályán igyekszik minél több kört megtenni.

A megfelelő edzésterv összeállításánál kihagyhatatlan szempont, hogy ki milyen testalkattal rendelkezik. Tavaly télen például Jorge Lorenzo két hónap leállás alatt 4-5 kilót hízott, ami az ő korában rengeteg, azaz neki kimondottan sokat kell edzeni, hogy formában maradjon.

Ezzel szemben Crutchlow a motorozáson és a kerékpározáson kívül semmit sem csinál. Mivel már ezektől is nagyon könnyen izmosodik – ami nem jó a motorozásnál – súlyzó edzés nála szóba sem jöhet.

A legszerencsésebb testalkata talán Rossinak van. Lapos jellegű izomzata nagyon kedvez a hosszú távú erő kifejtésnek. Ráadásul esetében kisebb izomtér fogat jut egy egységnyi bőrfelületre, így gyorsabban tudja leadni a keletkező hőt, ami a bőrruhában nem egy hátrány.

Marc Márquez hetente öt alkalommal, napi 3-4 órát edz, természetesen öccsével, Álexszel együtt. A titkos receptet persze a többi versenyzőhöz hasonlóan ő sem árulja el, de Marc esetében országúti kerékpár, mountain bike, krosszozás, dirt track, edzőterem, és néha egy kis futball szerepel az étlapon.

# Új és régi versenyzőkkel

Így támad idén a H-Moto Team

Közeledik a tavasz, így hamarosan beindul a nemzetközi motorsportélet, s ezáltal a magyar H-Moto Team számára is kezdetét veszi az új szezon. A csapat a spanyol Aleix Aulestia személyében egy új, külföldi versenyzővel bővült, rajta kívül pedig a Kis Viktória, Győrfi Alen, Csányi Gergő, Kovács Bálint kvartettel szállnak harcba idén a minél jobb eredményekért.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS • FOTÓ: H-MOTO TEAM



Aulestia (jobbra) tavaly egy Triumph Daytona 675R-re lett 6. a brit Superstock 600-as bajnokságban

A fennállása ötödik évét ünneplő H-Moto Team idén is több fronton és több versenyzővel készül harcra szállni a minél jobb eredményekért a különböző hazai és nemzetközi gyorsasági motoros bajnokságokban. Ennek egyik jele, hogy a csapat ismét egy új külföldi motorost köszönhet a soraiban a spanyol Aleix Aulestia személyében. Az 1991-es születésű versenyző 2011-ben elhódította a spanyol Superstock 600-as széria bajnoki címét, tavaly pedig a rendkívül erős brit Superbike bajnokság ugyancsak kategóriájában végzett hatodikként az összetettben.

Aulestia idén sem vált géposztályt, szériát azonban igen, ugyanis 2015-ben a H-Moto Team versenyzőjeként a Superbike világbajnokság európai fordulójának betépprogramjaként rendezett Superstock 600-as Európa-bajnokság mezőnyének lesz a tagja.

A spanyol mellett négy magyar versenyző is képviselni fogja a H-Moto Team színeit



a különböző megmérettetéseken. Közülük az alakulat hölgymotorosa, Kis Viktória már túl is van első ideji versenyén, hiszen januárban a Losail Ázsia Bajnokság 2014–2015-ös szezonjának negyedik fordulóján Katarban húzta a gázt, s a pontverseny élvonalaként utazhat majd a márciusi fináléra.

Ezt követően viszont egy teljesen új kaland vár rá, hiszen ő is tagja lesz az új Női Európa Kupának, amelyet a szintén a Superbike-vb egyik fő utánpótlás-szériájaként számon tartott European Junior Cup keretein belül rendeznek majd. Wicca természetesen izgatottan

várja az új kihívást, amely során a célja, hogy bebizonyítsa: nem minden esetben ők jelentik a gyengébb nemet.

A Supstock 600-as Európa-bajnokság és az EJC mellett az Alpok-Adria Bajnokság lesz a másik fő széria, ahol a H-Moto Team idén szerepelni fog. Itt áll rajtához például Győrfi Alen is, aki újfent a Superstock 600-asok mezőnyét fogja erősíteni. A 2014-es évad nem indult túl jól számára, hiszen technikai hiba hátráltatta, amit azonban az év során sikerült kiküszöbölniük, így az egyre jobb eredmények sem maradtak el.

Alen elmondása szerint idén határozottan jobb a közérzete, így a saját magával szemben támasztott elvárások is nagyobbak: „Az idei cél mindenképpen dobogós helyezések szerzése mind a magyar bajnokságban, mind az Alpok-Adria Bajnokságban. Ugyanez igaz természetesen az év végi összesítésre is. Ha pedig az anyagi kereteinkbe befér, szeretnék egy olasz bajnoki fordulóra is elmenni, hogy ott is megmértessem magam.”

Ugyancsak a Superstock 600-as géposztály résztvevője lesz idén is Csányi Gergő, aki 2014-ben első évét teljesítette a H-Moto Team színeiben. A 19 éves motoros tavaly hamar összeharagkozott a számára ismeretlen motorral és kategóriával, így elégedett lehetett a szezonjával, amely során az IMRC Cupban futamgyőzelmet is ünnepelhetett a Hungaroringen.

Gergő fizikai felkészültségével egészen biztosan idén sem lesz probléma, hiszen immár hazánk utcai harcosával, Bitter Sándorral edz együtt a fiatal motoros. A versenyző a tavalyi tapasztalatokkal felvértezve szeretne idén a 2014-esnél is jobb szerepléssel előrukkolni a magyar bajnokságban.

A H-Moto Team legifjabb tagja, Kovács Bálint számára újabb komoly kihívást tartogat a 2015-ös év, hiszen a tavaly az Alpok-Adria 125SP kategóriájában másodikként végző pilóta ismét géposztályt vált, s csatlakozik fent említett két társához a Superstock 600-asok között. Az azonban még kérdés, hogy pontosan hol is fog szerepelni a pilóta, köszönhetően a korának:

„Elvileg az OB-n és az Alpok-Adria Bajnokságon fogunk indulni, ám ehhez kordévezményre van szükségünk az Alpok-Adria szervezőitől – magyarázta Bálint edzője, Szilner János. – Reméljük, zöld utat kapunk, ám ha mégsem, akkor is a hatszázások között indulunk, csak akkor az IMRC Cup mezőnyében, ahol nincs ilyen korhatár.”

Bálint az évad végén, 14. életévének betöltése után az EJC utolsó fordulóján ugyancsak rajthoz állhat szabadkártyásként, ugyanakkor ez még szintén nem tekinthető biztosnak. Az viszont már igen, hogy mind rá, mind a csapatra egy újabb, rendkívül izgalmas, és remélhetőleg az eddigieknél is sikeresebb motoros évad vár.



# Olaszországba készülve

„Az akadály mellett el kell nézni, de nem szabad elnézni az akadályt!”

Az R2 MotorSport Team Superstock 600-as pilótája, Bucsi „KisBusa” Róbert az idei évben az olaszországi National Trophyban indul majd. A versenyző Debrecenben, a III. Téli Motorkiállítás és Vásár rendezvényen mesélt 2015-ös terveiről.

SZÖVEG, FOTÓ: ROADSIDEMOTORPHOTOS.COM



**Kitől származott az ötlet, hogy az AA/IM-RC-bajnokság helyett az olasz National Trophyban versenyezz idén?**

A csapatfőnököm ötlete volt. Tavaly teljesíteni tudtam az elvárásait, nagyon jó kapcsolatom alakult ki az istállóval, ezért megkaptam a lehetőséget erre az évre is. A másik két versenyző a kiváló edzéslehetőség miatt választotta a National Trophyt, így kézenfekvő volt, hogy én is velük tartsak.

**Megvan az összhang a régi-új csapattársakkal?**

Igen, maximálisan. Németh Balázst tavaly ismerhettem meg, amikor néhány verseny erejéig egy csapatban voltunk. Bódis Ricsivel viszont korábban csak pár szót váltottunk, de ettől függetlenül persze figyelemmel kísértem a karrierjét. Óriási megtiszteltetés, hogy két ilyen komoly versenyzővel lehetek egy csapatban, remélem, hogy sokat fogok tanulni tőlük.

**Európa egyik legerősebb bajnokságában fogsz indulni, hogy halad a felkészüléssel?**

Jól, hiszen sosem vettem még ennyire komolyan a felkészülést. Ez egy összetett dolog:



a fizikai felkészülesem futásból, úszásból és súlyzós edzésből áll, mellette onboard felvételek és szimulátorok segítségével próbálok megismerni és memorizálni a számomra új, ismeretlen pályákat.

**Milyen elvárásokkal kezdesz neki az idei évnek?**

Nagy a nyomás rajtam, sokat kell gyorsulnom ahhoz, hogy jó helyezést érhessek el ebben a kemény bajnokságban. A csapattal nagyon sok energiát fektetünk az idei évbe, bízom benne, hogy meglesz az eredménye. Nehéz megjósolni, hogy mennyi esélyem van rá, de szeretnék pontot szerezni, ez az elsődleges célmom. Az akadály mellett el kell nézni, de nem szabad elnézni az akadályt!

**Magyar futamokon is találkozhatunk majd veled?**

Tervben van néhány hazai verseny is, de időhiány miatt nem tudunk itthon teljes szezonot futni. A National Trophy a világbajnokság naptárához van igazítva, így több ütközés is van a magyarországi futamokkal.

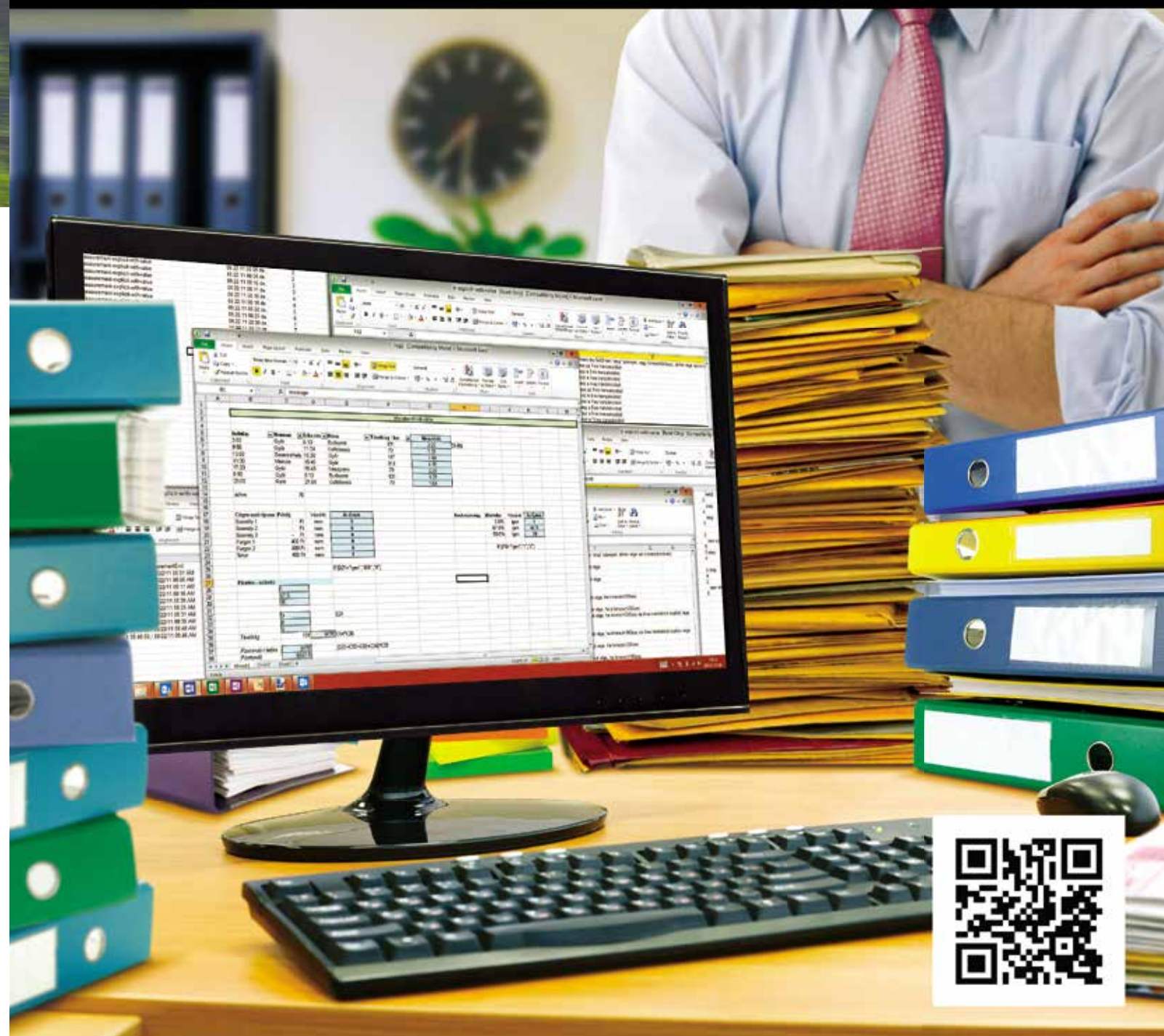
# NEM TUDJA, KINEK A NEVÉN VAN AZ ÚJ CÉGES MOBIL?

Nehéz rendet tartani a sok táblázat között? Nem is kell! A simpXS segítségével könnyen és gyorsan tudja mozgatni a munkatársakhoz rendelt eszközöket, hiszen egy helyen tárolja az összes adatot.

Tegyen róla, hogy táblázatok kezelése helyett profitnöveléssel teljen az ideje!



simpxs.com



Marketing & Média One

Omega Transz Kft

Autósport Formula

K Z Invest Kft

Feromont Team Kft.

HAUSER

HAZ

Olajszer-Tech Kft.

Stone Dragon Kft.

MAGIC FOOD

Dunai Car Kft.





Ezúttal nem simán, de Ogier ismét behúzta a győzelmet

Jó versenye volt a Hyundaiak: Neuville második lett, Paddon élete legjobbját érte el

Latvala időközben becsülettel küzdött, de a pontszerzésre esélye sem volt – ahogy Robert Kubicának sem, aki ismételten műszaki hiba miatt esett vissza még péntek délután. A lengyel tehát a tavalyi évhez hasonlóan ismét két nullázással kezdi az évet, szakaszgyőzelmekkel viszont nem áll rosszul, hiszen egyet a Svéd Ralin is begyűjtött: szombat délután a Hagfors Sprinten ő bizonyult a leggyorsabbnak. Nagy volt a változatosság e téren, hiszen a három VW mellett a már említett Tidemand és Kubica, valamint Protaszov, Meeke és Neuville is nyert szakaszt – utóbbi szombat délután mindjárt kettőt, amivel átugrotta Mikkelsenét, és az első helyről várhatta a vasárnapi zárást.

A belga aztán másnap nem tudta tartani a tempót, előbb Mikkelsen, majd Ogier is megelőzte őt, így a zárószakasz, a Power Stage előtt már csak a harmadik helyen állt. A televízió által is közvetített utolsó gyorsasági előtt még mindig a norvég vezetett, ám ekkor rontott, s elakadt a hóban, így a két nappal korábban visszaeső Ogier a legfontosabb pillanatban visszaszerezte a vezetést, és megnyerte a Svéd Ralit.

A francia mögött Neuville bejött másodiknak, és az összetettben is átvette ezt a helyet, míg Mikkelsennek maradt a dobogó alsó foka. A harmadik Volkswagen, Latvala vezetésével végül célba sem ért – legalábbis hivatalosan: bár az utolsó szakasz végén a finn még versenyben volt, csapata arra kérte, hogy álljon félre, s így kerüljön a kiesett versenyzők

# Elszalasztott lehetőségek

Ogier a végén szerezte meg a Svéd Rali első helyét

Változatos versenyt hozott az idei világbajnokság második futama, a 63. Svéd Rali: Andreas Mikkelsen karrierje első, Thierry Neuville pedig második győzelmét szerezhetné volna, ám végül az előzetes papírfórmának megfelelően a kétszeres világbajnok ünnepelhetett.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: VW, HYUNDAI, FORD, CITROEN

A WRC-szezon egyetlen igazi havas futamát, a 63. Svéd Ralit február második hétvégéjén rendezték. A verseny azonnal nagy ijedséggel kezdődött, miután a csütörtök délelőtti hivatalos teszten a lengyel Michal Solowow elgázolt egy fotóst, de a balesetet szenvedő férfi szerencsére súlyos sérülések nélkül

megúszta az incidenst. Este aztán már az időeredményeké volt a főszerep, no meg egy hazai versenyzőé, Pontus Tidemandé, aki WRC2-indulóként megnyerte a karlstadi superspeciált.

A svéd persze nem maradhatott sokáig az élen, másnap délelőtt a három gyári Volks-

wagen vette át a vezetést, Ogier szoros versenyben állt az élen Latvala és Mikkelsen előtt. Nem volt azonban sokáig ilyen sima a történet, a délutáni kör alaposan felforgatta az élmézőnyt: Ogier előbb egy apró figyelmetlenség miatt veszített időt riválisaival szemben, majd késő délután egy hófalban kötött ki – éppúgy, mint csapattársa, Latvala. A finn számára ezzel a verseny érdemi része véget is ért, hiszen több mint nyolc percet veszített.

A címvédő nem bukott ekkorát, ott maradt a negyedik helyen három olyan versenyző mögött, akik összeadva mindössze két bajnoki futamgyőzelemmel rendelkeztek eddig: az első sikerére vadászó Mikkelsen vezetett Neuville és Ostberg előtt. Másnap reggel aztán Ogier megkezdte a felzárkózást, amit nagyban megkönnyített, hogy Mikkelsen márkatársaihoz hasonlóan szintén rontott, így előnye szinte teljesen elolvadt. Neuville rajtuk tudott maradni, Ostberg viszont egy defekt miatt leszakadt, így az előző négy Svéd Ralit a dobogón záró norvég elbúcsúztatott győzelmi reményeitől.

## Új rekordok Colin dombján

A Svéd Rali egyik emblemikus helyszíne a Vargasen-szakasz híres ugratója, melyet az 1995-ös világbajnokról, a néhai Colin McRae-ről neveztek el. 2008 óta minden Svéd Ralin különdíjban részesül az a versenyző, aki a leghosszabb ugratást mutatja be a Colin's Cresten – az első „győztes” Khalid Al Qassimi volt, azóta pedig Ott Tanak, Thierry Neuville és Juho Hanninen is felkerült a dicsőségfalra. És persze Marius Aasen, valamint Ken Block is, akik holtversenyben a rekordot tartották 37 méterrel.

A rekordokat azonban az idei Svéd Ralin alaposan átírták, már az első kör után hárman is nagyobbat repültek 37 méternél: Neuville és Tanak 38, Mikkelsen pedig a fantasztikus 41 méterig jutott.

A második fordulóban aztán a belga válaszolt a norvég eredményére, így idéntől 44 méterrel Thierry Neuville a Colin's Crest új csúcstartója

– a régi rekordot egyébként Kubica, Protaszov és Meeke is megugrotta. „Amikor a délelőtti első körben megérkeztem ide, egy kicsit még elvet-

tem a lábam, most délután viszont padlógázzal jöttem át” – nyilatkozta a belga, akinek 2013-ban még 35 méter is elég volt a győzelemhez.





Andreas Mikkelsen nyert helyzetből bukta el a győzelmet a legutolsó szakaszon



közé, ez ugyanis taktikai szempontból előnyt jelent a számára a márciusi Mexikó Ralin.

Akárcsak tavaly, ismét remekelt Svédországban az észt Ott Tanak, aki karrierje második legjobb eredményének örvendhetett, miután a negyedik pozícióban végzett, míg a mögötte záró Hayden Paddon még sosem szerzett ennnyire jó helyezést WRC-futamon. A pontszerzők sorát Evans, Meeke, Prokop, Protaszov és a negyedik helyét az utolsó napon elbukó, végül tizedikként beérő Ostberg tette teljessé.

Nehéz körülményekkel kellett megbirkóznia a szezon egyetlen tisztán havas versenyén a mezőnynek

**Végeredmény**

1. <b>Sebastien Ogier</b> (FRA) Volkswagen	2:55:30,5
2. <b>Thierry Neuville</b> (BEL) Hyundai	+ 6,4
3. <b>Andreas Mikkelsen</b> (NOR) Volkswagen	+ 39,8
4. <b>Ott Tanak</b> (EST) M-Sport Ford	+ 2:26,0
5. <b>Hayden Paddon</b> (NZL) Hyundai	+ 3:31,5
6. <b>Elfyn Evans</b> (GBR) M-Sport Ford	+ 3:53,0
7. <b>Kris Meeke</b> (GBR) Citroen	+ 4:05,8
8. <b>Martin Prokop</b> (CZE) Czech Ford	+ 4:26,0
9. <b>Jurij Protaszov</b> (UKR) M-Sport Ford	+ 5:32,2
10. <b>Mads Ostberg</b> (NOR) Citroen	+ 6:50,9

**A bajnokság állása**

Piloták		
1. <b>Sebastien Ogier</b> (FRA) Volkswagen	53	
2. <b>Thierry Neuville</b> (BEL) Hyundai	30	
3. <b>Andreas Mikkelsen</b> (NOR) Volkswagen	30	
4. <b>Jari-Matti Latvala</b> (FIN) Volkswagen	19	
5. <b>Mads Ostberg</b> (NOR) Citroen	14	
6. <b>Elfyn Evans</b> (GBR) M-Sport Ford	14	
7. <b>Ott Tanak</b> (EST) M-Sport Ford	12	
8. <b>Hayden Paddon</b> (NZL) Hyundai	10	
9. <b>Kris Meeke</b> (GBR) Citroen	10	
10. <b>Dani Sordo</b> (ESP) Hyundai	8	

**Gyártók**

1. <b>Volkswagen Motorsport</b>	68
2. <b>Hyundai Motorsport</b>	55
3. <b>M-Sport WRT</b>	32
4. <b>Citroen WRT</b>	20
5. <b>Volkswagen Motorsport II</b>	15
6. <b>Jipocar Czech National Team</b>	10
7. <b>FWRT s.r.l.</b>	1
8. <b>Hyundai Motorsport N</b>	1

**Ír lett a győztes a Lett Ralin**

Február első hétvégéjén Lettországra figyelt az európai ralis közösség, hiszen itt rendezték a 2015-ös ERC-szezon második versenyét. Az előző két Európa-bajnokság harmadik helyezettje, Craig Breen a havas lett tájakon bejelentkezett az idei összetett győzelméért, miután a rossz időjárási körülmények ellenére magabiztos győzelmet aratott.

Az ír versenyző és navigátora, Scott Martin szombaton szűk másfél perces előnyre tett szert, amit nemcsak megőrzött, de növelni is tudott vasárnap, s második győzel-

mét aratta az ERC-ben. Breen a második szakaszon került az élre egyik fő riválisa, Lukjanuk balesetét követően, s miután az idénynyitót megnyerő lengyel Kajetanowicz is elszállt, már nem is volt kérdéses a győzelem sorsa.

Az ERC2-es kategóriát az összetett második helyén záró Siim Plangi nyerte, míg a dobogó alsó fokára Dominykas Butvilas állhatott fel. Az ERC3 és az ERC Junior kategóriák győztese Emil Bergvist lett az ADAC Opel Rallye Team színeiben, aki összetettben a kiváló hatodik helyet szerezte meg.

A magyar indulók közül a legjobb eredményt Botka Dávid érte el, aki 15. lett a versenyben, míg Hideg Krisztián egy hellyel mö-



götte, 16.-ként zárt – az ERC2-ben az 5-6. hely lett az övék. A Renault-val induló Klausz Kristóf az ERC3 hetedik helyén ért célba.



**A JÖVŐT ÉPÍTJÜK**

A-HÍD Zrt.

H-1138 BUDAPEST,

KARIKÁS FRIGYES U. 20.

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





Egyre csak feljebb és feljebb – ez a célja a fiatal magyar csapatnak



Marton Gergely tavaly élete első Eb-futamán bizonyította, a legélesebb helyzetekből is képes győztesen kijönni



# Két fronton támadnak

**Marton Gergely a Ralikrossz Eb-n és ob-n**

Az M-F Motorsport ifjú tehetsége és magyar bajnoka a 2015-ös szezonban egyszerre két fronton indul harcra az előkelő helyezésekért: a hazai bajnokság mellett az FIA Ralikrossz Európa-bajnokságban is minél több versenyen szeretne elindulni. A cél: fenntartani az eddigi fejlődési görbét.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: JOHNNY LOIX

Marton Gergely már tavaly is rajtához állt egy kontinensviadalon, egészen pontosan a 2014-es FIA Ralikrossz Európa-bajnokság utolsó, az olaszországi Franciacortában rendezett futamán. Akkor az egyik előfutamát

meg is nyerte, és rögtön élete első Eb-versenyén sikerült értékes pontokat szereznie a világ legerősebb Super1600-as mezőnyében. Emellett azt is bizonyította, nem ijed meg a saját árnyékától, és a külföldi vetély-

társak olykor keményebb manővereit, kisebb-nagyobb bodicsékjeit is képes higgadtan, gyorsan és precízen lereagálni.

Az olaszországi szereplés és az ott látottak is megerősítették Fodor György csapatfőnököt és az M-F Motorsport minden tagját abban, hogy Gergő és a csapat megérett a feladatra, hogy 2015-ben még magasabbra tegyék maguknak a léceket, és együtt nekiveselkedjenek az újabb kihívásnak: első teljes Európa-bajnoki idényüknek.

Mindent minél felkészültebb és professzionálisabb módon szándékoznak megtenni, ezért az egész telet végigdolgozták annak érdekében, hogy magyar műhelyükben, magyar mérnökegyetemistáik tudását is felhasználva, egy olyan ütöképes versenytécnikát hozzanak létre, amellyel bátran versenybe szállhatnak az Európa-bajnoki élmezőnyvel is. Nemcsak résztvevők szeretnének lenni, hanem tényezők, akikkel számolni kell, és ha már ott vannak, mindenképp

méltóképpen szeretnék képviselni a magyar autósportot minden versenyen, amelyen elindulnak.

„Mindent megteszünk annak érdekében, hogy rajtunk semmi ne múljon – mondja Marton Gergő, a fiatal, 16 éves kora ellenére már felnőtt magyar bajnok pilóta. – A csapat is, és én is nagyon nagy hangsúlyt fordítottunk a téli felkészülésre. Össze se merem számolni, hogy Gyuri és a fiúk hány napot dolgoztak végig éjt nappallá téve a műhelyben, hogy az új, idei évre épített autónkat igazán versenyképes állapotba hozzák. Hihetetlen sok munkát és energiát áldoz ebbe a projektbe minden csapattagunk, és hiszem, hogy ennek idővel meg kell térülnie. Ami a saját felkészülésemet illeti, igyekszem magamat is topfornába hozni a szezonra, ennek érdekében december óta rendszeres, intenzív edzéseket veszek a személyi tréneremtől, akivel nemcsak az állóképességem, de a reflexeim, a koordinációm

és a specifikusan az autósportozáshoz szükséges képességeimet fejlesztjük.”

Hogy milyen célokkal vág neki az új idénynek? „A célunk az, hogy azt a meredek fejlődési görbét, amit a csapat létrehozta, az elmúlt két évben leírtunk, azt lehetőleg idén is fenntartsuk. Elsősorban a saját magunkhoz viszonyított fejlődésünkhöz szeretnénk kötni azt, hogy elégedetten zárunk-e egy adott versenyt, illetve versenyszezont, vagy sem, de természetesen az eredmények tekintetében is mindig maximalisták vagyunk, és a legjobbra törekszünk” – fejt ki Gergő.

Ha tervekről, célokról van szó, akkor Fodor György csapatfőnök nagyon konkrét lépéseket, feladatokat vázol elénk. Mint mondja: „Először is az első célunk, hogy legyünk kész úgy az új versenyautóval időben, hogy még az első verseny előtt tudjunk vele tesztelni. A második cél, hogy a Slovakia Ring-i és az utána következő, máriapócsi ob-futamot – amelyeket alapvetően tesztszenyek-

nek szánunk, de olyan tesztszenyeknek, ahol ugyanolyan keményen oda szeretnénk tenni magunkat, mint később az Eb-n – minél jobban fel tudjuk használni arra, hogy az Eb-hadjáratra tökéletesen felkészüljünk. A harmadik cél az, hogy Portugáliában az első idei Eb-futamunkra már úgy tudjuk kiállni, hogy egyből a teljesítményünk legjavát nyújtjuk. Bár az idei év alapvetően tanulóév lesz számunkra az Eb-n, de már az első versenyünket sem bemelegítésnek szánjuk. A verseny az verseny, ott mindig a tudásunk legjavát kell nyújtani, és mindent meg fogunk tenni annak érdekében, hogy megnehezítsük az Európa-bajnoki élményünk dolgát. Célunk továbbá az is, hogy egész évre átmentsük ezt a kezdeti lendületet, és lehetőleg az Eb, valamint az ob minden futamán kihozzuk az éppen adott lehetőségeinkből a maximumot. És persze állandó célunk: fejlődni, fejlődni, fejlődni” – mondta el végezetül az M-F Motorsport vezetője.



# Versenynaptár

Az MNASZ 2015-ös rendezvényei időrendben



SZAKÁG	IDŐPONT	ESEMÉNY NEVE	TIPUS	HELYSZÍN
RC	2015. 03. 21–22.	Ralikrossz-OB	OB + Zóna	Slovakia Ring (SVK)
RA	2015. 03. 27–29.	Eger Rali 2015	ORB + R2 + Hist. + ZT hist.	Eger
RC	2015. 04. 05–06.	Ralikrossz Zóna + OB	ZT + OB	Máriapócs
Drag	2015. 04. 11–12.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
RA	2015. 04. 24–26.	Miskolc Rali 2015	ORB + R2 + Hist.	Miskolc
GY	2015. 04. 24–26.	Speedzone.hu Kupa	ZT + OB	Hungaroring
TR	2015. 04. 24–26.	Bugac Kupa	ZT + OB	Bugac
AC	2015. 05. 02.	Autókrossz-OB	OB	Dömsöd
VB	2015. 05. 02–03.	WTCC + ETCC + Auto GP	VB + NK	Hungaroring
Drift	2015. 05. 08.	Drift-OB	OB	Slovakia Ring (SVK)
RA	2015. 05. 14–16.	Bükkföld Rali 2015	ORB + R2 + Hist.	Bükkföld
TR	2015. 05. 15–17.	Riverside Baja	OB	Rechnitz/A– Beled
Drag	2015. 05. 16.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
AC	2015. 05. 23–24.	Autókrossz-OB	OB	Szeghalom
RC	2015. 05. 24–25.	Ralikrossz-OB / Oláh Gumi kupa	OB	Máriapócs
TR	2015. 06. 05–07.	IV. Gyulai Várfürdő Kupa	ZT + OB	Gyula
RC	2015. 06. 06–07.	Zóna + OB	ZT + OB	Nyirád
RA	2015. 06. 12–14.	Székesfehérvár Rali	ORB + R2 + Hist.	Székesfehérvár
NK	2015. 06. 12–14.	World Series by Renault	NK	Hungaroring
AC	2015. 06. 13–14.	Autókrossz-OB	OB + Zóna	Rupa (CRO)
GY	2015. 06. 19–21.	Gyorsasági-OB	OB + ZT	Slovakia Ring (SVK)
Drag	2015. 06. 27.	Drag-OB	OB	Kunmadaras
Drag	2015. 07. 04.	Drag-OB	OB	Bolkovce (SVK)
RA	2015. 07. 10–12.	Veszprém Rali 2015	ORB + R2	Veszprém
VB	2015. 07. 24–26	Forma-1 Magyar Nagydíj	VB	Hungaroring
RA	2015. 08. 01–02.	Baranya Kupa 2015	R2 + Hist.	Komló
AC	2015. 08. 01–02.	Autókrossz Zóna + OB (2-OB futam)	ZT + OB	Túrkeve
TR VK	2015. 08. 13–16.	Hungarian Baja	VK + OB	Pápa
RA	2015. 08. 14–16.	Kassa Rali 2015	ORB + R2	Kassa (SVK)
AC-EB	2015. 08. 15–16.	FIA Autókrossz-EB	EB	Nyirád
Drag	2015. 08. 16.	Drag-OB	OB	Kunmadaras
GY	2015. 08. 21–23.	Gyorsasági-OB	OB + ZT	Slovakia Ring (SVK)
Drift	2015. 08. 30.	Drift-OB	OB	Hungaroring
Drag	2015. 08. 30.	Drag-OB	OB	Hungaroring
Truck-EB	2015. 09. 05–06.	European Truck Racing Championship	EB	Hungaroring
AC	2015. 09. 05–06.	Autókrossz-OB	OB + Zóna	Lucence (SVK)
GY	2015. 09. 11–13.	Gyorsasági-OB (3 futam)	OB	Hungaroring
RC	2015. 09. 12–13.	Ralikrossz-OB	OB + Zóna	Greinbach (AUT)
Drag	2015. 09. 12–13.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
Drag	2015. 09. 26.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
TR	2015. 10. 02–04.	Raid of the Champions	OB	Porec (CRO)
AC	2015. 10. 03–04.	Autókrossz Zóna + OB	ZT+OB	Nyirád
RC	2015. 10. 03–04.	Ralikrossz-OB	OB	Nyirád
RA Hist.-EB	2015. 10. 16–18.	49. Mecsek Rali	Hist.-EB + ZT + ORB + ZT + R2	Pécs
RC	2015. 10. 23–24.	Ralikrossz-OB	OB	Máriapócs
RA OM	2015. 12. 28–29.	Szilveszter Rali 2015	OM	Hungaroring

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség a naptármódsítés jogát fenntartja.



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

A helyszínt biztosította: Négyhatkó lovas tanya, Fót, www.negyhatko.hu • A ruhákat biztosította: Horze lovasruház, www.horze.hu • Fótó: Vámosi-Nagy Gergely

**EGY LÓERŐ**  
A természet szeretete  
– az élet szeretete



# Az uborkaszezon vége

A Bakó Rally Team gőzerővel készül a 2015-ös szezonra

A raliban az uborkaszezon hamarosan véget ér, és kezdetét veszi a nagy hajrá. Persze ez korántsem jelenti azt, hogy a Bakó Rally Team ölbe tett kézzel várja, hogy a sült galamb a szájukba repüljön, hiszen tudják, hogy már most össze kell állnia a képletnek ahhoz, hogy az idei év úgy alakuljon, ahogy a nagykönyvben meg van írva.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: PASIFOTÓ

Sokan gondolhatják, hogy amikor nincsenek versenyek, a csapatoknál megáll az élet. Ez persze nem így van, sőt talán még több is a munka, mint közvetlenül egy-egy futam előtt. Pontosabban azért, mert ez az az időszak, amikor az összes versenyautó és szervizautó átesik az éves revízió, amivel a saját munkájukat könnyítik meg, az év közbeni kapkodást elkerülve. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy egy-egy verseny előtt vagy alatt nem történhetnek különleges szituációk, de egy jól felkészített autónak több esélye van arra, hogy az egész szezon során kevesebb technikai problémával nézzen szembe.

Ezután következnek szépen sorban a további teendők. A holtidőszak arra való, hogy az előző évben történekből levonják a konzekvenciát, és felállítsák az idei célkitűzéseiket. Ide tartoznak az olyan dolgok, mint a tavalyi versenyek kielemezése és „szigorú” bírálata, majd pedig következnek az instrukciók, így például a csapat összes tagja megkapja az idei versenynaptárt, melyben a hazai és külföldi futamok egyaránt szerepelnek. A Bakó Rally Team számára talán idén is a logisztika lesz a legnagyobb falat, mert immár öt versenyautóval fognak a rajtnál toporogni, ezenfelül pedig



több csapat is jelentkezett, hogy szeretné velük végigvinni az évet minden tekintetben. Ennek természetesen nagyon örülnek, mert ennél nagyobb visszaigazolásra nincs is szükségük.

A főbb feladatokat mindig felülírja egy másik fő feladat, ami jelen esetben nem más, mint a támogatókkal való egyeztetések, megbeszélések és megállapodások. Amennyiben ezeket sikeresen lebonyolítják, akkor természetesen is összeáll minden ahhoz, hogy egy teljes szezont versenyezzen a csapat. Innen már csak egyetlen ugrásra vannak attól, hogy az Eger Rali előtti tesztjellegű Parasznya–Lyukóbánya sprintversenyen kipróbálják az éles bevetés előtt az autókat és az idei fejlesztéseket.

Tehát mindenki figyelje, hogy mikor merre jár a Bakó Rally Team, mert a tavalyi 44 versenyen való szereplésüket mindenképpen felül akarják írni.

„A Bakó Rally Team számára talán idén is a logisztika lesz a legnagyobb falat.”



**Köszönet a támogatásért:** OMP Autóház Kft.; Medipost Kft.; UK Geotherm Kft.; Szinkron Kft.; Ju-Fo Kft.; Palker Papír Kft.; Cezár Tours Kft.; Hajdú-Service Kft.; Malompark Bevásárlóközpont; Folkem Kft.; László Racing Kft.; Gekon sro.; Alfa Szerszámcentrum Kft.; Józsa Gumi Kft.; Linett Bútor Kft.; presztizssport.com; Móra Viktória ügyvéd



## Tesztelés kipipálva

Túl az első kihíváson a Növényi SE párosai

A North Racing egyesületében, a Növényi SE csapatában induló versenyzőpárosok számára jól indult az év. Az első éles „teszten”, a kiskunlacházai FRT-futamon az Erdélyi György–Növényi Norbert és a Dredán György–Linszter Erika párosok kellemes tavaszi időben teljesítették köreiket.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: NORTH RACING

Erdélyi Györgyöt először arról kérdeztük, hogyan viselkedett a Citroën Saxo: „Egészen jól, ám az ördög nem alszik, ahogy azt mondani szokás. Sajnos mindvégig gond volt a fékkel, még az edzésen előjött ez a hiba, melyet a helyszínen nem is tudtunk orvosolni. Ennek ellenére a csapat jól érezte magát, mint mindig, a hangulattal nincs baj, és az idő is kedvezett a versenynek. A fékhiba ellenére szinte minden körben sikerült pár másodpercet javítanom, és bár a dobogóhoz ez most nem volt elég, számomra az a legfontosabb, hogy végigmentünk.”

Arra a kérdésre, hogy mi lesz a következő időszak programja, Erdélyi így felelt: „Most az Eger Ralira készítjük fel az autót, hiszen idén a Rali2 mezőnyében fogunk versenyezni Norbival. Remélem, hogy a kezdeti

nehézségek után a szezonban már minden gördülékenyen fog menni.”

Növényi Norbert így értékelte a versenyt: „Jól éreztem magam, bár ahogy Gyuri is mondta, az edzőkörben előjött fékprobléma végigkísérte a napunkat, de ennek ellenére elégedett vagyok. Legalább versenyhelyzetben is kipróbálhattuk a Saxót” – mondta,



majd hozzátette: „Nekem tetszett a gép, és szerintem rendben lesz az idei év. Folyamatosan mondtam Gyurinak, hogy ne idegeskedjen a fék miatt, hiszen ennek a napnak az a célja, hogy teszteljünk, és ebből a szempontból tökéletes volt a nap.”

A másik autó vezetője, Dredán György hosszú kihagyás, mintegy öt év után ült vissza a pilótaülébe: „Jó érzés volt, bár kissé berozsdásodtam... Az utolsó kör már sokkal könnyebb volt, mint az első, de ettől függetlenül jobb eredményre számítottam. A féktávokra nagyon kell figyelnem, mert most még elővatoskodtam a dolgot: el kell hinnie, hogy ott áll meg az autó, ahol kell. A Lada jól szerepelt az első megmérettetésén, de az már most biztos, hogy sper kell majd bele. A következő FRT-re már biztosan beszerelem, és jövőnk újra Erikával.”

A navigátort, Linszter Erikát első navigátoros élményéről kérdeztük: „Nagyon tetszett, az igazat megvallva szívesen beülnék pilótának is. Remélem, hogy lesz alkalmam sprintversenyen is részt venni, mert navigátorként egy FRT-n nem tudtam sokat hozzátenni a versenyhez, persze ez a négy kör így is tele volt izgalommal. Gyuri jól vezet, és láttam rajta, hogy egyre bátrabban veszi a féktávokat.”







Bemutatjuk a Forerunner 920XT sportórát, mely olyan fejlett szolgáltatásokat kínál, mint a futási dinamika<sup>1</sup>, VO2 max becslés<sup>2</sup>, valós idejű helyzetmegosztás és okos értesítések<sup>3</sup>. Lubics Szilvia felkészülését a 24 órás világbajnokságra is a Forerunner 920XT segíti (2015. április 11-12. Torino, Olaszország).

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

**GARMIN**

save > plan > share **connect**  
powered by Garmin

Forerunner® 920XT

<sup>1</sup>Ha HRM-Run™ szívritmusmonitorral együtt használja - egyes típusoknál alaptartozék, másoknál külön vásárolható.  
<sup>2</sup> Szívritmusmonitor használatakor. <sup>3</sup> iPhone 4s vagy újabb telefonokkal használható.

# A múlt és a jövő

## Nincs hónap verseny nélkül

A LiveWire Rally Team számára az időszámítás kezdetét a 2014 júliusában a LiveWire Energie által támogatott Mátra RS jelentette. Akkor két versenyzőpáros képviselte a csapatot: Erdélyi György–Dredán György egy Ladával, illetve Ferjancz András–Földi Nikolett egy Honda Civic Type-R-rel. Azóta nem telt el hónap úgy, hogy ne indult volna versenyen a csapat valamely tagja.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: LIVEWIRE RALLY TEAM



A Ferjancz–Földi és a Gecs–Dorkó kettős 2015-ben is így fognak száguldani, hogy a legjobb eredményekhez segítsék csapatukat



Augusztusban a Steelvent Miskolc Rali MARB futamán Erdélyi és Dredán hajtott a Ladát, majd szeptemberben a Kiskunlacházi FRT futamon vettek részt lazítás és szórakozás céljából. A hónap vége felé Andrásék az északi magaslatok meghódítása után a déli régió sprintversenyére látogattak el: a komlói Forrás Rali Sprintre. Októberben a 48. Mecsek Ralin az újonnan csatlakozó Cséplő Balázs és Cséplő Attila versenyző- és testvérpáros képviselte a csapatot. Számukra a lehetőség, melyet a LiveWire Rally Team adott, egy álom megvalósulását jelentette, hiszen nézőként már sokszor kilátogattak erre versenyre, tavaly viszont az ideiglenes licenst kiváltva immár rajthoz állhattak a Peugeot 106 S16-tal. Az I. MANNOL Pilisvörösvár Ralin a Ferjancz–Földi és az Erdélyi–Dredán páros indult. Sajnos Gyuriéknak nem sikerült

a teljes távot abszolválni karburátorhiba miatt, de Andrásék beérték a célba, kicsivel lecsúszva a dobogóról: negyedik lettek kategóriájukban. Novemberben a MARB nyugati régiójának utolsó versenyén, a Cél Trans Ralisprinten Andrásék már egy új autóval, egy Mitsubishi Lancer Evo IX R4-gyel indultak, illetve Balázs Locker János navigálásával, a már megismert Peugeot 106-tal. Mindkét páros számára eredményes verseny volt ez, hiszen két kategória ezüsttel gazdagították a csapatot. Végül decemberben Andrásék lazítottak az FRT utolsó futamán, Kiskunlacházán, majd az év záróeseményén, a Szilveszter Ralin. Hozzájuk csatlakozott a Gecs Máté–Dorkó András páros, a csapat új tagjai.

De mit is várnak a csapattagok az idei évtől?  
**Ferjancz András:** A tavaly már jól bevált felállással folytatom 2015-ben is. Niki lesz

a navigátorom, és a Berényi Laci-féle Mitsubishi Lancer Evo IX R4-gyel fogunk versenyezni. A Rali2-ben a teljes szezon szeretném végigvinni a lehető legtöbb teszt beiktatásával. Célunk, hogy abszolút 5-ben végezzünk. Kaptam egy megkeresést a ralikrosszból is, jelen pillanatban úgy tűnik, hogy az említettek mellett 1-2 futamon rajthoz állok majd egy Opel Astra szörnyeteggel, az egyik legnépesebb kategóriában.

**Cséplő Balázs:** Testvérem, Attila navigálásával tervezem a 2015-ös évet is. A Mecsek Rali után elkezdtünk építeni egy újabb Peugeot 106-ot, mellyel idén fogjuk a versenypályákat meghódítani. Tavaly még mindenképp a sprintekben gondolkodtunk, de András segítségével a Rali2-es licenst szeretnénk kiváltani. Amennyiben sikerül, úgy gondolom, nem fér már bele a sprint, de ha nem lesz Eger Rali, akkor az orfűi első sprinten fogunk rajthoz állni.

**Gecs Máté:** Ahogy eddig is, az irányvonalat a sprint adja, mégpedig a tavalyi rendszer szerint a MARB északi régiójának futamai, abban is a 6-2WD kategória, de mivel idei évre vonatkozóan még nincs semmi konkrétizálva, ezért ez tényleg csak terv. A felállást illetően mindenképp maradunk az E36 Coupe BMW-nél, és ha a munka vagy bármilyen más elfoglaltság nem jön közbe, Andrásal fogunk együtt versenyezni.

**Dorkó András:** 2015-ben a Túra hiányában másodosztályos versenyek vannak tervben a jól bevált felállásban, Gecs Máté navigálásával és a 325-ös BMW-vel. Aszfaltos futamokat tervezünk, de még nem döntöttük el, pontosan melyek lesznek ezek. Reméljük, minél több 325-ös autó fog összegyűlni, hogy jókat tudjunk csatázni. Az élményautózás sem maradhat el, idén is ki fogunk menni az FRT-re és a Rali Edzésre is csúszkálni egy kicsit.

**Köszönet a támogatásért:** Vitex Plus s.r.o., Livewire Energy Kft., LiveWire Rally Team, Paragraf-MGI s.r.o., Rics-Cont Business Kft., Print Profi, Power Racing Kft., Bayer Trans Kft., Tartós-Produkt Kft., Europe Market s.r.o., Digital Fire Kft., FAIR Diszkont, Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft., Duex Meta Kft., Duo Metal Kft., Wellness-Info Kft., Aura System Kft., Quasar Database Systems Kft., Web – Factory kft, Székelyi Kamion Technikai Bt., Hajnal és Kriszt Bt., Ali Transport Kft., Inker Bt., Pedro 2006 Kft., Zozo Trans Kft., Kolláth szerviz Kft., Pék cipő BT, Monik trans Kft., Sütőholding Kft., Admagic Kft., Rácz-Trans Kft., Era-Tel Kft., Márton Péter- Sped Kft., [www.versenyfelszerelés.hu](http://www.versenyfelszerelés.hu), [www.medicalcar.hu](http://www.medicalcar.hu), [www.felforditom.hu](http://www.felforditom.hu), [www.uspech.kft](http://www.uspech.kft) ([www.uspech.hu](http://www.uspech.hu)), [www.profiadiag.com](http://www.profiadiag.com)





# Gőzerővel minden fronton

A Varga Racing Team 2015-ös tervei

Minden területen beindult az élet a Varga Racing Team háza táján: a csapat ralisai már versenyeznek, miközben az egyesület elnöki tisztségét is betöltő pilóta, Varga Imre komoly sportszakmai szerepeket kapott.

SZÖVEG: VARGA RACING TEAM • FOTÓ: VARGA RACING TEAM

Miközben a gárda kötelékét erősítő Lukács „Csucus” Kornél és navigátora, Mesterházi Márk a Monte-Carlo Rali pályáit szelte, idehaza tisztújító közgyűlést tartott a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség. Ezen az ülésen Varga Imrét a voksoló egyesületek a Sporttanács tagjának választották, ráadásul az új elnökség a tereprali szakág vezetői tisztségével is megbízta: néhány nappal később a szakág tagjai hivatalosan is bizalmat szavaztak neki, így az egyébként is örökmozgó pilóta körül felpörögtek az események.

„Nagyon büszkék vagyunk arra, hogy Csucusék a Citroen DS3 RT-vel a WRC3-ban a 8., míg a Junior WRC-ben a 7. helyen zárták



a vb-évadnyitót. Ezzel párhuzamosan jómagam szerepet kaptam az MNASZ Sporttanácsában, megbíztak a tereprali szakág vezetésével is és a munka mindkét területen azonnal beindult. A terepralival tavaly nagyon elégedtem voltam, de az már a múlt, nincs értelme rágódni rajta. Amikor 2011 és 2013 között szakágvezető voltam, azon dolgoztam, hogy létrejöjjön egy olyan egység, amelyre lehet alapozni. Tanultam az akkori, illetve az azóta vétett hibákból és most mindent megteszek annak érdekében, hogy a műfaj minden tekintetben jobb, elismertebb és mindenki számára élvezhetőbb legyen idehaza” – fogalmazott Varga.

A sportember lassan a pályán is aktivizálja magát: terveit szerint együttese az Eger Ralin három autóval – az általa vezetett Subaru Imprezával, Csucusékkal, valamint Szegedi Ferenc Suzuki Ignisével – vesz részt, és a gárda dolgozik a terepralis Nissan King Cab felkészítésén is. „Egyetlen másodpercig sem unatkozunk, de motiváló, hogy látható eredménye is van a munkának, hiszen Csucusék remek szereplése mellett már örülhettünk annak is, hogy a szintén nálunk versenyző Lukács Andrisék kategóriájukban a 2. helyen zárták az FRT Kupát” – tette hozzá az egyesületi elnök.

# Oroszországból szeretettel

Zapletalék havas erőpróbája

Kiváló formában indította a 2015-ös Tereprali Világkupát a cseh torpedó, Miroslav Zapletal: a pilóta-konstruktőr számára az Africa Eco Race-en nem jól sült el az új H3-as premierje, az oroszországi hóban, fagyban bonyolított Northern Forest Baján viszont nagyon jól szerepelt.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: GARZONE

A 2009-ből egy magyar bajnoki címmel is rendelkező pilótának, saját bevallása szerint, nem jutott túl sok ideje a Hummer-küllemű versenygép felkészítésére. Állandó navigátora, a télen komoly szemműtéten átesett Maciej Marton visszatért a jobb egybe és a csehországi műhelyben dolgoztak valamicskét az Afrikában problémásnak bizonyult ötliteres, V8-as Ford Mustang szív hatékonyabb installációján is, a végeredmény pedig felülmúlta a várakozásokat.

A szezonnyitón Zapiék az abszolút értékelésben az 5. helyen végeztek, ami a világpupa-pontosztokodásban a 4. pozícióknak felelt meg. Ez a meglepetésembernek, a finn Jouni-Matti Ampujának volt köszönhető, aki csak az orosz bajnoki értékelésbe nevezett, ám Mitsubishi Pajerojával szárnyalt a finn határ közelében kialakított pályákon, és a vk-menőket elkalapálva megnyerte

a futamot. Ampuja produkciója a legkevésbé sem zavarta a cseh egységet, hiszen a Dakaron csúcskategóriásnak számító Mini és Toyota-Overdrive alakulat egy-egy párosát, Erik Van Loont és Marek Dabrowskit is maguk mögött tudhatták.

„Csodálatos futam volt, amelyet problémák nélkül sikerült teljesíteni. Ezúttal semmilyen gond nem adódott az autókkal, óvatosan és higgadtan mentünk, ráadásul még a környezetet is megfigyeltük. Bár az időjárás nagyon fontos szerepet játszott, Oroszország tényleg csodálatos vidék. Persze



adódott néhány nehéz szituáció a futam során, és lehettünk volna valamivel jobbak is, de az a legfontosabb, hogy itt vagyunk a célban, és jó eredményt értünk el” – értékelt Zapletal a nyitónapi 10 kilométeres super-speciál, valamint a kétszer 158 kilométernyi szelektív után.

A világpupa-értékelésben egyébként a WRC-navigátorból lett pilóta, Tapio Suominen végzett az első helyen, nyomában a címvédő Vlagyimir Vasziljevvel: a finn pilóta révén a Toyota-Overdrive nemcsak megismételte tavalyi oroszországi sikerét, hanem revansot is vett az X-Raid Minin a januári nagy Dakar-ütközést során elszenvedett vereségért. Zapletalt a frissen szerzett pontadag minden bizonnyal arra sarkalja, hogy kitartson eredeti terve mellett, és teljes világpupaszezont fusson, de remélhetőleg korábbi jó szokását megtartva feltűnik majd a magyar bajnokság néhány futamán is.



Zapletal a januári afrikai sivatagi kaland után a februári orosz hóban is bizonyított



JLK-CarTrade Kft.

Royalski Zrt. Részvénytársaság

Synlube

SZANI-OIL 2000 Kft.

adrenalin POWER ENERGY DRINK

VARGA RACING TEAM



# Előre a címért!

## Pődör Balázs mégis folytatja

Bár az előző év végén úgy hírtett, a 2005-ös magyar bajnok, sokszoros bajnoki második helyezett formulaautó-versenyző, Pődör Balázs szögére akasztja bukósisakját, és a jövőben csak gokartcsapatának irányítására fog összpontosítani, ám végül két új támogató formájában érkezett a mentőangyal, így a pilóta végül 2015-ben is ott lesz az autós gyorsasági-ob rajtrácsán.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT

FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Pődör számára amiatt is különleges lehet az idei év, hogy éppen 10 évvel ezelőtt, 2005-ben sikerült megszereznie máig egyetlen országos bajnoki címét az együléses formulaautók versenyében. 2004 óta a Szigetvári Racing Team színeiben versenyez, és 2005-ös bajnoki aranyérme mellett összesen öt év végi második helyezéssel is büszkélkedhet (2004, 2006, 2008, 2013, 2014).

Csapatfőnöke, Szigetvári Mátyás kitörő örömmel fogadta a hírt, miszerint minden akadály elgördült kiváló képességű pilótája 2015-ös indulása elől, így a Forma-3-as Dallarával Pődör idén is csatába indulhat a bajnoki tróféáért.

„A cél nem is lehet más, mint a bajnoki első helyezés.”

– Szigetvári Mátyás

„Úgy volt, hogy Balázs idén nem tud versenyezni az anyagi nehézségek miatt, ezért nagyon örülök, hogy végül minden akadály elhárult, hála a két új támogató, az OXXO és a Hungaroplakát Kft. érkezésének, akik biztosítják pilótánk számára az idej induláshoz szükséges hátteret. Aminek csapatfőnökként szintén nagyon örülök, az az, hogy a tavalyi hárommal szemben idén csak egy időpont-ütközés lesz az autós gyorsasági-ob és a gokart-ob futamai között, így Balázs is jobban tudja majd egyeztetni a két tevékenységét, és jobban a saját versenyzésére tud majd koncentrálni. A cél nem is lehet más, mint a bajnoki első helyezés” – mondta el Szigetvári Mátyás, aki egyúttal az is elárulta, csapata másik két formulaautóját idén Fekete Zoltán és Oliver Ofner fogja vezetni.



Pődör Balásznak idén ismét esélye nyílik, hogy a magyar formulaautózás trónjára lépjen. Ebben ugyanaz a csapat fogja segíteni, mint egy évtizeddel ezelőtt



# Aki nem volt gentleman

Gróf Zichy Tivadar, a magyar autósportbajnok



Zichy Tivadar arckifejezése önmagáért beszél az 1928-as Svábhegyi verseny rajtjánál

A főnemes fordulatós életének főbb mozzanatairól 1978-ban Londonban megjelent önéletírásában vallott szókimondó nyíltsággal. A That was no gentleman, that was Zichy című kötetből egy az életet lazán, könnyedén felfogó playboy képe rajzolódik ki, aki bármelyik nőt könnyedén megkaphatta, aki sosem vágyott családra, s aki nem bánt meg soha semmit.

SZÖVEG: NÉGYESI PÁL • FOTÓ: ARCHÍV

FOTÓ: MAGYARI NEMZETI MÚZEUM TÖRTÉNETI FÉNYKÉPTÁRA

Tivadar a család vérvonalát egészen a honfoglalóig vezeti vissza. A legendárium szerint Árpádot egy Zich nevű mongol is elkísérte, s tőle származik a Gothai Almanachban, a nemesek 1763–1944 között publikált nemzetközi kalauzában külön fejezetet érdemlő Zichy család.

Tivadar édesapja, gróf Zichy Béla Rezső többek között a Magyar Automobil Club egyik alapítója volt. Édesanyja, Mabel Elizabeth Wright Nagy-Britanniából származott, s ragaszkodott ahhoz, hogy gyermekeit hazai földön szülje meg. Tivadar 1908-ban látta meg a napvilágot Sussex járásban, Eastbourne on Sea faluban. Visszaemlékezése szerint édesapja betegsége miatt már hétéves korában ő lett a családban a férfi. Nem cso-

da, hogy 16 évesen már nagykorúnak számított, s nem sokkal később autóversenyzésre adta a fejét.

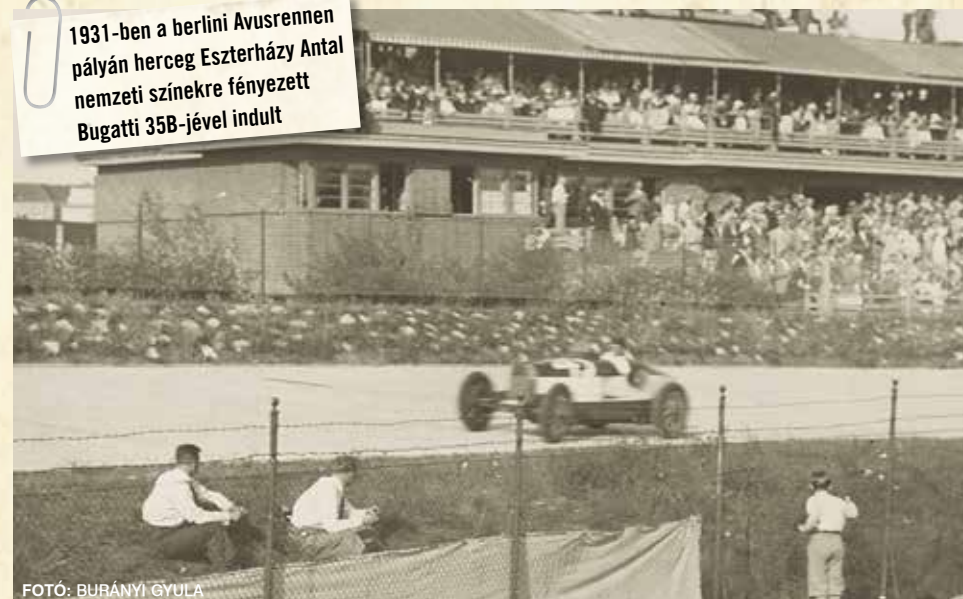
„17 évesen keresztülvekedtem magam különböző ralikon, s sikerült a tizenötödik, a tizedik, majd a hatodik helyre befutnom. Azután megérkezett az életembe Ettore Bugatti, és hét éven keresztül nem számított semmi más (kivéve a nők és az ital)” – írta az egykori pilóta. A hét év persze enyhe túlzás, hiszen sikeresen csupán két évig ragyogott: 1927-ben érte el első győzelmeit, majd 1929-ben csődbe jutott, s a hitelezők elől Nagy-Britanniába szökött. „1928-ban megvásároltam egy 2,3 literes Targa Floriót, amely nagyjából 200 km/h végsebességre volt képes, s hamar megtanultam annyira tisztelni, hogy rájőjjenek,

ezt a járgányt csak teljesen józan állapotban szabad vezetni.”

Zichy Tivadar gróf először 1928-ban hívta fel komolyabban magára a figyelmet, amikor a Nyíregyházán székelő Tisztántúli Automobil Club megbízhatósági túraújtjának részeként, a rakamazi egyenesben megrendezett 10 kilométeres gyorsasági versenyen 187 km/h átlagsebességgel győzött. Zichy erre a sikerre így emlékezett vissza: „Az autó úgy ugrált az egyenetlen útfelületen, mint egy jojo. Akkor még nem találták fel a biztonsági övet, s nem léteztek bukósisakok sem. Csak úgy lehetett az ülésben maradni, ha belekapaszkodtam a kormánykerékbe, s a bal lábam a kuplung alá dugtam, s mint egy zoké a fenekemet szinte végig a levegőben tartottam. Más írá-

nyú elfoglaltságaim miatt csak egy nappal korábban érkeztem, s így nem maradt időm az útvonal tanulmányozására. Egyszer csak feltűnt egy bogárhátú híd, s rájöttem, hogy már nincs idő fékezni. A Bugatti elszállt, s kb. 10 méter repülés után az útpadkán landoltam, alig néhány centire egy almafától. Azt hittem, hogy az ütközés elkerülhetetlen, ezért a jobb kezemmel eltakartam az arcomat, míg a bal kezemmel továbbra is a kormányt markoltam. Az autó össze-vissza kacsázott, s éreztem, hogy lassan felborulok. Mai napig nem tudom, hogyan kászálódtam ki ebből a zúrból.

1931-ben a berlini Avusrennen pályán herceg Eszterházy Antal nemzeti színekre fényezett Bugatti 35B-jével indult



FOTÓ: BURÁNYI GYULA

1929-ben az osztrák Semmering versenyen



FOTÓ: JÜRGEN NEUGEBAUER

A nézők egy emberként felkiáltottak, amikor látták, hogy keresztülselem a levegőt, de mivel amikor landoltam, mindent hatalmas porfelhő borított, ezért ők sem tudták, hogyan kerültem el a fát, és hogyan sikerült továbbhaladnom. Valami csoda folytán a helyes dolgot cselekedhettem. A Bug kiegészítette magát és a következő pillanatban már robogtam is tovább. Emlékszem, hogy a másodperc törtrészig elcsodálkoztam, hogy még mindig élek. Hirtelen ráébredtem, hogy végig tiszta erőből tapostam a gázpedálra, s valószínűleg ez mentett meg. Így nyertem meg a versenyt, hiszen a többiek érthető módon a híd előtt lelassítottak, így nem csoda, hogy a második helyezett átlagsebessége 20 km/h-val elmaradt az enyémtől.”

Zichy éveken át „hétről hétre” versenyautóba ült, „leginkább Közép-Európában és a Balkánon.” De nem volt egyedül. „Eszterházy Antal herceg, a mesésen gazdag dinasztia egyik tagja a nők szemében megtestesítette a mesebeli herceget. Magas és jóvágású volt, akibe rengeteg arisztokratikus gőg szorult, úgyhogy mindenkire, aki nem Eszterházy volt, kíváncsian tekingett, azon tűnődve, hogy vajon mi végre létezhetnek? ... Amikor elkezdtem a 2,3 literes Bugattit vezetni, Antal, csak hogy engem bosszantson, vásárolt magának egy kétliteres Grand Prix-t. Három másik sofőrrel

mint a rakamazi futam esetében, a svábhegyi „szenciós” teljesítmény sem egészen úgy történt, ahogyan az újságírók tudósítása előadta. 1987-ben a Magyar Hírlapban a szintén nemesi származású Hertelendy László nyilatkozott Raoul Wallenbergéről. Az interjúban szó esett a korabeli aranyifúságról is: „Nagyon jóban volt Zichy Tivadarral, egy dúsgazdag arisztokrata fiúval, aki szórta a vagyonát, amíg volt. Zichy Tivi hivatásos autóversenyző volt, illuminált állapotban is, mint egy örült száguldozott a Bugattijával. Néhány autóversenyző barátjakkal az Istenhegyei úton,

1928-ban a Magyar Túraút részeként megrendezett parádi hegyversenyen



„Emlékszem, hogy a másodperc törtrészig elcsodálkoztam, hogy még mindig élek.”

1928 őszén kisebb, mástél literes Bugatti 37-tel



közösen versenyistállót alapítottunk, s a molsheimi gyárból leszerződöttünk egy mérnököt. Persze mindenkinek saját szerelője és segédei voltak. A csapatot H. gróf, egy rém kedves, elszegényedett osztrák arisztokrata vezette, aki a Bugattit képviselte.” Az intimításokban sem szűkölködő fejezetből több érdekes részletre is fény derül gróf Salm-Hodgstraeten Hermannról, azaz H. grófról és a magyarországi Bugatti-állományról.

Zichy gróf karrierjének csúcspontja az 1928-as svábhegyi verseny volt. A részben új útvonalon megrendezett futamon „megdönthetetlen rekordot” ért el. Eredménye 3 perc 9,61 másodperc volt, melynek kapcsán a korabeli lapokban csakis felsőfokú jelzőkkel illették az ifjú sportembert. Ám csakúgy,

a Kékgolyó utcától a mai Vörös Csillag szállóig vad iramban hajtottak fel a hegyre, s ebben a versenyben Zichy részegen felállított útvonalrekordját senki nem tudta megdönteni.” Ez az állítás persze ellentmond Zichy Bugattival kapcsolatos kijelentésének, miszerint azt csakis józanon lett volna szabad vezetni, de a gróf jellemét ismerve, könnyen elképzelhető, hogy ezt a fogadalmát sem vette komolyan.

Mint az korábban említettem, 1929-ben Zichy gróf Nagy-Britanniába szökött. Ott pilótaként, filmrendezőként, majd fotósként csinált karriert. Az ötvenes évektől a Baron Studio alkalmazottjaként a gazdagok és híresek portréinak készítéséből élt. Halotti bizonyítványában a foglalkozás mellett a „filmproducer” szerepelt.





# Sosem kop' el

**Opel Astra Kupa: Egyszer volt és újra lesz**

Bő húsz évvel ezelőtt startolt el az Opel Astra Kupa, az első magyar márkasorozat debütáló futama. Akkor egy jó ötlettel kezdődött minden, ami azután elindított egy olyan lavinát, amelyből a magyar autósport maig táplálkozik, és amelyből csodák tucatjai születtek.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: FŐNIX MOTORSPORT

A márkakupa elindításának gondolata Cserkúti „Öcsi” József és Dancsó Pál elméjéből pattant ki, akik a csehek által futtatott Ford Fiesta Kupa mintájára honosították meg Magyarországon ezt az új, költséghatékony és egyenlő feltételeket biztosító versenyzési

formát. Az autók szériatestvéreikhez hasonlóan az Opel szentgotthárdi gyárából kerültek ki kész állapotban. Összesen 44 kupás Astra gördült le a sorról, amelyek közül az első évben 37 talált gazdára, ennyi versenyző sorakozott fel tehát a debütáláskor a Hunga-

roring rajtrácsára, hogy megküzdjenek egymással az autós gyorsasági ob keretében.

A különleges modellek ára 1 millió 250 ezer forint volt, ugyanannyi, mint a széria utcaié, viszont ezek sporteszköznek minősültek, így még az áfát is vissza lehetett igényelni utánuk. Magyarán, az Astra versenyzőváltozathoz összességében még olcsóbban is lehetett hozzájutni, mint a szalonautókhoz, az Opelnek csupán annyi kikötése volt, hogy közúti forgalomba ezeket sohasem lehetett állítani. A lengéscsillapítókat a SACHS biztosította, de ezeket is Magyarországon szerelték be, minden megvalósítás egy helyen, szigorú gyári felügyelet mellett történt, így garantálva az olcsó ár mellett a technikai egyenlőséget is.

Az eredmény? Egy olcsó, sokak számára elérhető belépőkategória az autósportba, ahol nem a technikai különbségek, hanem



Egy képen a Zengő Motorsport első három magyar bajnoka (balról jobbra): Kempf Zoltán, Zengő Zoltán és Ferencz Károly



Cserkúti József és Dancsó Pál, az Astra Kupa hajdani elindítói



Az egyenlő műszaki feltételeknek köszönhetően mindig a pilóta tudása döntött, de volt, hogy bizony nemcsak a papírforma borult, hanem az autó is



a pilóták tudása döntött az eredményekről, amely még vonzóbbá tette a sorozatot sokak számára, csakúgy, mint a díjazás. A csapatverseny fődíja ugyanis egy utcai Opel Astra volt, míg az egyéni pontverseny, sőt az egyes versenyek legjobbjai is komoly pénzjutalomban részesültek. Dancsó Pál szervező elmondása szerint, bizony volt olyan alakulat, amelynek meg is térült a befektetés, és a jó eredmények következtében a befolyt pénzdíjak gyakorlatilag kiegyenlítették kiadásait.

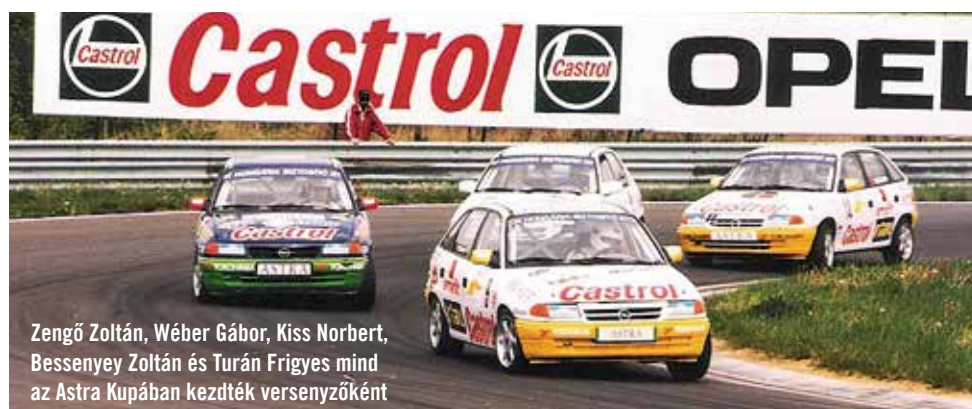
Ahogy megindult a kupás Astrák építése Szentgotthárdon, azzal jelképes értelemben a magyar autósport későbbi, mai csodálatos eredményei is futószalagon kezdtek el érkezni. Rengeteg olyan versenyzőt, csapatfőnököt, szerelőt, közreműködőt tisztelünk ma, akiknek az Opel Astra Kupa jelentette az első lépcsőt, a belépési lehetőséget az

autósport vérkeringésébe. Hihetetlen példája ez annak, hogy mennyi minden pozitív dolog kerekedhet ki egyetlen jó és építő jellegű ötletből, amelyet nem az egyéni haszonlesés, hanem egy közösség építésének önzetlen szándéka vezetett.

A zsenik és a legnagyobb tehetségek nyilván előbb-utóbb így vagy úgy, de utat törnek maguknak, de azért nem árt, ha van hol elindulniuk. Épp ezért felbecsülhetetlen az az érték, amit az Opel Astra Kupa adott a magyar autósport számára. Zengő Zoltánra ma példaképként tekintünk, és csapata, a Zengő Motorsport, valamint Michelisz Norbert sikereitől hangos a WTCC világa. De neki is el kellett indulnia valahol. Még a zseninek is kell egy esély, egy lehetőség a legelején. És ezt számára is az Opel Astra Kupa jelentette, ahol 1995-től versenyzőként







Zengő Zoltán, Wéber Gábor, Kiss Norbert, Besseney Zoltán és Turán Frigyes mind az Astra Kupában kezdtek versenyzőként



1994 és 2006 között 13 éven át nyújtották a versenyzők a kupás Astrákat – mindhiába! Az Opel sose kop' el



„Még mindig van hét Astrám, és máig elővesszük őket egy-egy élményautózásra. Igazi elnyúlhatetlen gépek ezek.” – Zengő Zoltán

tűnt fel, majd 2000-tól átvette a sorozat irányítását, és egészen a 2006-os befejezésig ő vezette azt.

„Nekem még mindig van hét ilyen autóm az udvaron, és máig elővesszük őket egy-egy élményautózásra. Igazi elnyúlhatetlen gépek ezek” – meséli érdeklődésünkre Zengő Zoltán, aki később a Renault Clio Kupát is az Opel Astra Kupa mintájára szervezte meg. Utóbbi sorozatnak is számos kiváló magyar pilóta feltűnését köszönhetjük.

Kiss Norbert kamion-Európa-bajnokunk is itt indult el az autóversenyzői pályán Szabolcs Róbert támogatásával, és ha nincs egy ilyen

olcsó belépőszint, talán örökre megmarad a szimulátorozás és a virtuális száguldás világában. Ugyanez igaz Wéber Gáborra, a SEAT Leon Európa-kupa későbbi bajnokára is, aki az Opel Astra Kupa Média Kupájában tűnt fel először a versenypályán. Besseney Zoltán is a Média Kupában kezdett, ma már kétszeres rali-Európa-bajnokként tiszteljük. Turán Frigyes későbbi többszörös túraautó-bajnokot, napjaink egyik legeredményesebb raliverenyzőjét is ennek a sorozatnak köszönhetjük, csakúgy, mint az FIA GT3-as Eb-n és különböző hosszútávú versenyeken szép eredményeket elérő Walter Csabát, vagy a Pikes Peaken



Az évek során számos hölgypilóta is kipróbálta magát a márkakupa-sorozatokban. A teljesség igénye nélkül: Walterné Dancsó Adrienn, Bús Edina, Soós Szilvia, Veres Szilvia, Tormási Edit, Liscsinszky Olga vagy épp Demcsák Zsuzsa



Az első idényben 37 autó sorakozott fel a rajtrácsra, és később is megmaradt a szokatlanul magas indulói létszám

saját tervezésű, 12 kerekű járgányával álmaikat kergető Antal Krisztiánt.

Nagyon hosszan sorolhatnánk még a neveket, hiszen ha rövid ideig is, de többek között Kesjár Csaba unokaöccse, ifj. Kesjár János, a raliban sikert sikerre halmozó Turi Tamás és Gerencsér Tibor, a később világhírű gokartcsapatot felépítő és ott a DTM-bajnok Marco Wittmant is segítő Kálmán Péter, a túraautózásban villogó Barta Attila, valamint az MNASZ újdonsült elnöke, Oláh Gyárfás is megfordult ebben a bajnokságban. Ha más nem, azt a szemléletet egy életre magukkal vitték innen, hogy lehetetlenek nincsenek, és igenis merjünk magyarként, egy ilyen kis nemzet tagjaként is nagyokat álmodni.

És ennek a történetnek, a csodák zuhatagának 2006-ban sem szakadt vége a sorozat befejeztével.

Ujházi László, mindenki „Tyuki bácsi”-ja, aki 1994-ben éppen ennek a sorozatnak köszönhetően tért vissza hosszú kihagyás után a ralikrossz-ob-n a Junior Kupát, amely azóta olyan tehetségeket nevelt ki, mint Góth Viktor, Klausz Kristóf, Marton Gergely, Benyó Máté, Kádár Patrik, Vaskó Dominik és a többiek. A saját példájából tudta, meny-

nyire fontosak az ilyen olcsó belépőkategóriák és az egyenlő feltételek ahhoz, hogy egy tehetség meg tudja tenni az első lépést az autóversenyzői pályán. Emlékezett rá, és azt a jót adta tovább az utána jövő generációnak, amit ő kapott az előtte levőktől.

De a történetnek itt még mindig nincs vége. 2015-ben ugyanő – az Off-Road szakág hathatós közreműködésével – elindítja a ralikrossz-ob-n az Opel Astra Kupát. És nemcsak a név egyezik, hanem az autók is ugyanazok lesznek, amelyekkel 1994-ben útjának indult a hajdani széria. Merthogy ezek a magyar gyártású versenyautók még húsz év múltán is futnak és versenyképesek. Tavaly többek között Varga Viktor és Vaskó Dominik is egy ilyen kocsival indult az ob-futamokon, idén pedig 12 versenyző részvételével veszi kezdetét az újabb fejezet...

A többi az élet írja tovább, és mindazok az emberek, akiket valaha magukkal sodort ez a csodalavina. Mi ki nem kerekedik olykor egy jó ötletből, nemde?

Az információkért külön köszönet Dancsó Pálnak, Cserkúti Józsefnek, Zengő Zoltánnak, Ujházi Lászlónak, Kempf Zoltánnak, Gyabronka Istvánnak és Barta Attilának, a képanyagért pedig Vida Jánosnak.

Tavaly a ralikrossz-ob-n behizonyosodott: a jó 20 éves magyar technikák még mindig versenyképesek. Idén pedig újraindul az Astra Kupa – immár ralikrosszban

#### Az első, 1994-es bajnokság végeredménye

1. Porth Gábor	159	16. Várkonyi Szabolcs	32
2. Él István	127	17. Telek Zoltán	31
3. Antal Krisztián	112	18. Gyabronka István	31
4. Bakos András	109	19. Nagy Sándor	30
5. Kálmány P. László	97	20. Csatornai Csaba	20
6. Szász László	90	21. Takács Péter	20
7. Turán Frigyes	89	22. Brachna László	16
8. Domján Kázmér	82	23. Ledényi Béla	15
9. Dara Gábor	69	24. Szélesi Mihály	14
10. ifj. Kesjár János	64	25. Faragó András	10
11. Barta Attila	55	26. Tóth Gábor	10
12. Müller János	37	27. Ujházi László	6
13. ifj. Tormási Attila	34	28. Kocsis Imre	3
14. Koch Gábor	34	29. Debreceni Gyula	1
15. Klink János	33		

#### Az Opel Astra Kupa bajnokai

1994	Porth Gábor	2001	Gál Szabolcs
1995	Bakos András	2002	Krecz Zsolt
1996	Porth Gábor	2003	Brachna László
1997	Porth Gábor	2004	Farkas László
1998	Porth Gábor	2005	Farkas László
1999	Locskai Lajos	2006	Molnár Zoltán
2000	Kempf Zoltán		



# Nincs megállás

A CRG még nagyobb sikereket vesz célba

Fennállása legsikeresebb szezonját teljesítette 2014-ben a CRG Gokartsport Egyesület, hiszen pilótáik a különféle kategóriákban bajnoki címig és dobogós helyekig jutottak, miközben a csapatversenyben a második helyezést érték el. Az év megkoronázásaként pedig a juniorok között egy versenyzővel a spanyolországi világdöntőre is kijutottak.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TDK

A CRG már több éve a világ élvonalába tartozó technikát szállít, Magyarországon pedig a Pődör Balázs által irányított csapat élvezi a gyár támogatását. A márka folyamatos fejlesztéseket végez a gokartok vázain,

s a csapat szerint ez is nagyban közrejátszik az eredmények javulásában. Pődör Balázs neve egyáltalán nem ismeretlen a hazai autósportban, hiszen immár 23 éves versenytapasztalattal rendelkezik, ami szinte

egyedülálló referenciának számít ma Magyarországon. Jelenleg az Autós Gyorsasági OB résztvevője, ahol a Szigetvári Racing Team formaautóit vezeti, és tavaly második helyig jutott a bajnokságban.

A csapatnál nemcsak a technikával, de az utánpótlással sincs gond: Pődör egy versenyzőképző iskolát működtet, amit minden évben sok fiatal keres fel a Kart Farm gokartpályán. Őket próbálják profi szintre képezni, és közülük minden szezon előtt 2-3 tehetséget felemlenek a csapathoz, akik részt vehetnek a magyar bajnokságban. Nem lesz ez másképp idén sem. Mindez természetesen nem működhetne megfelelő háttér nélkül: a CRG Gokartsport Egyesület munkáját több kiváló szakember segíti, hiszen Szűcs László és Zsibrita Krisztián is évek óta fontos feladatokat látnak el, egyszerre edzőként, mérnökként és szerelőként is helyt állva.

A csapat igencsak büszke a magyar bajnokságokban elért 2014-es eredményeire. A legki-

sebbe között, a Micro Max Euro-döntőben Kun Ruben 6. helyezést ért el, míg a Mini Max kategóriában bajnoki címig jutott Körmöczi Balázs, a második helyezett pedig Körmöczi Gergő lett. A Junior Maxban másodikként zárt Sövény László, aki a már említett világdöntőre való kvalifikálás mellett az év junior gokartversenyzője is lett. A Max Senior kategóriában, azaz a felnőttek között pedig Fodor Árpád végzett szintén másodikként. Ezen felül meghívásos versenyekről is szép eredményeik vannak: tavaly a Gulyás Kupán ifj. Lázár Vilmos második lett a Micromax gyermekkategóriában, Nagy Sándor pedig a Minimax gyermekkategóriában első helyet szerzett. Nagy Milán ugyanitt váltós gokarttal szintén első helyezést ért el. Jerkó Patrik is felállhatott a pódiumra

tetejére tavaly, a fiatal pilóta egy cseh meghívásos versenyen diadalmasan végzett.

2015-ben a gyermek, a junior és a felnőtt kategóriákban összesen 12-14 pilótát indítanak, elsődleges céljuk pedig a tavalyi lendület megőrzése. Az ehhez vezető úton Pődör néhány újabb bajnoki címben reménykedik, mialatt a csapatbajnokságban sem adnák az első három helynél lejjebb. Emellett a 2014-es egy után idén már két pilótával szeretnének kijutni a Rotax világdöntőre, a junior mellett a felnőtt korosztályban is.

BELL MOUNT Kft. BT MONTAGE Kft. Holistic Trade Kft.



## PÖDÖR BALÁZS

Versenyzőképző Iskola

06 30 361-3686

www.gokartport.hu

Sövény László

Nagy Sándor

Kun Ruben

Ifj. Lázár Vilmos

Körmöczi Balázs

Nagy Milán

Jerkó Patrik

Fodor Árpád

Körmöczi Gergő



# Megérte kivárni



„Az újdonság egyszerre modern, vonzó és funkcionális.”

## Acura/Honda NSX

Akárcsak az első nemzedék esetében, 25 évvel a történelmi premiert követően idén Detroitban megint meglepte a világot supersportkocsijával az F1-be visszatérő autógyártó.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: ACURA/HONDA

„Arra törekedtünk, hogy az új NSX megőrizze elődje legjobb tulajdonságait, ugyanakkor olyan sportkocsi szülessen, ami új szintre emeli a vezetési élményt, s minden egyes alkatrésze műremek” – mondta Detroitban Mike Accavitti, az Acura üzletág vezetője.

Noha az autógyártó könnyen hozzáférhető az ember a felsőfokú jelzőkhöz, nem túlzsúfolt idejekorán kijelenteni?

Habár az NSX tervezésekor tiszta lappal indultak a mérnökök, a japán kétüléses sport-

kupé mégis a klasszikus építésmódot követi: karosszériája széles és alacsony, orra felettébb agresszív, fara pedig az első kiadást idézi. Egyszerre modern, vonzó és funkcionális, jellegzetes oldalsó légbeömlői és lebegő hatást keltő C-oszlopoi úgy szabályozzák a levegő áramlását, hogy kellő hűtést kapjon a motor, egyszersmind biztosítják a remek úttartáshoz szükséges leszorítóerőt. A Honda „Interwoven Dynamic Designnak” hívja ezt, amikor is „a stíluslemek megbonthatatlan formai

egységet képeznek, és emellett hozzájárulnak a nagy teljesítményhez.

Hogy a modell igazodjon az új, hosszabban elhelyezett, V6-os, kilencfokozatú automatikus váltóval társított erőforráshoz, a sorozatgyártású karosszériát nyolc centivel meghosszabbították, illetve két és fél centivel kiszélesítették, továbbá kicsit előrébb hozták a kabint is a 2012-es koncepcióautóhoz viszonyítva. Ezen túl módosították a motorháztetőt és az első lökhárítót, valamint optimalizálták a hátsó spoiler alakját is.

Az NSX belső tere szintén különleges. Nemcsak azért, mert a pilóta messzire beláthatja maga előtt az utat, hanem abból kifolyólag is, hogy mennyire egyszerűen, ösztönösen irányíthatja az autót, miközben a kategória egyik legkényelmesebb kialakítása fogadja. Még az ülések is szokatlanul komfortosak a kiváló oldaltartásuk

ellenére, s a ki- és beszállás sem okozhat gondot az utasoknak. A műszeregység szintén elismerést érdemel, hiszen a dinamikus TFT-kijelző az Integrált Dinamikai rendszer az összes adatot megjeleníti, amit a sofőr csak szeretne.

A kézzel készülő, bőrkárpitozású műszerfal a meztelen sportmotorok stílusát idézi, és esztétikai funkcióján túl a karosszéria merevségéhez is hozzájárul, csakúgy, mint az ultravékony, mégis szupererős A-oszlop. A legfontosabb talán mégis az, hogy a sport-hibrid hajtásláncot aktiváló power-gomb a közép-konzolon kapott helyet.

Az Acura/Honda fejlesztői minden tapasztalatukat belesűrítették a modellbe, így jöhetett létre a Super-Handling All-Wheel Drive (SH-AWD) rendszer, minden idők egyik legkifinomultabb, legfejlettebb, legintelligensebb hajtáslánca. ➔



# AQUAPROFIT

## Több mint tanácsadás



[www.aquaprofit.com](http://www.aquaprofit.com)





A hátsó, közvetlen hajtású villanymotor a váltó és a V6-os között kapott helyet, alkalmazása a gyorsítást, a lassítást és a váltást is hatékonyabbá teszi. Az első kerekeket különálló, független teljesítményleadású elektromotorok hajtják, melyek azonnal, késlekedés nélkül bekapcsolódnak a hajtásba, ha a biztos úttartás úgy kívánja.

A maga idejében az NSX volt a világ első alumíniumkarosszériás szupersportkocsija, az új generációnál pedig számos új, különleges anyag és innovatív gyártási eljárás mutatkozott be. Maga a kocsi test egy alumíniumból, szupererős acélból és egyéb speciális anyagokból készülő, ultramerev, különleges hegesztési technikával összeillesztett belső keretre épül, ehhez kapcsolódik a szénszál-as padlólemez. A speciális kasztni és építésmód osztályának legalacsonyabb súlypontú szereplőjévé teszi az NSX-et.

„A maga idejében az NSX volt a világ első alumíniumkarosszériás szupersportkocsija.”

Futóműve négy teljesen független, alumíniumból készülő felfüggesztésből áll össze, az autó kiemelkedő teljesítményét 245/35Z R19 (elöl) és 295/30Z R20 (hátsó) méretű, nagy teljesítményű ContiSportContact abroncsok továbbítják az aszfaltra. Szintén elsőrangú a könnyen kezelhető, lineáris erőleadású fékrendszer is, amelyet hatdugattyús első és négydugattyús hátsó féknyergek, illetve karbon-kerámia féktárcsák alkotnak.

Az Acura/Honda választékának csúcsmo- delljeként fellépő, teljesítmény és presztízs terén egyaránt a legmagasabb színvonalat képviselő NSX értékesítése a nyáron indul, az első példányokat az év végén vehetik át a szerencsés tulajdonosok.

A márka csúcsmo- delljének első példányai- ba év végén ül- hetnek bele a szerencsés tulajdonosok



## Őfordsága, III. RS

### Ford Focus izomautó

Özönlenek a Ford sportmodelljei: a két végletet jelentő Fiesta ST és GT közé felsorakozott erőgépek listájára legutóbb Kölnben maga Ken Block „driftelte be” a harmadik generációs Focus RS-t.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FORD

A ferde hátú modell most először a világ minden jelentős piacán kapható lesz. Bár egyelőre kipróbálni nem lehetett, az ígéretek szerint az RS forradalmian új Ford Performance Összkerék-hajtása és Dinamikus Nyomatékvektor Szabályozása kategóriaelső kanyarsebességgel és páratlan irányíthatósággal ruhazza majd fel az autót. A 2,3 literes EcoBoost motort kifejezetten ide fejlesztették ki; a blokk különleges áttervezésével a teljesítmény 320 lóerőre nőtt.

Az új Focus RS 1968 óta immár a harmincadik modell az RS emblémát viselő járművek hosszú sorában; az autó a németországi Saarlouisban készül majd, és forgalmazása az év későbbi részében veszi kezdetét. A vállalat a Genfi Autószalonon, az autó globális bemutatásának alkalmával közöl részletes információkat az újdonságról.

A hatásos megjelenésű külső formaterv kiváló légellenállást és hűtőhatást biztosít





# Ezt már mutattam?



Krómmal szegélyezett oldalsó beömlőnyílás: a díszítés emeli a Gran Coupé presztízsét



Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4638/ 1825/ 1404 mm
Motor:	1997 cm <sup>3</sup> , 245 LE/5000-6500, 350 Nm/1250-4800
Gyorsulás (0-100 km/h):	6 s
Ár:	20 807 700 Ft (alapár: 13 025 000 Ft)
Tesztautó:	BMW Magyarország Kft.

## BMW 428i Xdrive Gran Coupé

A bajorok művészi szinten művelik a modellválaszték szélesítését, az egyik legjobb példa erre a tevékenységre a 428i Gran Coupé.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A prémium gyártók lassan minden létező piaci rést lefednek, és ha nem találnak üres szeletet a palettán, akkor kitalálnak egy új kategóriát. Az egész procedúra a vásárlási szokások rendkívül alapos felméréseivel indul, majd jön az eddig még nem látott, csak itt, csak nálunk kapható újdonság. Mikor elkészült a vékonyka szeletbe pontosan beleillő autó, akkor nyakon öntik egy „kiemelkedsz vele a tömegből” kezdetű marketingzöveggel és tálalják. Ezek a müncheni hármas alapjaira épülő Gran Coupé születési körülményei, és hasonlóképpen jött létre a GT is.

Az eredmény? Ha valaki nem akar egy „közönséges” hármás BMW-t venni, akkor nyúlhat a Gran Coupéhoz, amely keret nélküli ablakival, elegánsabb stílusával finoman elkülönül a többi kategóriatársától. A négyes kupéknál jó-

val praktikusabb a kettővel több ajtaja miatt, ráadásnak pedig még ott a 400 literes csomagtere.

Ami a műszaki tartalmat illeti: a BMW-t is elérte a turbósítási láz, a jó hírű, fejlett dízelek mellé megérkeztek a feltöltős benzinmotorok. Itt már nincs szükség a 28-as keresztvén által sugallt hathengeres kialakításra, kisebb erőforrással is széles fordulatszám-tartományban használható nyomatékot és lóerőt találni, ez a gyakorlatban szinte mindenhol jól húzó motort jelent, amellyel – ha civilizáltan közlekednek a tulajdonosok a közúton – állítólag 7 literes fogyasztás is produkálható. (Nekünk 9 volt a legjobb eredményünk, de mindez feltehetően csak keveseket befolyásol.) Ha mégsem a spórolás a lényeg, hat másodperc alatt fenn van százon és csak 250 km/h-nál ér véget


a száguldás. Ez mutatja, hogy hol tart ma az autotechnika. Ami felhozható ellene, hogy csak sportmódban jön belőle elő az ördög, az is szocializálódva, kulturáltan. Ez valószínűleg azért, hogy aki igazán sportosat akar, az ráharapjon az M3 és M4 logókkal is eladható leg-sportosabb autókra.



Amennyiben a felsoroltak esetlegesen kevésnek bizonyulnak a kifinomult ízlésű vásárlónak, ott a négykerék-hajtás, amely télen, csúszós körülmények között biztonságosabban teszi a közlekedést. A ZF nyolcsebességes automatája előtt már elég sokszor térde rogyott a szakma, ez itt sincs másként. Akad

itt még Luxury Line csomag, amely extra krómdíszítéseket és arisztokratikus bőrkárpitot takar (1,2 millió Ft), Professional navigációs rendszer (830 ezer Ft), Steptronic sebességváltó (782 ezer Ft), LED-es adaptív fényszóró (632 ezer Ft), memóriás elektromos ülés vagy adaptív M-futómű (366 ezer

Ft), hogy a lábrendítő csomagternyitás és a head-up display mellett csak a legkülönlegesebb dolgokat említsük. Igazából akad minden, ami szem-szájnak ingere, nomeg amit a pénztárca elbír.

Persze, ki mondta, hogy a minőséget nem kell megfizetni? 

Amit látunk, az a hármás kupé belső és külső tere, megbolondítva a keret nélküli ajtókkal, nomeg a hátsó ülések utasainak kényelmével





# Árral szemben



## Toyota Auris Hybrid Icon Limited

Az Auris hibrid kivitele remek alternatívája a dízel és a kis hengerűrtartalmú, turbófeltöltős benzines autóknak, ráadásul a világ is egyre jobban ráébred, hogy a benne alkalmazott technika lehet a megoldás a jövő közlekedési kihívásaira.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A Toyota szerencsére tartja magát a saját elképzeléseihez és egyre tovább bővíti a vegyes üzemű autói kínálatát. A japán nagyvállalat a hibridekben, a tölthető hibridekben és a hidrogén üzemben látja a jövőt, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a dízelmotorokat a BMW-től vásárolják, így a fókusz csak a benzinmotorok és az előremutató technológiák fejlesztésére irányul. Bár Magyarország elég távol fekszik a világ autóiipari vérkeringésének ütőereitől, az elképzelés hosszútávú életképességét jól mutatja, hogy már az olyan vidéki városok környékén is szépen szaporodnak az elektromos töltőállók,

mások, mint mondjuk Miskolc – ahonnan tesztautóink is származik.

Az Auris hibridnek nincs szüksége konnektorra, ám konstrukciója így is elfogadható gyorsulást (10,9 s) és végsebességet (180 km/óra) kínál, amihez hozzájön a fokozat nélküli váltó kényelme, és a hibridek leglényegesebb eleme, az elektromos hajtás. Ez ötven km/órás sebességig működik, innentől kezdve már jár a négyhengeres is. Addig viszont olyan életterést biztosít, amit csak az elektromos autók adhatnak: akár két kilométer is lehet haladni elektromos üzemmódban. Ilyenkor teljes a csend az utastérben, ez csúcsgalamban,

alkalmanként néhány métert megtéve nagyon jó életterés. A rendszer persze fékezéskor tölti az akkumulátorokat, a nagyon optimista gyári fogyasztási értékek a valóságban 5,6 körüli átlagot jelentenek, ami igen jónak számít.

A hibridség nem „ordít” az autóról, legjobban az elöl látható Toyota jel foglalatára árulkodik a kocsi „zöld” mivoltáról. A kékség az utastérben is folytatódik, a váltó fokozatválasztó kapcsolója hideg kézben pompázik, és ugyanez mondható el a indítógombról is.

A nagy pozitívum, hogy az akkumulátor-csomag a hátsó ülések ülőlapja alá került, így a 360 literes csomagtartó tovább bővíthető. Aki nagyobb poggyásztérre vágyik, annak a kombi ajánlható, ahol az elfektetett hátsó üléseken akár két méter hosszú tárgyak is szállíthatók.

Gondot legfeljebb a vételár jelenthet, hiszen az Auris Hybrid változatáért annyit kérnek, amennyiért már egy kategóriával nagyobb, hagyományos modell is elérhető. Az előremutató technológiát azonban soha nem mérték olcsón, és akinek számít környezete védelme, és megteheti, nem fog sokat gondolkodni, milyen autóra üljön.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4275/ 1760 /1460 mm
Motor:	1798 cm <sup>3</sup> + 25 LE villanymotor, összteljesítmény: 136 LE/ 5200, összesen 207 Nm
Gyorsulás (0–100 km/h):	10,9 s
Ár:	7 310 000 Ft (alapár: 6 860 000 Ft)
Tesztautó:	Toyota Balogh – Miskolc Lorántffy utca 32/b (tel.: 46/310000)



# Drágának találja az új autókat?

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

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



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

**Kövesdán**Kft  
independent car dealer and repair service



www.Porsche911service.hu

2012 Porsche 911 Carrera S



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



**Kövesdán**Kft  
independent car dealer and repair service

# Harmadjára

## Skoda Fabia Style 1,2 TSI

Színre lépett a Skoda kisautójának harmadik generációja, amely szinte minden tekintetben felülmúlja elődjét.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az újdonság az Octaviánál és a Rapidnál megismert hűtőráccsal hódít, ennél izgalmasabb, hogy a lemezek alatt már a VW konszern MBQ padlólemeze található. A Fabia alapverziója 65 kilós súlyvesztéssel indított, ami igen jó hatással van a fogyasztásra, dinamizmusra. Az 1,2 literes turbómotor 110 lóereje 9,4 alatt röpti százra az újdonságot, a turbómotor teljesítményleadása egészen dízelszerű, mert 1400-tól egészen 4000-ig áll rendelkezésre a 175 Nm nyomaték. A hangszigetelés jól sikerült, alig hallatszik a motor hangja.

Érezni, hogy a Skoda ennél jobb autót is képes lett volna építeni, de akkor már veszélyeztetette volna a VW Polo felségterületét



A merev és könnyű karosszéria előnye nemcsak a jó vezethetőségben nyilvánul meg, hanem a zörgésmentes utastérben is. A műszerfalról alfás életérzést ne várjunk, a standardot azonban hozza, ami keményebb műanyagokat és egyszerű vonalvezetést jelent. Fűszert jelent a Skoda élére vasalt világában, hogy a műszerfal színes betétjét, különböző képek



kel lehet feldobni, később például lesz lehetőség saját fotó beépítésére is. Nagy pozitívum, hogy az utastérben sok a rakodóhely, az első ajtó zsebében például 1,5 literes üveg is elfér. A középkonzol érintőképernyős kijelzője pazar, még ha magyar menü nem is áll rendelkezésre hozzá.

A német hátszél a keményre tömött ülésekben is jelentkezik, amelyek elől és hátul is elegendő helyet biztosítanak, de szerencsére kényelmesek. A lábterekben és az utastérben a 90 milliméteres szélességnövekedés nem érezhető annyira, mint amit a kilenc centi első hallásra sejtet.

A karosszériánál sportosabb, egyénibb irányba változtak a dolgok, elődjénél 33 milliméterrel alacsonyabb az új Fabia, a fehér tető és az A oszlop egyénivé és sportosá varázsolja a külsőt. Ez variálhatóságból ötöst jelent, mert a karosszériákkal kombinálva a két tetősínt, 125-féle verzió alakítható ki.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	3392/1732/1467 mm
Motor:	1197 cm <sup>3</sup> , 110 LE/4600-5600, 175 Nm/1400-4000
Gyorsulás (0-100 km/h):	9,4 s
Ár:	4 805 960 Ft (alapár: 2 699 300 Ft)
Tesztautó:	Miskolc Autóház Kft.

## Fizessen elő most

# 32%

kedvezményel!

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

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

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

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

Elérhetőségeink, további információk: levél: 3504 Miskolc Pf. 90;  
tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491, e-mail: elofizetes@formula.hu



**RÁADÁS**

Most minden előfizetéshez a **Forma-1 dumák** című könyvet adjuk ajándékba!



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



# Fanni

és a Renault



## Lány

**Név:** Fanni

**Kor:** 19 év

**Foglalkozás:** tanuló

**Lakhely:** Budapest

## Autó

**Név:** Renault Megane Coupe-Cabrio

**Gyártási év:** 2013

**Teljesítmény:** 1998 cm<sup>3</sup>

**Motor:** 140 LE



Fotó: Janics Attila





## OLVASÓINKTÓL

### Tilos sisakfestést váltani

Régen a sisakjáról lehetett megismerni a pilótákat, a dizájn az egész karrierjük során változatlan maradt. Az utóbbi években éppen az volt a gond, hogy bizonyos pilóták úgy kezdték változtatni a sisakfestésüket, mint az alsónadrágot. Egy versenyző karakteréhez hozzátartozik a vele azonosítható bukó is. Helyes, hogy gátat szabnak a festés folytonos változtatgatásának.

Grain András

### Szükség van 1000 lóerőre?

Az F1-nek elsősorban versenynek kell lennie, nem pedig technológiai csatának. Megtartva a biztonság magas fokát, a pilóták tudását előtérbe helyezve kellene versenyszellemet létrehozni a sportágban. Én legalábbis egy személynek vagy csapatnak inkább drukkolok, mint egy autónak.

Somodi László

### A jövő F1-es autója?

Igazából a legegyszerűbb az lenne, ha jóval több téren szabad kezét kapnának a gyártók és a tervezők. Tény, hogy ilyen ötletek születnének, de akkor se lenne szerintem olyan hatalmas különbség a csapatok között.

Besenyey Balázs

### Alonso-Button csata?

Két, a fejével is versenyző pilótáról beszélünk – szerintem Alonso szerepel majd jobban, de Button végig ott lesz a sarkában, és párszor le is győzi majd. Nem olyan lesz a helyzet, mint Massa és Raikkönen esetében, akik csak távolból figyelhették Alonsót.

Márk Varga

### A mezőny létszáma a fontosabb?

Ez továbbra is az F1, ahol elvileg a legjobbak vannak jelen. Aki nem tud talpon maradni, annak ott vannak az alacsonyabb kategóriák. A csúscategória megmentéséhez újra látványos és valódi versenyzésre lenne szükség, amiből automatikusan jönni fog majd a több néző, több támogató, majd a több pénz, és ezáltal máris meg fognak élni a csapatok.

Szűcs Mihály

### A WTCC-s rivalizálás

Szerintem nem jó ez az út. Elég szembefeszülés és gyűlölködés van az emberek között. A WTCC szerintem attól is szép, hogy még megmaradt benne a „baráti” stílus. Természetesen megy a versengés egymással, de nem egymás torkának ugorva, mint olykor az F1-ben. Ha ebbe a közegbe beengedjük ezt a rossz szellemet, az egy idő után a paddockot is mérgezi majd. A pilótáknak egyébként is van lehetőségük egymás között megbeszélni a nézeteltéréseket, a rajongók viszont azonnal egymásnak esnek majd a különböző fórumokon.

Gábor Balogh

## TÍZ ÉVE ÍRTUK



Jacques Villeneuve Kanada legismertebb személyiségei közé tartozik. Ezt az elismerést már többször, több helyen is kimondták, idén azonban ahhoz is eljutott ez a „hír”, aki eddig nem is hallott a Forma-1 korábbi világbajnokáról: a Vancouverben megrendezésre kerülő Téli Olimpiai Játékok megnyitó ünnepségén Villeneuve egyike volt ugyanis annak a nyolc világszerte ismert kanadainak, akik az Olimpia zászlaját vihették.

Rubens Barrichellónak számos alkalommal meggyűlt a baja Michael Schumacherrel pályafutása során, mégsem zavarja, hogy a német idén újra feltűnik a mezőnyben. „Semmilyen bosszúvágy vagy hasonló nincs bennem. Michael fantasztikus pilóta, aki szerintem elsősorban azért tért vissza, hogy tanítómestere legyen az ifjú Nico Rosbergnek. Ő is ugyanolyan ellenfél számomra, mint a többiek. Rajtunk múlik, hogy az autó alkalmas lesz-e arra, hogy győzzünk. Az legkevésbé sem foglalkoztatna, hogy éppen őt vagy mást győztünk le” – mondta a Williams veteránja.

Jenson Button, a száguldó cirkusz uralkodó világbajnoka karrierje lezárulta után szeretné próbálni magát a Dakar Ralin is. „Privát indulóként, csak odamenni, végigcsinálni és élvezni. Éltre szóló élmény lenne. Ha valamelyik topcsapathoz szerződés, akkor túlságosan nagy nyomás nehezedik rád, jómagam pedig azért mennék oda, hogy élvezzem a versenyt” – nyilatkozta a McLaren versenyzője.

## ÖT ÉVE ÍRTUK



A háromszoros Formula-1-es világbajnok, Nelson Piquet fia meghívást kapott a BAR-Hondától Jerezbe, ahol a brazil versenyző a csapat tavalyi autójával körözhetett. A 19 éves Nelsinho 2004-ben a brit F3-ban nyújtott kiváló teljesítményének elismeréseként kapta a lehetőséget, hiszen ő lett a sorozat legfiatalabb bajnoka. Ezzel újabb fejezetéhez ért a Piquet név és a Honda közötti legendás együttműködés.

A The People nevű angol újságnak is sikerült lelepleznie Kimi Raikkönen egyik mámoros éjszakáját. A McLaren finn pilótája most Londonban mulatozott, ahol barátjaival közösen összesen körülbelül 7000 eurót költöttek italokra és sztriptíz táncosnőkre. „Teljesen ledöbbentem. Azt hittem, már mindent láttam, amit a szórakoztatóipar ezen ágában látni lehet” – nyilatkozta a szórakozóhely igazgatója. „Ennek ellenére alig hittem el, amikor megláttam a világ egyik legjobb pilótáját a földön fekvő alsónadrág nélkül.”

A Renault csapatvezetője, Flavio Briatore komolyan gondolkodik azon, hogy július végén lejáró szerződése után kilép az F1-ből. Az istálló bemutatóján az olasz elárulta, hogy végső döntését csak azok után fogja meghozni, amikor már kirajzolódik előtte a 2005-ös autó teljesítménye. „Még nem döntöttem, de az elvem nagyon egyszerű. Melbourne-ben meg fogok bizonyosodni arról, hogy az új autó versenyképes-e, és ettől függnek majd a továbbiak” – mondta Briatore.

## HÁZUNK TÁJA

Jóteknysági árverést tartott a Formula.hu egy F1-rajongó budapesti fiatalember javára, aki 11 évvel ezelőtt szenvedett súlyos balesetet, s azóta folyamatos ápolásra szorul. Parragh Ádámot 2003-ban elgázolták, nyaktól lefelé lebénult a balesetben, s lélegeztetőgépre van szüksége az életben maradáshoz. Egy, a neve elhallgatását kérő, állandó olvasónk úgy döntött, hogy egy saját maga által készített, Robert Kubica 2007-es montreali balesetét ábrázoló 1:18 méretarányú egyedi, díszdobozos diorámát ajánl fel egy nemes célra, s a nyertes licit teljes összegét Ádám családja kapja, akik számára állandó küzdelmet jelent az ápoláshoz szükséges anyagi háttér előteremtése. Az árverésen végül egy ötszámjegyű összeg jelentette a legnagyobb tétet, amely azóta már el is jutott a rajongóhoz, a dioráma pedig a szintén névtelenséget kérő támogatóhoz.



Ádám nagy F1-rajongó, így nem volt kérdés, hogy mi is segítünk rajta

## SZÁMTAN

**2 CSAPATNAK** is két világbajnok versenyzője lesz idén az F1-ben, ilyen még sohasem fordult elő a sportban.

**6 JELENLEGI PILÓTA** nevezheti magát apának a szezon végén, hiszen Rosbergék augusztusra várják első gyerekük születését.

**19 ÉV** alatti a Toro Rosso pilótáinak átlagéletkora, soha senkinek nem volt még ilyen fiatal felállása.

**21 VERSENYZŐ** lépett pályára a jerezi és az első barcelonai teszt során.

**61 NAGYDÍJNAK** adott otthont kihagyás nélkül Monaco, ezzel a Hercegség a leghosszabb sorozat.

**702 KG-RA** nő idén az F1-es autók minimális súlya.

**924 VERSENYKÖRT** tett meg Danyil Kvjat tavaly a Toro Rossóban, amivel meg is győzte a Red Bull vezetését.

**2313 KÖRT** tett meg a mezőny a jerezi teszt négy napján, ami jelentős előrelépés a tavalyi 1470-hez képest.

# Autósport és Formula

## SZÁGULDÁS és CIRKUSZ 2014-2015

A kiadvány egyszerre tekinti át az előző szezon versenyait és ad betekintést az idei év csapatösszeállításába, aktualitásaiba. A kötet kapható a Lira, a Libri és az Alexandra üzleteiben, illetve az Auchan áruházakban. A kiadónknál – a levelezes@formula.hu e-mail címen, a Formula.hu webshopjában vagy a 06 46 505 490-es telefonszámon – most nagy kedvezménnyel megrendelhető!



### A Formula Száguldás és cirkusz 2014-2015 adatai:

- keménytáblás borító
- 176 oldal
- 205 x 270 mm-es méret
- védőborító
- ára a könyvesboltokban: 5990 Ft
- ára a szerkesztőségben: 4490 Ft





# Szórakozás, verseny, adrenalin!

- 470 m-es pálya
- Sodi GT5 Proline gokartok
- Honda 200 cm3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- eRegisztráció
- Facebook integráció
- HD eredménylista
- G1 Kart bár



Csatlakozz a száguldást kedvelők klubjához, váltsd ki versenyzői licencedet és élvezd a kedvezményeket és ajándék futamokat egy teljes évig!



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

**Nyitvatartás:**  
hétfőtől - péntekig: 15:00 - 23:00  
szombaton: 10:00 - 23:00  
vasárnap: 8:00 - 23:00

[www.g1kartcenter.hu](http://www.g1kartcenter.hu)

[www.facebook.com/g1kartcenter](http://www.facebook.com/g1kartcenter)