

Autósport és **Formula**

132
OLDALON

MAGYARORSZÁG 16 ÉVES MOTORSPORT MAGAZINJA XVII/9. SZÁM, 2016. SZEPTEMBER

AZ AUTÓSPOORT ÚTTÖRŐI

50 ember, aki megváltoztatta a sportágat

FERNANDO ALONSO

SZÍNÉSZ, VILÁGUTA ZÓ, MENTOR

VILÁGBAJNOK AKAR LENNI

Perez javára vált a rosszul sikerült McLaren-kaland

SEREGHAJTÓBÓL TEHETSÉGGYÁR

A Manor útja a csőd szélétől a középmezőnyig



MATYI BÁCSI DUCATIJA

89 évesen is a sebesség megszállottja

WWW.FORMULA.HU



AZ MNASZ
KIEMELT
MÉDIAPARTNERE

KAMIONLÁZ A HUNGARORINGEN

Kiss Norbert
ismét feltüzeltte
a magyar
közönséget



PROFI VERSENYTÁRS SZÜLETETT

Szeretnél egy profi segítőtárssal együtt versenyezni? Most kedvezményes áron megteheted a kifejezetten versenykörnyezetre kifejlesztett MOL Racing Fuel RST versenybenzinnel!



Autósport és Formula

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

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor, Gellérfi-Csizmadia Gergő
Munkatársak: Berta Kitti, Balogh Tamás, Bognár Viktor, Dávid Sándor, Dezső Attila, Fűzi András, Gobodics Tamás, Kárpáthy Zoltán, Kovács Zoltán, Surányi Géza, Strommer Benjamin
Fotó: ATP, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, 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
Vizuális koncepció: blackface
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.
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt.
Postacím: 1900 Budapest
Előfizetésben megrendelhető az ország bármely postáján, a hírlapot kézbesítőknél,
www.posta.hu WEBSHOP-ban
(https://eshop.posta.hu/storefront/),
e-mailen a hirlapelofizetes@posta.hu
címen, telefonon 06-1-767-8262 számon,
levélben a MP Zrt. 1900 Budapest címen.
Külföldre és külföldön előfizethető
a Magyar Posta Zrt.-nél: www.posta.hu
WEBSHOP-ban (https://eshop.posta.hu/storefront/),
1900 Budapest,
06-1-767-8262, hirlapelofizetes@posta.hu
Belföldi előfizetési díjak:
Fél éves-3790 Ft. - Éves-5990 Ft.*
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvez lapelárusító helyén?
Hívjon ben-nünket 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 bár-mely fotó jának, 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 Autó-sport és Formula Magazin játékaiz kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.**
A kiadó munkatársai és család tagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyere ménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



BÚCSÚZIK MASSA

Lapzártakor érkezett a hír, miszerint 15 szezont követően elhagyja a száguldó cirkuszt Felipe Massa. Kétség sem fér hozzá, hogy a rajongók mérhetetlenül szomorúak a monzai bejelentéstől, hiszen a kis brazillal karrierje során számtalan olyan esemény történt, amely különösen szimpatikussá tette a pilótát.
És itt nem csak arra a közismert tényre gondolok, hogy ő volt a sportág legrövidebb ideig világbajnoki címet ünneplő F1-es versenyzője. Abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy 2008-ban Interlagosban személyesen láthattam, hogyan sír a pódium tetején és hogyan integet hazai közönségének, mert csak néhány másodperc jutott neki a dicsőségből, miután Hamilton az utolsó körben, egy plusz pozíciót nyerve elhalasztta előle a végző elsőséget. De láttam azt is, amikor a szezon elején Sepangban pole-ból rajtolva, senkitől nem veszélyeztetve kicsúszik és kiesik, vagy a Hungaroringen 3 körrel a vége előtt vezető pozícióban cserbenhagyja a technika. Ott volt még aztán abban az évben a szingapúri Renault-stikli, ami megint csak őt sújtotta, végül a szezonzáró Brazil Nagydíj, ahol a győzelem – az volt a 11., egyben utolsó diadala – sem volt elég...
Nem lehet feledni a 2009-es Magyar Nagydíjat sem, az időmérőn történt elképzelhetlenül peches balesettel, amely egyfelől majdnem az életébe került, másrészt valahogy megtörte a karrierjét is. Magyar orvosoknak köszönhető, hogy túlélte a szörnyű tragédiát, ki ne emlékezne rá, hány hétig lábadozott Budapesten, és hogyan igyekezett visszarázódni a versenyzésbe. A Saubertől felkarolt, a Ferrarinál Schumacher mellett nevelkedett tehetségnek azonban onnantól már „csupán” egy osztrák rajtelsőségi és pódiumok jutottak, legutóbb a Williams színeiben.
Mégsem hinném, hogy elégedetlen lenne F1-es pályafutásával Felipe, hiszen hullámvasúthoz hasonlatos szezonjai során rengeteg boldog percet szerzett honfitársainak, csapatai szurkolóinak és személyes rajongóinak.
Ha nem vezetett volna, másképp évtizeden át szürkébb lett volna az autósport csúcskategóriája.
Köszönjük az élményeket! Muito obrigado, Felipe!

Bethlen Tamás
főszerkesztő



Schwarzkopf
Professzionális hajápolás **Önök.**

APÁVAL
AZ ÉLMÉNYEK
BIRODALMÁBAN!

Európa
megbízható
CSALÁDI
MÁRKÁJA



FORMULA-1

SEREGHAJTÓBÓL TEHETSÉGGYÁR	14
A Manor útja a csőd széléltől a középmezőnyig	
A FELÜGGESZTÉS	20
Az alkatrész, ami mindent összeköt az F1-ben	
RÉGEN MINDEN JOBB VOLT?	22
Összehasonlítás: Formula-1 akkor és most	
SZÍNÉSZ, VILÁGUTAZÓ, MENTOR	26
Ezeket a szerepeket játssza az életben Fernando Alonso	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	36
Dávid Sándor rovata	
VILÁGBAJNOK AKAR LENNI!	38
Perez: Javamra vált a rosszul sikerült McLaren-kaland!	



14

MOTORSPORT

KAMIONLÁZ A HUNGARORINGEN	40
Kiss Norbert ismét feltűztele a magyar közönséget	
TÚRAAUTÓK A JAVÁBÓL	44
Két év után ismét a Hungaroringen a DTM mezőnye	
VÉGRE MEGTÖRT A DUCATI-ÁTOK	56
Hat év után újra nyertek a MotoGP-ben az olaszok	
NEM CSAK A HÚSZÉVESEKÉ A VILÁG	62
A magyar bajnok, Bálint Mátyas 89 évesen is aktív motoros	
HIBÁTLAN HIRVONEN	64
A rali-vb egykori sztárja nyerte a Hungarian Baját	
MCRAE NYOMÁBAN	68
Kris Meeke a negyvenhez közel teljesítheti be álmát	
A NÉV KÖTELEZ	74
Ranga Péter és Csányi Botond uralta a Baranya Kupát	
KÉT MAGYAR IS A DÖNTŐBEN	94
Hazai sikerek az Eb nyírádi versenyén	
NYÁRVÉGI ÁTRUCCANÁS	98
Szlovákiában járt az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság	



26



42



58



66

AUTÓK – LÁNYOK

ELEKTROMOS IZGATÁS	122
Menetpróba: Volkswagen Golf GTE	
JÓL ÁLL NEKI AZ ELEGANCIA	124
Mercedes-Benz C 250 Coupé	
MUNKÁRA ÉS TEREPRE	126
Ford Ranger Limited	
EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ	128
Edina és az Octavia RS	



126



130

FORMA-1
MESTERKVÍZ

Összeállította: Surányi Géza

1. Ki volt a Benetton csapat főnöke Michael Schumacher ott töltött évei idején?



2. Hány győzelmet szerzett nem Williams autó volánjánál ülve Damon Hill?
3. Melyik csapat versenyzőpárosát alkotta 1974-ben Jody Scheckter és Patrick Depailler?
4. Ki az a francia versenyző, aki az 50-es években kétszer is megnyerte a Monacói Nagydíjat?
5. Hányas rajtszámmal indult a súlyos sérülést szenvedő Niki Lauda az 1976-os Német Nagydíjon?
6. 1962 és 1964 között három különböző helyszínen rendeztek Brit Nagydíjat. Melyek voltak ezek?
7. Ki szerezte meg élete egyetlen pole-pozícióját az 1990-es Magyar Nagydíjon?
8. Hány orosz nemzetiségű versenyző vett eddig részt Forma-1-es világbajnoki futamon?
9. Élete hányadik világbajnoki futamát nyerte meg Giancarlo Baghetti?



10. Ki pótolta a 2009-es Európa és Belga Nagydíjakon a lábadozó Felipe Massát a Ferrarinál?

VÁLASZOK:

1. Flavio Briatore | 2. Egyet (Jordanell)
3. Tyrrell | 4. Maurice Trintignant | 5. 1-es
6. Aintree, Silverstone, Brands Hatch
7. Thierry Boutsen | 8. Kettő (Petrov, Kvyat)
9. Az első (1961 Francia Nagydíj)
10. Luca Badoer

FERRARI-ELNÖK:
AKI NEM TELJESÍT, TÁVOZNI FOG

Másképpen képzelte el a 2016-os szezonját a Ferrari, amely az évnek számos győzelem és a bajnoki harc reményével vágott neki. Az istálló az első versenyeken valóban a Mercedes legközelebbi üldözőjének bizonyult, ám helyett, hogy sikerült volna megelőzni őket, azóta a bajnokság második pozícióját is elvesztették a Red Bull-lal szemben, amely júliustól tartósan maga mögött tudta a maranellói gárdát.

A teher egyre nő a csapaton, a türelem pedig fogytán, nem csupán a nyilvánosság és a rajongók, de a vezetés részéről is. Sergio Marchionne elnök a Belga Nagydíjon azt nyilatkozta: „Aki nem szállítja a jó eredményt, távoznia kell. Ez mindenkire vonatkozik, engem is beleértve. Kötelességünk elérni azokat a célokat, amelyeket kitűztünk magunk elé.” Nem sokkal később újabb csalódásra okot adó futamot zártak Spában.

Sebastian Vettel szerint a csapat idén már csak a Red Bull legyőzésére összpontosíthat. „Azért



vagyunk itt, hogy versenyezzünk és harcoljunk, úgyhogy nem adjuk fel. A maximumot szeretnénk kihozni minden futamból, megkíséreljük a lehető legtöbb pontot megszerezni, ebben pedig az is benne van, hogy a bajnokság végén megpróbálunk a Red Bull előtt lenni” – mondta a négyszeres világbajnok.

ÖSSZTŰZ ALATT VERSTAPPEN



Kezd betelni a pohár a mezőny legfiatalabb tagjának versenyzői magatartása miatt. Max Verstappen harcias megmozdulásaival, valamint kitartó védekezésével eddig is kitűnt – ennek köszönheti számos rajongóját –, ám a Belga Nagydíjon sokak szerint túllőtt a célon. A rajtnál történt incidenssel sokat vesztő mindkét Ferrari-pilóta kikelt a holland ellen, a legkeményebb véleményt azonban két másik világbajnok fogalmazta meg.

„Verstappen csúnya manővert hajtott végre az első kanyarban, és letolta Kimit. Ez tényleg örülség! Viszsa kellene mennie az iskolába. Ez teljes marhaság, nem vezethetsz és nyerhetsz így a Formula-1-ben” – mondta a háromszoros világbajnok Niki Lauda. „El kell mennie a pszichiátriára. Most azt mondja, hogy Kimi hibázott, azonban ő nem okolható az esetért. A versenyzők profik, és nem veszélyeztetik egymást szükségtelenül. Nem ismeri fel, hogy valami rosszul csinál. Megkeresem az apját, akit jól ismerek, mert megint beszélnie kell a sráccal.”

Az 1997-es legjobb, Jacques Villeneuve szerint Verstappennek protekciója van a sportágat felügyelő testületnél. „A gond az FIA-val van, mivel úgy tűnik, mintha védelmeznék őt. Sztárt akarok csinálni belőle. Nézzük csak meg, hogy mi történt Németországban. Ő cikázott az egyenesben, Nico pedig elvettette a fékpontját és kicsit szélesen fordult. Erre Nico kapott büntetést, pedig nem is ő volt a hibás. A mai helyzetben rossz politika lenne az ellenfeleiktől, ha megleckéztetnék Verstappent, hiszen immár a versenyzői licenc is elveszithető bizonyos vétségekért.”

„Ha valaki gyenge rajtot vesz, egyszerűen el kell fogadnia. De nem is ez a legrosszabb, hanem hogy utána még ő panaszkodott a többiekre, hogy elrontották a versenyét. Nagy kockázatot vállal, ami nem jött be, így ő tette tönkre mások és a saját versenyét is. Rendben, ilyen az élet. De amit utána tett, az elfogadhatatlan. Amit később Kimi és Vettel ellenében is művelt az egyenesben, az már nem fért bele. Le kellene nyugodnia, mert meg fog ölni valakit” – kritizált rendkívül élesen Villeneuve.

HELL KART & EVENT CENTER

GYŐZD LE A RUTINOS
AUTÓVERSENYZŐKET
A HELL KART PÁLYÁJÁN!

MINDEN HÓNAPBAN MÁS ÉS MÁS MAGYAR TOPPILÓTA LÁTOGAT EL HOZZÁNK, HOGY AZ ELEKTROMOS GOKARTOKKAL IS BIZONYÍTHASSÁK TUDÁSUKAT, ÉS LÉTREHOZZÁK A PÁLYÁN MEGFORDULÓ TOPPILÓTÁK TOPLISTÁJÁT.

GYERE EL HOZZÁNK EZEKEN A NAPOKON, TALÁLKOZZ A VERSENYZŐKKEL, KÉRJ TŐLÜK TANÁCSOKAT VAGY CSAK EGYSZERŰEN MÉRD ÖSSZE TUDÁSODAT VELÜNK!

TARTS TE IS VELÜNK!

BŐVEBB INFÓ: AVALONPARK.HU

AZ AUTÓSPORT ÚTTÖRŐI

50 ember, aki megváltoztatta a sportágat

Ki volt az a félszáz ember, akik leginkább befolyásolták az autósport világát, akik leginkább hozzájárultak ahhoz, hogy az autósport azzá váljon, aminek ma ismerjük? Megpróbáltuk megválaszolni a lehetetlent: versenyző, csapatvezető, mérnök, újságíró és milliárdos üzletember egyaránt helyet kaphatott a listán.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: DPPI
A BRIT AUTOSPORT MAGAZIN ÖSSZEÁLLÍTÁSA NYOMÁN.

1 BERNIE ECCLESTONE

Az F1 mindenható ura

Az egykori menedzser és csapatvezető a Brabham felvásárlásával, majd a csúcsra való visszavezetésével robbant be a Formula-1 nagygyűi közé, de ekkor még talán kevesen hitték volna, milyen hatalomra tesz majd szert. A sportág vezetéséért vívott háborút többször is megnyerte, a televíziós jogok megszerzésével majd eladásával továbbnövelte addig is óriási vagyonát, s mindeközben azzá tette a Formula-1-et, aminek ma ismerjük: a világ egyértelműen legnagyobb versenysorozatává, egyúttal legismertebb utazó cirkuszává. Persze ő sem tökéletes, megnyilvánulásai az elmúlt években egyre kellemetlenebbek, de ezek mit sem csökkentenek szerepén a világ első számú versenysorozatának elmúlt bő három évtizedben mutatott fejlődésében.

2 SIR JACKIE STEWART

A biztonság éharcosa

A legnagyobb F1-es bajnokok sorában néha méltatlanul alulértékelik Jackie Stewartot, pedig viszonylag rövid karrierje során háromszor is őt koronázták meg, miközben futamai több mint negyedét megnyerte. Mégsem ezért került fel erre a listára, hanem azért a küzdelméért, mellyel sokszor ellenszélben haladva sikerült biztonságosabbá tennie a Formula-1-et, s ezzel együtt az egész autóversenyzést. Bár olykor – teljesen tévesen – gyávasággal vádolták, valójában hatalmas bátorság kellett szembenemenni a fennálló rendszerrel, s meg sem lehet mondani, hogy a biztonsági övek kötelezővé tételével, a teljes arcot fedő sisakok bevezetésével, valamint a régi pályák száműzésével, illetve korszerűsítésével hány életet mentett meg. Már tévés kommentátorként dolgozott, amikor az Indianapolisi 500 mérföldes szalagkorlátját is kicseréltette a verseny előtt.



3 ENZO FERRARI

Legendát teremtett

Mit is írhatnánk egy bekezdésben arról az emberről, akinek munkásságával könyveket lehetne megtölteni? Enzo Ferrari öröksége bőven túlmutat a motorsporton, az egész világ egyik legismertebb márkája viseli a nevét, mely nem csupán a Formula-1 történetének legsikeresebbje, de az adrenalin, a sebesség, az exkluzivitás és a csillogás szimbóluma is lett. Saját egyéni szerepét a gépezetben mi sem mutatja jobban, mint az a törés, amit a halála jelentett a Ferrari számára, de a maranellóiak talpra álltak belőle, s a Todt–Montezemolo–Brawn–Schumacher négyes fogatnak köszönhetően az új évezred elején minden korábnál magasabba törtek.

4 COLIN CHAPMAN

A legnagyobb innovátor



Felsorolni is nehéz, mi mindent köszönhet az autósport a Lotus alapítójának, aki hat egyéni és hét konstruktóri bajnoki címnek örvendhetett. Fontos szerepet vállalt az első konstruktóri bajnok, Vanwall diadalában, sikeres versenyabroncsmintát tervezett a Firestone számára, behozta a szponzorokat az F1-be, új lendületet adott az IndyCar technikai fejlődésének – és persze a királykategóriás autók... A „fűdőkád” monocoque (Lotus 25), a karosszéria és az erőforrás integrációja (1949), az ék alakú autó (1972), a „wing car” (1978), a szívóhatás (1979) vagy az aktív felfüggesztés (1992) mind-mind forradalmi jelentőségű innovációk voltak. Persze e vívmányok legtöbbje nem egyedül neki köszönhető, de a brit látnok nélkül, aki két évtizeden át meghatározta a Formula-1 fejlődését, e folyamatok minden bizonnyal sokkal lassabban zajlottak volna le.

5 ADRIAN NEWEY

Az aerodinamika nagymestere

Az 57 esztendőes tervezőzseni, aki a Formula-1 mellett a vitorlázásba és a közúti autók tervezésébe is belekóstolt, tíz-tíz egyéni és konstruktóri világbajnoki cím megszerzésében működött közre, mégis egy jóval kevésbé sikeres alkotása változtatta meg örökre a királykategóriát. Az 1988-as March 881 jöcskán megelőzte a korát, olyan kifinomult aerodinamikai megoldásokat alkalmazott, melyek minden idők egyik legnagyobb hatású autójává tették. A 881-es előfutára volt Newey későbbi mesterműveinek, melyek a Williams, a McLaren és a Red Bull számára is bajnoki címeket hoztak.



6 MICHAEL SCHUMACHER

A 21. századi pilóta archetípusa

Hihetetlen szorgalom, kifogástalan fizikai felkészültség, tökéletes összhang a mérnökkel és a stratégákkal, szélvészgyors, megbízható és könyörtelen vezetés. Michael Schumacher nem csupán eredményei miatt lett mindennek a mértéke, a pályán és azon kívül is irányt mutatott a 21. század versenyzőinek abban, hogy mi teszi az igazán nagy bajnokot. A mindenkor csapatával való együttműködését, mely példátlan sikerei egyik legfontosabb kulcsa volt, a Jordannél vele dolgozó Gary Anderson így foglalta össze: „Michael értette a dolgok mérnöki oldalát, de azt is tudta, hogy ő a vezetésben tehetséges igazán, a mérnökök pedig éppoly jók a munkájukban, mint amennyire ő a sajátjában.”



7 HUGH F. LOCKE KING

Az oválok atyja

A családjától örökölt területet a brit innovátor többek közt arra használta, hogy megalkossa a világ első olyan versenypályáját, melyet kifejezetten erre a célra építettek. A brooklandsi ovál döntött kanyarjaival az amerikai Carl G. Fishert is megihlette, aki a megnyitás évében látogatott Locke King birodalmába, az eredmény pedig az Indianapolis Motor Speedway megépítése lett.



8 MAX MOSLEY

Aki Ecclestone-nal felépítette a mai F1-et

Versenyzőként kezdett, majd a March alapítójaként került az F1-es csapatvezetők sorába, ahol Bernie Ecclestone szövetségeseként harcolta végig a nyolcvanas évek küzdelmeit. Miközben Ecclestone az üzleti téren tört a csúcsra, Mosley a politikát választotta: előbb a gyártók bizottságának, majd a FISA-nak (az FIA néhai sportágzatának) lett az elnöke, s sikeresen keresztülvitte az előbbi szervezet és az FIA egyesítését is. Szűk két évtizedes elnökségének fény- és árnyoldalai is voltak: a biztonság terén tett erőfeszítései példaértékűek, a 2000-es években viszont gyakorlatilag elüldözte a gyártókat a sportágból, a kereskedelmi jogok 100 éves átruházása pedig finoman szólva is erősen megkérdőjelezhető lépés volt.

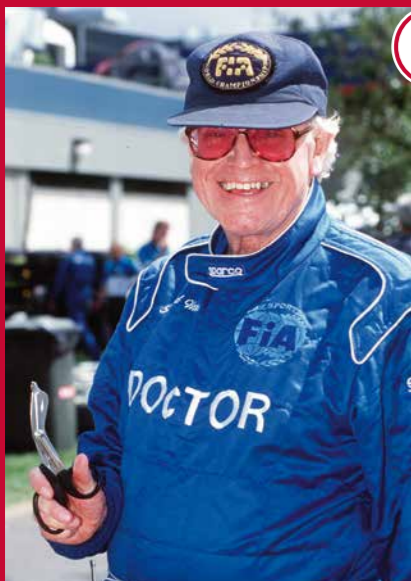


9

SID WATKINS

A versenyzők megmentője

Óriási közhely, de ettől még igaz marad: Sid Watkins professzornak több autóversenyző köszönheti az életét, mint bárki másnak a világon. Amikor Bernie Ecclestone 1978-ban találkozott vele, a versenypályák egészségügyi felszereltségét jobb esetben is csak néhány ad hoc odaállított sátor biztosította, ám a Svéd Nagydíjtól kezdve a sportág hivatalos orvosaként dolgozó Watkins mindent megváltoztatott. Az első körben a mezőnyt követő autó, a standardizált egészségügyi felszerelés és képzés, a kötelezően jelenlévő (két) orvosi helikopter, a drótkerítések eltüntetése és a HANS bevezetése mind-mind neki köszönhetőek. Többek közt ő mentette meg Didier Pironi lábait és Mika Hakkinen életét, de halálát követően számos más versenyző is a hála szavaival búcsúzott tőle.



10

JOHN COOPER

Hátrébb a motorokkal!

A Coopert édesapjával, Charlesszal együtt megalapító John a csapata sikerei miatt, valamint az istállók irányítási módszerének átalakításáért is komoly helyet követelhetne magának a motorsport történetében, de mindezeket felülmúlja az erőforrások terén keresztülvitt forradalma: a farmotoros autók korszakának megnyitása. És akkor még arról nem is beszélünk, micsoda egyéniségeket segített hozzá tehetségük kibontakoztatásához, akik közül többen e listánkra is felkerültek – a teljesség igénye nélkül: Bruce McLaren, Jack Brabham, Jackie Stewart, Stirling Moss, Ron Dennis...



11

JEAN TODT

Aki a jövőbe vezeti a motorsportot

A ralisportban navigátorként és csapatfőnökként elért eredményei, majd a Ferrari Schumacher-kori sikereiért tett elvülhetetlen érdemei csupán előfutáraként szolgáltak Jean Todt élete talán legfontosabb feladatának: Max Mosley hosszú elnökségét követően megújítani, a jövő felé vezetni a nemzetközi szövetséget. Todt munkássága nem mentes a kritikáktól és a feszültségektől, de a közúti biztonságért tett erőfeszítései mellett kiemelendő a Formula-1 megreformálása, a sportautó-világbajnokság felélesztése, valamint a Formula-E életre hívása.



12

BILL FRANCE SR.

A NASCAR megmentője

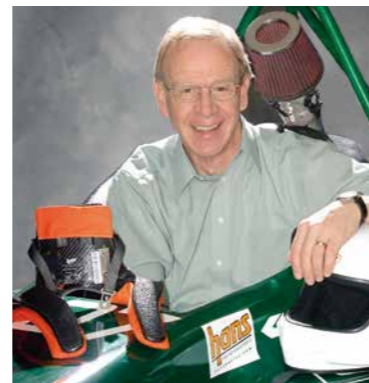
A fiatalkorában többek között benzinkúton és szerelőként is dolgozó France a második világháború idején álmolta meg a „stock car”-versenyzést, mely eleinte központi irányítás nélkül, helyi szinten indult útjára. A NASCAR néven ismertté vált szervezet ötlete egy újságírótól származik, France az ő javaslatára kezdett tárgyalásokba a pilótákkal, mérnökökkel és tulajdonosokkal, melyek eredményeként 1948 februárjában megalakult az irányítótestület, mely az első versenyt a következő nyáron tartotta.



13

ROBERT HUBBARD

A fej és a nyak védelmezője



Az amerikai mérnök és sógora, Jim Downing az 1980-as évektől kezdve dolgozott azon a berendezésen, mely a 2000-es évek elejétől kötelezővé vált a legnagyobb sorozatokban, mára pedig már a nemzeti szintű bajnokságok is elképzelhetetlenek nélküle. A fejet és a nyakat megtámasztó eszköz, azaz a HANS bevezetése óta számos életet mentett meg, s a biztonsági öv, az egész arcot fedő bukósikak, illetve a tűzálló overall mellett a versenyzők biztonságát szolgáló legfontosabb vívmány.

14

DAN GURNEY

Az első pezsgőző



A hátsó szárnyak megújítója, az All American Racers megalapítója, aki az F1 mellett gyakorlatilag minden fontos tengerentúli szériában megfordult, s szerepet játszott a CART megalapításában is, alapjaiban megváltoztatta a futamok végi ünneplés képét abban a pillanatban, amikor 1967-es Le Mans-i sikerét követően úgy döntött, hogy pezsgővel fogja lelocsolni csapatát és a többi közelében állót. A leintés utáni pezsgőzés hagyománnyá vált, mely az autósport számos szakágában, többek között természetesen a Formula-1-ben is a díjátadók elmaradhatatlan része.

15

HERMANN TILKE

A pályapápa

Talán csak Bernie Ecclestone-t éri annyi kritika a Formula-1 jelenlegi legfontosabb személyiségei közül, mint a pályatervezés terén monopóliumhelyzetet élvező német mérnököt. Immáron egy tucat aszfaltcsíkot álmotlott meg a királykategória számára, a 2016-os versenyhelyszínnek több mint fele legalább részben az ő keze nyomát viseli. Kritikusai elsősorban pályáinak sablonosságát és a Hockenheimring megcsönkítését hozzák fel ellene, mások viszont méltatják, hogy mennyire jól érti a modern versenygépek igényeit. Valószínűleg mindkét félnek részben igaza van, s bár tény, hogy bizonyos pályái meglehetősen unalmasra sikeredtek, az Isztambul Park és a COTA „személyében” legalább két igazi mesterművel ajándékozta már meg a motorsportot.

16

AYRTON SENNA

A kétarcú zseni

Egy kedves, intelligens, hűséges, szeretnivaló bajnok, és egy kegyetlen, sokszor kemény, sőt olykor túl kemény eszközökhöz folyamodó versenyző, aki szeme előtt egy cél lebegett: a győzelem. Ayrton Senna mindkettő volt egy személyben, több szempontból is új szintre emelte a sportágat, melynek egyik legnagyobb alakja lett. Tragédiája, amikor a halandó sztárok közül a halhatatlan legendák közé lépett át, a Formula-1 történetének talán legnagyobb biztonságefejlesztési folyamatát indította el, melynek köszönhetően több mint két évtized alatt csak egyszer történt meg az a szörnyűség, ami 1994-ben Imolában 24 óra alatt kétszer is...



17

CHARLES FAROUX

Aki Európába hozta a kvalifikációt

Talán egyetlen újságíró sem tett szert akkora befolyásra a sportág történetében, mint az eredetileg mérnökként dolgozó francia, aki a Le Mans-i 24 órás társalapítójaként és a Monacói Nagydíj lelkes támogatójaként a versenyzés három koronájából kettő születésénél bábáskodott. Ráadásul az 1933-as Monacói Nagydíjon az ő javaslatára – tengerentúli mintára – alkalmaztak időmérő edzést a rajtsorrend eldöntésére, ami ma már elképzelhetetlen lenne másként.



18

SOICHIRO HONDA

A japán Enzo Ferrari

A Toyota, a Mazda, a Mitsubishi vagy épp a Nissan nemzetközi sikereinek előfutára az 1960-as évek első felében vette célba a Formula-1-et, kevesebb mint egy évvel azt követően, hogy piacra dobta első autóját. Bár a cél elsősorban az volt, hogy a gyár mérnökei elé újabb kihívást állítson, Soichiro Honda tulajdonképpen egymaga rajzolta fel Japánt a motorsportvilág térképére. Azóta a Formula-1, az IndyCar, a motorversenyzés, a rali, a tereprali, az endurance-versenyzés, a GT és a túraautózás területén is komoly sikereket ért el a japán gyártók – talán már csak egy világbajnok F1-es gyári csapattal adós a felkelő nap országa...



19

TAZIO NUVOLARI

A négykerekű csúsztatás feltalálója

„A múlt, a jelen és a jövő legnagyobb pilótája” – ahogy Ferdinand Porsche nevezte, az autóversenyzés hőskorának igazi legendája: nem egy nagy futamot nyert meg olyan géppel, mellyel másnak esélye sem lett volna erre, vezetett kormányát vesztett autót, versenyzett sötétben lámpa nélkül, máskor fél kézzel, miközben a másikkal egy zsebkendőt tartott vérző szájához. Maga Enzo Ferrari tartotta őt a négykerekű csúsztatásra épülő vezetési technika feltalálójának, melyet egy kortársa úgy értékelte, hogy Nuvolari autója egyszerre több irányba tudott haladni. Korának lassú kanyarbejáratok és gyors kigyorsítások által jellemzett vezetési stílusát forradalmasította ezzel, s számos nagyság, többek közt Sir Stirling Moss számára is mintaként szolgált.

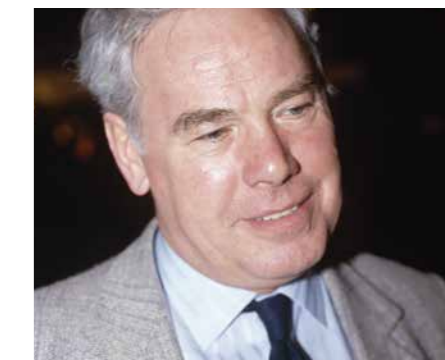


20

KEITH DUCKWORTH

A legsikeresebb motor megálmodója

A motorok átalakítása terén óriási tehetségről tanúbizonyságot tevő brit géniusz, a Cosworth társalapítója számára a Ford biztosította a saját erőforrás megalkotásához szükséges pénzügyi háttérrel. A végeredmény alapjaiban írta át a Formula-1 történetét: a DFV-erőforrás első versenyén győzni tudott, majd a következő 15 évben, 1968 és 1982 között tizenkét egyéni és tíz konstruktóri címhez segítette a Lotus, a Matra, a Tyrrell, a McLaren, a Williams és a Brabham istállókat. A DFV sikerlistáján emellett többek közt két Le Mans-i győzelem, továbbá 10 Indy 500-siker és 12 USAC/CART-bajnoki cím szerepel, utóbbiak a turbófeltöltős változattal, bár Duckworth maga a szívómotorok híve volt.



21

RAUNO AALTONEN

Bal láb a féken

Talán a legkevésbé ismert név a lista szereplői közül, pedig ő, valamint svéd kollégája, Erik Carlsson igazi forradalmat hoztak az autóversenyzésbe. Ők ketten voltak ugyanis az elsők, akik bal lábukat nem kizárólag a kuplung kezelésére használták, hanem az autó kanyarodás közbeni balanszírozásának érdekében szimultán használták jobbal a gázt, ballal pedig a féket. Ez a technika később természetesen más szakágakban is elterjedt.

22

MICHELE MOUTON

Egy nő a férfiak világában

Bár nem a francia hölgy volt az első nő, aki versenybe szállt a férfiakkal, az eredmények tekintetében abszolút úttörő volt: a rali-világ bajnokság aranykorában, a B csoportos érában összesen négy futamgyőzelmet szerzett, s 1982-ben nagyon közel került a világbajnoki címhez is – így a legjobb eredmény az övé, amit a szebbik nem képviselői bármilyen vb-sorozatban elértek. Mouton 1985-ben megnyerte a Pikes Peaket, jelenleg az FIA „Nők és a motorsport” bizottságának elnöke, a rali-világ bajnokság FIA-menedzsere, s mindemellett a Race of Champions egyik alapítója, melyet versenytársa, Henri Toivonen emlékére hoztak létre.

23

TONY GEORGE

Aki szétszakította a CART-ot

Az indianapolisi versenypálya, az amerikai open-wheel versenyzés szentélyének elnök-vezérigazgatójaként előbb sokak haragját kivívva meghívta a NASCAR-t a Speedwayre, majd 1996-ban Indy Racing League néven rivális versenysorozatot indított az egyeduralkodó CART-nak, csakis oválpályákkal, az Indy 500 rajthelyeinek túlnyomó részét fenntartva saját versenyzői számára. A Formula–1-et 2000-ben Indianapolisba csábító George megítélésén némiképp javíthat, hogy az IRL hanyatlását követően maga is közreműködött a ma IndyCar-ként ismert széria újraegyesítésében.

24

PETER WRIGHT

Kétszer előzte meg korát

Colin Chapman egyik legfontosabb szövetségese, aki kulcsszerepet vállalt két forradalmi újítás, a szívóhatás és az aktív felfüggesztés kialakításában. Előbbi a szélcsatornában született meg, s az 1978-as bajnoki címek, a Lotus utolsó összetett győzelmeinek behúzásához vezetett, míg utóbbi előfutáraként szolgált a futamgyőztes 99T-nek, valamint a Williams verhetetlen világbajnok gépeinek. Wright később a „Balance of Performance” nevű teljesítmény-kiegyensúlyozó rendszer megalkotásával a sportautó-versenyzés ma ismert arculatát is alapjaiban meghatározta.

25

JOHN BARNARD

Aki nem akarta feláldozni a tervezést

A szénszálas monocoque és a félautomata váltó fejlesztése terén végzett munkája mellett a brit mérnök komoly érdemeket szerzett abban, hogy a versenyautók tervezésekor a karosszéria fontossága egyenrangú szintre kerüljön az erőforrásával. A korábbi trendek szerint a tervezők kénytelenek voltak alárendelni elképzeléseiket a motorblokk kialakításának, Barnard viszont az 1984-es világbajnok McLaren MP4/2 megajzolásakor szakított ezzel, s egy olyan erőforrást akart, mely beleillik az ő terveibe. A Porsche pedig ezt meg is adta neki, ezzel kezdődött meg a „csomagban” gondolkodás kora.

A LISTA TOVÁBBI SZEREPLŐI:

JONATHAN ASHMAN, aki az 1990-es BTCC-szezon előtt megálmodott Super Touring-szabályrendszerrel többek közt a WRC, a Super 2000 és a TCR kategóriákra is óriási hatást gyakorolt.

JEAN-MARIE BALESTRE, aki a FISA elnökeként vasakarral harcolt Ecclestone és a FOCA ellen, de végül kénytelen volt kiadni kezéből a Formula–1 kereskedelmi jogait.

RICHARD BURNS, aki az 1990-es évek közepén forradalmasította a raliutók vezetését.

FRANK COSTIN, aki az 1950-es években az áramvonasítását tette a monocoque-tervezés legfőbb vezérlőjévé.

GIAMPAOLO DALLARA, akinek autói kivégezték a riválisokat az F3-as géposztályban, s többek között az IndyCarban, a GP2-ben és a Super Formulában is futnak.

RON DENNIS, aki a trendek után futó csapatból az azokat formáló istállóvá tette a McLarent.

JOHN FITCH, aki az 1955-ös Le Mans-i tragédia után a biztonságért folyó küzdelemnek szentelte életét, s hozzájárult a HANS-koncepció kialakulásához is.

FRANCOIS GUITER, aki az Elf marketingmenedzsereként elindította a francia sztárok sorát kinevelő juniorprogramot.

ERNEST HENRY, aki mérnökölődei ötleteit kombinálva az első világháború utáni évek domináns motorját alkotta meg.

VITTORIO JANO, aki az 1925-ös világbajnok Alfa Romeo P2-től az 1961-es cápaorrú Ferrarig az olasz autósport legnagyobb hatású tervezője volt.

PIERRE LEVEGH, akinek 84 halálos áldozattal járó Le Mans-i balesete soha el nem múló sebet ejtett az autósporton.

DIETRICH MATESCHITZ, aki versenyzők generációját támogatta a Red Bull-pénzzel, négyszeres világbajnok istállót rakott össze, s visszahozta Ausztriát az F1 vérkeringésébe.

COLIN MCRAE, aki teljesítményével és egyéniségével többet tett a rali-világ bajnokság népszerűségéért, mint bárki más a sportág történetében.

HARRY MILLER, akinek kreativitása évtizedeken át meghatározta az Indy 500-as autók tervezését.

SIR STIRLING MOSS, aki a modern Formula–1-es versenyzők előfutára volt: fiatal, fitt, koncentrált, eladható. Hazájáért akart nyerni, s sikerei ösztönöztek erőként szolgáltak a brit F1-esek számára.

GORDON MURRAY, aki számos más találmánya mellett a karbonfémekkel gazdagította a Formula–1 technikai vívmányainak sorát.

RICHARD PETTY (KING), aki a NASCAR első, a szérián kívül is ismert szupersztárja lett, s szinte minden létező rekordot megdöntött.

FERDINAND PIECH, akinek két ikonikus versenyautót köszönhetünk: a Porsche első két Le Mans-győzelmét szerző 917-est és a ralit megváltoztató Audi Quattrót.

STEPHANE RATEL, aki a GT3 megalkotásával egy hiánypótló alacsony költségvetésű kategóriát hozott a sportautó-versenyzésbe.

EDDIE RICKENBACKER, aki az első világégés legjobb amerikai vadászpilótájaként megvásárolta az indianapolisi versenypályát, s átsegítette a világválság időszakán.

DEAN SICKING, aki kifejlesztette a SAFER-védőfalat, mely tíz éve az oválpályák kötelező eleme, s azóta számos más aszfaltcsíkon is óvja a versenyzőket.

RUDOLF UHLENHAUT, aki a világháború előtt és után nem csupán tervezőként, de tesztpilótaként is kulcsszerepet játszott a Mercedes sikereiben.

HUSCHKE VON HANSTEIN, aki a Porsche versenyzési és PR-főnökeként elindította a gyárat a Le Mans-i sikerek felé vezető úton, s a Formula–1-be is bevitte azt.

MURRAY WALKER, aki több mint ötven éven át volt a Formula–1 hangja a sportág őshazájában.

JOHN WEBB, aki a Brands Hatch-i versenypályát a világ élvonalába emelte, s mintaként szolgált más promóterek számára.

LÉGI TÁVÉRZÉKELÉS

Digitális légifényképezés, lézershakkenelés, hőterképezés
Fotogrammetria, Távérzékelés, GIS, Hidrográfia, Környezetvizsgálat



EUROSENSE Kft.

Budapest, Ady Endre út 42-44, 1191

tel: (1) 282 2019 www.eurosense.com



SEREGHAJTÓBÓL TEHETSÉGGYÁR

A Manor útja a csőd szélétől a középmezőnyig

Minden sikersztori valójában egy régi történettel kezdődik: alig több mint másfél évvel ezelőtt még azt sem lehetett tudni, hogy egyáltalán indulhatnak-e a bajnokságban, aztán nagy nehezen beindult a biznisz. A Manor a mezőny mögött végigvegetálta a 2015-ös szezont, és ahogyan azt remélni lehetett, a Mercedes és a Williams technikai támogatásával pedig ma már a Saubert és a Renault-t fenyegetik.

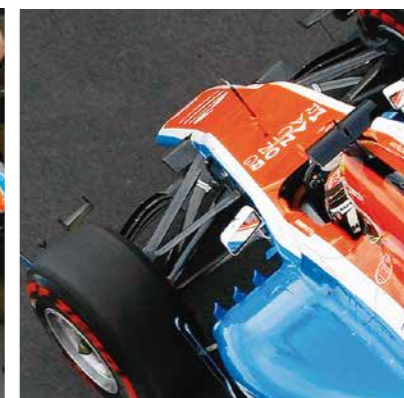
SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA | FOTÓ: MANOR RACING

A sikert persze nem kapták ingyen, hiszen cserébe két „csillagos” tehetségnek kellett helyet szorítaniuk: Pascal Wehrlein egész szezonos pilótaként, Esteban Ocon pedig a Belga Nagydíjtól kezdve segíti a dunningtoni alakulatot – az már most kijelenthető, hogy nem is történhetett volna jobb a csapattal. 2014 végét írtunk, amikor a még Marussia-nak nevezett istálló rettentően kemény hónapok elé nézett. Jules Bianchi halála alapjaiban rengette meg a gárdát, és a Marussia autógyár, mint tulajdonos tavaszi megszűnése miatt szépen lassan a pénz is elfolydogált Banbury-ből. A szezon utolsó három futamán nem is indulhattak emiatt, és hiába adták be nevezésüket 2015-re Manor-ként, és reménykedtek abban, hogy ott lehetnek a márciusi Ausztrál Nagydíj rajtrácsán, csőd eljárás alá vonták az istállót, és megkezdték a kisebb értékű tárgyak elárverezését. Január 19-ére egy komolyabb aukciót terveztek, ahol többek között a csapat autói és alkatrészei, valamint a gyárban található eszközei kerültek volna kalapács alá. Ám két nappal az árverés előtt robbant a bomba: állítólag egy komoly érdeklődő miatt lefújták az aukciót, mely reménnyel töltötte el a



csapatért „vérrel és verejtékkel” küzdő csapatfőnököt, John Booth-t, valamint a sportigazgató Graeme Lowdont. A Haas mindenesetre már korábban bejelentkezett a csapat Banury-ben található gyáráért, hogy ott rendezze be európai főhadiszállását a 2016-os bemutatkozás előtt. Többen úgy vélték, hogy maga Gene Haas a titokzatos érdeklődő, de mielőtt még fény derült volna a potenciális vevőre, újabb akadály gördült a Manor indulása elé. A Force India ellenkezett a kiscsapat rajtjoga ellen azért, mert ezzel megkapták volna a konstruktóri helyezésük után járó 40 millió fontos pénzdíjat, melyet nélkülük a többi kilenc gárda között osztottak volna szét. A lehetetlen nem ismerő, időközben Dunningtonba költöző alakulat nem adta fel, és új autó tervezését helyezte kilátásba, majd a Ferrari nyújtott nekik segítő kezet, a 2014-es erőforrásokkal. Február végén aztán kiderült, ki áll a Manor szerencsekerekének megpörgetése mögött:

Stephen Fitzpatrick, az OVO Energy tulajdonosa „zsebből” finanszírozta a gárda megmentését, mely előbb Will Stevenst, majd napokkal az Ausztrál Nagydíj előtt Roberto Merhit nevezte meg 2015-ös pilótáiként. Persze nem a Manorról lett volna szó, ha nem következett volna újabb csavar a történetben: a tesztekől távolmaradó alakulat csak Melbourne-ben jött rá, hogy nem rendelkeznek a 2014-es Ferrari-motorok szoftvereinek adataival, ezzel pedig dugába is dőlt az annyira várt debütálás. Bernie Ecclestone szerint direkt maradtak távol az Albert Park-i eseményektől, mindazonáltal tény, hogy az egyéves modell módosított változatának első köreire Malajziáig kellett várni. Itt is csak egy pilóta, Roberto Merhi gépe volt rajtra kész állapotban, de a spanyol legalább befejezte a versenyt, melyet győzelemként értékelt a csapatnál. Kínában már Will Stevens is ott lehetett a piros lámpák kialvásánál, a Manor szezonya pedig, ha dőcögösen is, de beindult. ➤



● Szebb autó, több pénz, fényes kilátások - szinte mindenki pozitívan látja a Manor jövőjét



Roberto Merhi és Will Stevens már nincs az F1-ben, de velük kezdődött az új kaland

Az előzmények ellenére nem is okoztak csalódást, az előzetesen kitűzött célt, a tisztes helytállást teljes mértékben teljesítették: mindössze két alkalommal kellett feladniuk a versenyt műszaki hiba miatt, legjobb eredményeiket pedig – két 12. pozíciót Silverstone-ban és Austinban – Roberto Merhi és Alexander Rossi szerezte. Az amerikai pilóta a szezon utolsó hét futamából öt alkalommal a spanyol autójába ülhetett be, éppen akkor, amikor felpörögtek az események a csapat-

nál: a Manornak kapóra jött, hogy a Renault a Lotus felvásárlását tervezte, ezért októberben hosszú távú motorszállítói szerződést kötött a Mercedesszel, mely egy év erejéig látta el az enstone-iakat erőforrással, és így volt kapacitása egy másik csapat kiszolgálására. A Williams is segítette a gardát, Grove-ból váltóművek, valamint felfüggesztésemek érkeztek a csapat főhadiszállására, egy csapásra vonzóvá téve ezzel az egy éve még lesajnált alakulatot.

ELÉG NAGY A VÁLTOZÁS A TÚLÉLÉSTŐL A VERSENYZÉSIG – EZ PEDIG AZ EGÉSZ ALAKULATRA HATÁSSAL VAN...



Esteban Ocon belgiumi debütálása igazi felüdülés volt a csapatnak és a sportágnak egyaránt

AKI LEGYŐZTE VERSTAPPENT

Bár F1-es pályafutásuk ritkán alakul úgy, mint a junior kategóriákban, általában azon pilóták reputációja a legnagyobb debütálásuk előtt, akik sorra nyertek bajnoki címeket a száguldó cirkusz felé vezető úton. Esteban Ocon esete azért is érdekes, mert nem szállította évről évre az első helyeket, „csak” kétszer tudott a legjobb lenni, ez viszont két magasan jegyzett kategóriában is sikerült neki. 2014-ben a Formula-3-as Európa-bajnokságban, egy évvel később a GP3-ban győzedelmeskedett a francia – mindkét esetben a Lotus F1-es csapatának támogatásával.



F3-as hadjárata hiába nyerte meg viszonylag nagy fölénnyel, mindenki az egy évvel azelőtt még gokartozó harmadik helyezett, Max Verstappen teljesítményéről beszélt: a holland üstököszerűen robbant be az autósport elitjébe, a Red Bull támogatásával pedig már egy évvel később bemutatkozhatott a Forma-1-ben. Ami a hosszabb távot illeti, Ocon úgy véli, hogy 2014-es csatájukból kiindulva ismét le tudná győzni a hollandot. „A szezon során semmit sem mondtunk egymásnak, néha egyenesen utáltuk is a másikat” – mondta nemrég a francia Verstappenről és arról az ominózus F3-as szezonról. „De ahogyan véget ért az évad, megbocsátottunk a másikatnak, és fátylat borítottunk a múltra. Ő most nagyszerű munkát végez, ebben soha nem is kételkedtem. Megérdemli. Amit most Max csinál, az nagyszerű a fiatal pilóták számára, hiszen megmutatja, hogy el lehet érni a Forma-1-be úgy, hogy nem számít, hány éves vagy.” A Manornál debütáló pilóta azonban nem rejti véka alá a véleményét arról, ki vihethet többre a jövőben: „Azt hiszem, sokkal inkább felkészült vagyok, mint Max Verstappen, amikor ő debütált az F1-ben...”



Nikolas Tombazis és Dave Ryan - ők lehetnek a jövő sikereinek zálogai



Pascal Wehrlein spielbergi 10. pozíciója volt a Manor évének eddigi csúcspontja



„Szívós csapatról van szó, fantasztikus versenyszellemmel, ezért mindannyian izgattak vagyunk amiatt, hogy mire lesz képes a következő évben a Mercedes-Benz hibrid erőforrásaival” – vélekedett Toto Wolff a Manorról a szerződkötés után, de itt korántsem ért véget a változások: november elején Graeme Lowdon és John Booth is bejelentette távozását az istállótól, melynek útját a kezdetektől fogva egyengették. A két szakember állítólag összerúgta a port a tulajdonos Fitzpatrickkal, ugyanis a feleknek más elképzelése volt a jövőről. Még véget sem ért a szezon, amikor a Manor már meg is nevezte új versenyigazgatóját a McLarentől 2009-ben botrányos körülmények között távozó Dave Ryan személyében. Ahogyan beköszöntött az új év, tovább körvonalazódtak a szép új világ formái: januárban Nikolas Tombazis, a Ferrari korábbi főtervezője, valamint Pat Fry, a McLaren egykori főmérnöke és a Ferrari mérnökigazgatója is Dinningtonba tette át a székhelyét – előbbi főtervezőként, utóbbi mérnöki tanácsadóként.

Ilyen szakembergárda és biztos anyagi, valamint technikai háttér mellé már csak egy dolog kellett: egy ütős pilótapáros. Ahogyan azt korábban sejteni lehetett, az egyik ülést a régóta a Mercedes kötelékébe tartozó, a gyártó autójával 2015-ben DTM-bajnoki címig jutó Pascal Wehrlein kapta, a másik autósorsáról viszont sokáig csak találgatni lehetett. Végül az indonéz Rio Haryanto lett a befutó, aki hazája kormányának támogatásával szerezte meg a hón áhított pozíciót – mint később kiderült, a jakartai sportminisztérium által a pilóta versenyztetésére szánt összeg nem volt elég a szezon végéig. A show-t azonban nem is ő, hanem német csapattársa csinálta, aki újoncként vállára vette az alakulatot, és okozott is pár remek pillanatot a Manornak. A gárda legfényesebb órája Ausztriában jött el: miután Wehrlein a zseniális 12. helyről kezdhetette meg a versenyt, a tizedik, egy pontot érő pozícióban ért célba – azután, hogy elrontotta a rajtprocedúrát. A csapat egyébként nemcsak csökkentette lemaradását, hanem fel is zárkózott a középme-

zőnyhöz: több alkalommal is csatába tudtak szállni a Sauberrel, a Renault-val, valamint az újoncként zseniálisan versenyző Haas-szal. Ezzel a teljesítménnyel a Manor végérvényesen megmutatta, hogy már nem csupán résztvevőként van jelen az F1-ben. „Elég nagy a változás a túléléstől a versenyzésig – mondta nemrég egy interjúban Pat Fry. – Ez pedig az egész alakulatra hatással van: hogy mit csinálunk a gyárban a szélcsatornától kezdve, a tervezőirodán át egészen addig, hogy hogyan teljesítünk a pályán.” A csapat szándékainak komolyságát jelzi, hogy Rio Haryanto távozását követően nem néztek újabb fizetős versenyző után (akárcsak a szezon elején, most is megtehetnék volna), és augusztusban elfogadták a Mercedes ajánlatát, így a Belga Nagydíjon már Esteban Ocon lehetett ott Wehrlein mellett. A Manor így kvázi a brackley-iek „Toro Rossó-jává” vált, két saját nevelésű pilótával, akikkel könnyen lehet, hogy már a Lewis Hamilton és Nico Rosberg utáni időszakra terveznek – lévén a bajnoki címért küzdő versenyzők szerződése egyaránt 2018-ban jár le.

Ami azt illeti, presztízserővel bír, hogy ki nyeri a két ifjonc csatáját: mind Wehrleint, mind pedig Ocont is a jövő tehetségének kiáltották ki, a Mercedes pedig tükön ülve várhatja az összecsapást. Bár úgy tűnik, hogy nyomás nélkül ereszthetik egymásnak a pilótákat, hatalmas küzdelem várható közöttük egy jövőbeli Mercedes-ülést, a nézők pedig szintén örülhetnek neki, hogy a legújabb generáció két tagja mérkőzik meg egymással, egy csapaton belül. Kettejük csatája lesz az idei szezon utolsó harmadának egyik legizgalmasabb felvonása, mely akár előrevetítheti a következő évad házon belüli eseményeit is. A 2017-es szezon előtti aerodinamikai és az abroncsok terén véghezvitt módosítások már most komoly lehetőséget adnak a Manor kezébe, a technikai támogatás és a szakemberek hozzáértése nagyszerű alap az előrelépéshez – a motivációval mindenesetre nincsen gond. „Ne feledjük el, hogy nagyon kevés erőforrással sikerült óriásit lépünk előre az előző évhez képest. Egészen hihetetlen, amit a körülbéli javulásban el tudunk érni egy év alatt. Ez már önmagában fantasztikus, de ennél is jobbnak kell lennünk – mondta Dave Ryan, akinek azonban nincsenek illúziói a gyorsan jött sikerekről. – Arra törekszünk, hogy erős középmezőnybeli csapattá váljunk, ami reális elképzelés, de ez két-három évbe is beletelik, sőt talán ennél is többre. Egyik napról a másikra nem fog sikerülni, ahhoz túl nagy a feladat. A küzdelem roppantul kemény, a többiek már egy ideje benne vannak, sok emberrel rendelkeznek, a kisujjukban van a szaktudás. Náluk kell jobb munkát végezni.” Egy éve még az életben maradásért küzdöttek, ma már meghatározó szereplői a száguldó cirkusznak – ilyen előzmények után pedig csak idő kérdése a siker. □

A LEGKISEBB IS SZÁMÍT

Érdekességek az F1-es kiscsapatok történetéből

Minardi, Arrows, Leyton House, Onyx, Super Aguri, Caterham, Manor... Ezek azok a csapatok, melyek csupán elvétve kerülnek a figyelem középpontjába, nélkülük mégis sokkalta szegényebb lenne a Formula-1 története. Az alábbiakban néhány „számos” érdekességet olvashatsz ezekről az istállókról.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ



1
ízben
örvendhetett
pole-pozíciónak
az Arrows
csapata

340

versenyen vett részt a Minardi csapata – a legtöbb a győzelmet sosem szerző istállók közül



HÉT
nagydíjgyőztes pilóta is megfordult a Minardinál, de közülük csak kettő szerzett pontot a csapattal

75 sikertelen verseny után szerezte meg első és egyetlen dobogóját a Footwork

2 pilóta tudott pontot szerezni a Manornál, illetve elődeinél: Jules Bianchi és Pascal Wehrlein



6
körön át egy Spyker vezette a 2007-es Európa Nagydíjat



2010

-ben három kiscsapat érkezett meg egyszerre az F1-be: a HRT és a Caterham azóta megszűnt, a Virgin viszont ma is él Manor néven

8

pilóta fordult meg a Caterhamnál a csapat öt éves története során

132

hétvége alatt csak kétszer tudott pontot szerezni az Osella istálló

3

dobogót szerzett rövid története során a Prost istálló



4 futam után kénytelen volt megválni első pilótájától a Super Aguri közveszélyes produkciója miatt

CEVEX

ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.

CEVEX ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.

3416 Tard, Béke út 259.

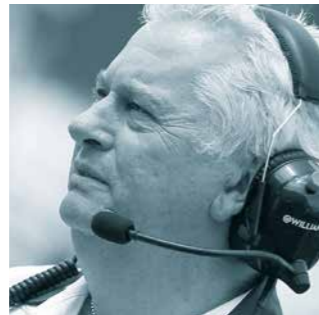
E-mail: cevexkft@gmail.com

Web: www.cevex.hu

- Mérnöki tevékenységek
- Engedélyezési eljárás lebonyolítása
- Épületbontás
- Irodák, irodaházak építése
- Házak kulcsrakész építése
- Útépítés
- Kézi és gépi földmunka
- Közműépítés
- Díszburkolat építése



TERVEZÉS – MAGASÉPÍTÉS – MÉLYÉPÍTÉS



A FELFÜGGESZTÉS

Az alkatrész, ami mindent összeköt az F1-ben



Hogyan lövik be a csapatok az autók megfelelő hasmagasságát, és visszatérhet-e valaha a '90-es évek betiltott találmánya, az aktív felfüggesztés? A Williams technikai szakembere, Pat Symonds egy újabb témakört jár körbe az F1Racing rovatában.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: RED BULL CONTENT POOL

Úgy tűnik, mintha napjaink F1-es autóinak jóval nagyobb lenne az úgynevezett „lejtésük”. Mi ennek az oka, és mennyire nehezíti ez meg a tervezők életét?

A „lejtés” szóval írjuk le a különbséget az autó első és hátsó hasmagassága között. Az elmúlt

években az aerodinamikai szakemberek megfigyelték, hogy jobb teljesítmény érhető el azáltal, ha a hátsó részt az eddigieknél is magasabbra emeljük, ezzel ugyanis fokozni lehet a diffúzor hatását. Elöl ugyanakkor továbbra is fontos maradt, hogy minél lejjebb-

re eresszük az autót, ennek következtében pedig néhány szezon leforgása alatt a lejtés drámai mértékben megnőtt. Ám mivel ezek az arányok a tervezés kezdeti szakasza óta ismertek, így nem okoznak a korábbiaknál nagyobb fejtorést a mérnökök számára.

Hogyan fejezhető ki egy F1-es autó ideális hasmagassága?

Nem létezik olyan ideális megoldás, ami minden autóra ráhúzható lenne. A Formula-1-es versenygépek hatalmas mértékű függőleges terhelést fejtenek ki a felfüggesztésre, ami azt eredményezi, hogy a rugók, és még a gumik

is jelentősen összenyomódnak nagy sebességnél. Ebből kifolyólag a hasmagasság is csökken, ahogy az autó egyre gyorsabbá válik, és emiatt vetnek szikrákat a csúszásgátlók a maximális tempóhoz közeledve.

Az autó elején álló helyzetben olyan hasmagasságot szoktunk választani, hogy a padlólemez csak éppen érintkezzen a talajjal a csúcsebesség elérésekor. Az autó hátulján a minél nagyobb leszorítóerő előállítására helyezük a hangsúlyt, és álló helyzetben úgy löjük be a hasmagasságot, hogy a rugók és a gumik eldeformálódása mellett a pálya legfontosabb kanyarjaiban érjük el az optimális szintet.

Egy kanyar teljesítése során az autó a ráható erőkre válaszul folyamatosan különféle helyzeteket vesz fel, ezeket a reakciókat pedig a felfüggesztés továbbítja. Ennek hatására a kanyar egészén át váltakozni fognak az aerodinamikai erőhatások és az egyensúly, ez pedig egyértelmű jele annak, hogy a felfüggesztés beállítása alapvető hatással van az aeróra.

Ma általános jelenség, hogy a csapatok tolorudas felfüggesztést használnak elől, és vonórudas hátul. Mi ennek az oka?

Mozgástanilag a tolorudas és a vonórudas



” AZ AUTÓ ELEJÉN ÁLLÓ HELYZETBEN OLYAN HASMAGASSÁGOT SZOKTUNK VÁLASZTANI, HOGY A PADLÓLEMEZ CSAK ÉPPEEN ÉRINTKEZZEN A TALAJJAL A CSÚCSSEBESSÉG ELÉRÉSEKOR.



A csapatok hajlamosak előnytelenebb megoldást is választani, ha az jól tesz az aerodinamikának

Mennyire befolyásolja az aerodinamikát a hasmagasság változása?

A járművek leszorítóerejét gyakran egy koefficienssel írjuk le, de a valóságban ez a szám csak egy nagyon egyszerű kifejezése egy sokkal bonyolultabb aerodinamikai térképnek. Az autó viselkedését a talajtól való távolság, a sebesség és az irányváltás határozza meg, és e három paraméter minden egyes kombinációjában teljesen más aerodinamikai erők hatnak. A szélcsatornában ezen erők mindegyike feljegyezhető, majd pedig egy egyszerű matematikai eljárással, a súlyozott átlag módszerével együttes hatásukat ki tudjuk fejezni egyetlen számmal.

is hasonló eszköznek számít. Ez alatt azt értjük, hogy mindkettő egyszerű mechanizmussal továbbítja a mozgást a kerékagytól a lengéscsillapítók felé. Az évek során azonban változott a két megoldás kihasználtsága, miután a karosszériát érintő szabályváltozások arra késztették a tervezőket, hogy új megoldással álljanak elő. Napjaink előírásai különösebben egyik változatot sem részesítik előnyben, ám az autó hátsó részén a csapatok szeretik aerodinamikailag érintetlenül hagyni a váltó környékét, ehhez pedig a vonórudas felfüggesztés nagyobb játéktérrel engedélyez.

Mely tényezők határozzák meg, hogy milyen felfüggesztés kialakítást választ egy csapat?

Ezzel kapcsolatban legalább annyi eltérő elmélet létezik, mint ahány autó van a rajtrácson. De a felfüggesztés geometriáját napjainkban elsősorban az aerodinamikai teljesítmény fokozása diktálja. Például ma széles körben elterjedt, hogy az alsó keresztlengőkar hátsó részét a féltengellyel párhuzamosan helyezük el. Ez a megoldás strukturális szempontból egyáltalán nem előnyös, de mégis mindenki ezt használja, mivel az aerodinamikára gyakorolt pozitív hatásai túlsúlyban vannak az elrendezés által okozott problémákhoz képest.

Miért ennyire merev az F1-es autók felfüggesztése? Segíti ez a tapadást?

Az autók általában használt merev felfüggesztés igazából a tökéletesen sima felületek kivételével mindenhol csökkenti a tapadást, a kerekekről ugyanis folyamatosan változó erőhatások érkezik. Ám ahogy az előző példában, itt is az aerodinamikai hatásokat helyezük előtérbe, a merev szerkezet pedig segít abban, hogy a légáramlatok iránya változatlan maradjon.

Két évtizeddel ezelőtt az F1-es autók kifinomult aktív felfüggesztéssel rendelkeztek. Van rá esély, hogy ezek a rendszerek valaha is visszatérnek?

A verseny pályákon valószínűleg már nem látjuk őket ismét. Noha tényleg fejlett rendszereknek számítottak, valójában semmivel sem

voltak összetettebbek, mint a mai, körülményes passzív megoldások. És nemrég tényleg felmerült a kérdés a csapatok között, hogy nem lenne-e olcsóbb, ha a jelenleg használt rendszerek helyett ismét engedélyoznánk az aktív felfüggesztést.

Az viszont nem jelenthető ki, hogy ez a megoldás teljesen eltűnt volna a Formula-1-ből, hiszen napjaink tesztkorlátozásai mellett előfordul, hogy egyes csapatok a privát gyakorlások során aktív hasmagasságot használnak, hogy a rendelkezésre álló szűkös idő alatt könnyebben felrajzolhassák az autó aerodinamikai térképét.

RÉGEN MINDEN JOBB VOLT?

Összehasonlítás: Formula-1 akkor és most



Az idő általában megszépíti az emlékeket, ráadásul nekünk, embereknek mindig az a jó, ami éppen nincs – talán ezért is emlegetjük olyan gyakran, hogy korábban minden jobbnak tűnt. Így van ez a Formula-1-gyel is.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: DPPI

A hockenheimi Formula-1-es hétvégével egy időben rendezték a Historic F1-es futamot Silverstone-ban. Több mint száz-ezer érdeklődő látogatott ki az eseményre, akik olyan legendás autókat láthattak versenyezni, mint a Williams FW07C, vagy a Tyrrell 010. A rajongók általános véleménye az volt, hogy a mai Formula-1-gyel összehasonlítva sokkal jobb volt a



verseny abban az időben, látványosabbak, hangosabbak, eltérőbbek voltak az autók – de vajon jobb volt-e az az időszak? Alapvetően két jelentős tényező gátolja meg az összehasonlítást. Valóban több előzést, több csatát láttunk, de akkoriban elképesztő szakadék volt az autók, és bizony a pilóták között is, nem voltak felkészítő programok, nem sok volt az alsóbb osztály, jóval kevesebb volt a technikai segítség. Ennek köszönhetően például a hetvenes években előfordult, hogy a pole-pozíciót érő idő és a 28. helyezett között húsz (!) másodperc volt a különbség egy körön, ami ötször annyi, mint amit a Mercedes ad a Manornak, ha a „Bcsapat” gyenge napot fog ki... 1985-ig jóval kevesebb megkötéssel készültek az autók, sokkal szabadabb volt a tervezés, ezért rengeteg különböző megoldás létezett – ennek köszönhetően (is) alakultak ki a brutális különbségek. A mai szigorú szabályozás teszi

lehetővé azt, hogy közel maradjanak egymáshoz az autók, de a fő probléma jelenleg a versenyzés hiánya, ezen pedig a 2017-es szabályrendszer sem segít: a féktávok csökkennek, a kanyarsebesség nő, ettől viszont még nehezebb lesz előzni. A hetvenes évek nagy különbségeit és csatáit azonban szinte lehetetlen visszaállítani, ehhez egyszerűen túlképzettek a Formula-1-ben dolgozó szakemberek – ha most oldanák fel a szabályozást, valószínűleg akkor is nagyon hasonlítana egymásra a Mercedes, a Ferrari, vagy éppen a Force India egyszerűen azért, mert ez az ideális. Ha a jelenlegi tervezők megkapnák az 1980-as szabálykönyvet, akkor sem terveznének olyan autót, mint a Brabham BT49, mint ahogy az 1950-es évek szabályai szerint sem építenének már olyat, mint a Maserati 250. A „hőskori” Formula-1 egy kezdeti stádium volt a mai technikai és elméleti felkészültséghez képest. ➤

Niki Lauda idejében jóval nagyobb volt a különbség a mezőny eleje és vége között



EGYSÉGES RENDSZER KELL

Egy valamit mindenképpen tanulhat a mostani F1 a harminc-negyven évvel ezelőtti önmagától: a szabályalkotást. Ahogy sosem, természetesen akkor sem volt minden rendben, de a sport jelenlegi talán legnagyobb problémája, hogy a döntéshozók kapkodnak, szinte napról napra változik, hogy mi a megengedett, és mi nem – ez pedig senkinek nem tetszik, és már rövid távon is komoly károkat okozhat. „Határozottan nem használ a sportunknak, ha állandóan változnak a szabályok – és legtöbbször visszatérünk azokhoz, amik két hete, két hónapja, vagy két éve voltak... Mindig bizonytalanok vagyunk, és mi, versenyzők csak megpróbáljuk a változásokat követni és betartani, mert nem mi kreáljuk őket, és nem mi döntünk ezekről” – nyilatkozta a helyzetről Fernando Alonso, aki azt is megpendítette: ha nem jó irányba halad a Formula-1, akár távozhat is a száguldó cirkuszból.

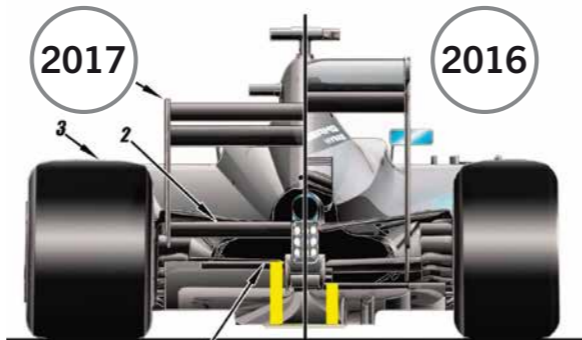




ÚJ KORSZAK?

A megújuló aerodinamikai szabályok a következő szezontól átírhatják a Formula-1 erőssorrendjét, hiszen jelentős változásokról beszélhetünk. A nyomtáv, az első és a hátsó szárny is 200 mm-rel szélesebb lesz, változik a padlólemez, a diffúzor, az első abroncsok 245 mm helyett 305 mm-re szélesednek, míg a hátsó gumik esetében 325 helyett 405 mm lesz a futófelület szélessége. Ez körülbelül 25 és 30%-os változás, melytől a Pirelli – amely már most gőzerővel tesztl – önmagában 2,5 másodperc gyorsulást vár. A gumikopás mértéke szintén csökkenhet 2017-ben.

Bár a V6-os hibrid formula 2020-ig nem fog módosulni, azért történik változás motorfronton is. A költségcsökkentés jegyében az ügyfélcsapatoknak biztosított erőforrások ára egy millió euróval, majd 2018-ban további három millió euróval csökken. A zsetonrendszert teljesen eltörlük, így szabad lesz a szezon közbeni fejlesztés, a turbónyomás értékét azonban korlátozzák, öt helyett pedig csak négy motort lehet használni az idény során.



● Szélesebb gumik, szélesebb szárnyak - jelentősen megváltoznak az F1-es autók 2017-re



● Sebastian Vettel már tesztelte a következő szezonzsánt abroncsokat

” HA MOST HIBÁZOL, NEM TÖRTÉNIK SEMMI, A MI IDŐNKBEN, HA HIBÁZTÁL ÉS SZERENCÉS VOLTÁL, ÚGY NÉZEL KI, MINT ÉN.

Meg kell említenünk a pilóták képességeit, felkészültségét is. Amíg ma (még a megkötött tesztelési lehetőségek mellett is) szimulátorozással, telemetriai adatok elemzésével, egymással készülhet egy Formula-1-es versenyző, addig például a hetvenes években ez közel sem volt így – összehasonlíthatatlanul több segítséget kapnak Hamiltonék manapság. Ezáltal sokkal közelebb vannak a tökélethez azok a pilóták is, akik a mezőny végén köröznek, így bár az nem kérdés, hogy mondjuk Niki Lauda a mai Formula-1-ben is az élmezőny tagja lenne, de a rajtrács második fele sokkal-sokkal felkészültebb és jobb, mint akkoriban. Egyszerűen sokkal könnyebb megközelíteni a határokat, sokkal egyszerűbb vezetni ezeket az autókat, kevesebbet kell kockáztatni, így bár nyerni most is csak a legjobbak

tudnak, jóval közelebb került hozzájuk a mezőny vége. „Most sokkal szívesebben lennék pilóta, hiszen nem vagyok hülye – hasonlított össze saját korát a jelenlegivel Niki Lauda. – Ötvenszer többet keresnek, sokkal kevesebb a kockázat, ez a legjobb kor a versenyzéshez. A technikai segítségekkel most sokkal közelebb tudsz menni a fizikai határokhoz, a vezetés még extrémebb. A különbség az, hogy ha most hibázol, nem történik semmi, a mi időnkben, ha hibáztál és szerencsés voltál, úgy nézel ki, mint én.” A Formula-1 jelenkora mind technikai, mind személyi (a mérnökök, a tervezők és a pilóták is) felkészültséget tekintve mérföldekkel előzi a hatvanas-nyolcvanas éveket, teljesen más körülmények között működik, éppen ezért olyan sosem lesz már, mint akkor. ☐

PRÓBAELŐFIZETÉS!

KÉRJE MOST LAPUNKAT

3 HÓNAPRA KEDVEZMÉNYESEN!

Aki most negyed évre elkötelezi magát az Autósport és Formula Magazin mellett, annak egy Száguldás és cirkusz 2015-2016 F1-es évvesszefoglaló kötetet is küldünk ajándékba, mindösszesen 2490 Ft-os áron.



Éves előfizetőink sem maradnak ajándék nélkül, hiszen a 11 lapszám mellé 6990 Ft-ért egy Autósport évkönyv 2015 jár.

ELŐFIZETÉSI LEHETŐSÉGEK:

3 hónapos próbaelőfizetés + Száguldás és cirkusz 2015-2016 évkönyv - **2490 Ft**

Éves előfizetés + Autósport évkönyv 2015 - **6990 Ft**

Éves előfizetés ajándék nélkül - **5990 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: HYPERLINK "mailto:elofizetes@formula.hu" elofizetes@formula.hu

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

SZÍNÉSZ, VILÁGUTAZÓ, MENTOR

Ezeket a szerepeket játssza az életben Fernando Alonso

Világbajnok, a mezőny talán legjobbjá, a pilóta, aki mindig rosszul vált csapatot: legtöbbször ezekkel azonosítják a McLaren tapasztalt versenyzőjét.

A formula1.com interjúja egy másik oldalára világít rá. Gondolta például bárki, hogy Alonso úgy érzi, nincs otthona?

SZÖVEG/FORDÍTÓTTA: STROMMER BENJAMIN
FOTÓ: MCLAREN

Fernando, úgy vettük észre, hogy hosszú idő után először neveltél, miközben Magyarországon az időmérő után interjút készítettek veled az FIA-ketrecben (itt zajlanak a televíziós nyilatkozatok az időmérő és a futam után – a szerk.). Annak tudata tette, hogy a kilátások egyre jobbak?

Gondolod, hogy először nevettem? Párszor már voltunk a Q3-ban, igaz, nem mindkét autóval. De emlékszem, épp egy vicces kérdést tettek fel, ezért nevettem. Igen, voltak jó és rossz pillanataink ebben az évben, mindenki tisztában van vele. De amikor nevetek, azért teszem, mert jó kedvem van – ennek nincs köze a köridőkhöz.

csapathoz, munkamódszerekhez és természetesen a médiához. Minden változik, és nem azért, mert te azt akarod, hogy a dolgok bizonyos irányba haladjanak, hanem mert az élet megváltoztat téged. Ez elől nincs menekvés, Pán Péter története arról, hogy valaki nem öregszik meg, csak tündérmese.

Tizenhat év a Formula-1-ben – számos boldog emléknél kell lennie, máskülönben nem lennél még mindig itt...

Valószínűleg a siker a legfontosabb ahhoz, hogy az ember élvezze az ittlétet. Azért vagy itt, hogy versenyezz, megmérkőzz 21 másik pilótával, és megpróbálj a legjobb lenni a

Tizenhat évnyi utazás után van még olyan hely, ahova Fernando Alonso el akar menni? Mindig vannak helyek, melyek felkeltik az érdeklődésedet. Például Argentína, egy napon el akarok menni oda. Dél-Afrika is egy ilyen állomás, valószínűleg az összes olyan helyszín, amely már nincs a Formula-1-ben. És miért ne mennék el Tüzföldre, a legdélebbi területre, vagy Alaszkába, messze északra? Én ilyen ember vagyok! Továbbra is fiatal, és igaz, hogy fiatalabb már nem leszek, de annak érzem magam, ezért látni akarom ezeket a helyeket. Élned kell a lehetőségekkel, ha az utadba sodródna, mert sosem tudhatod, mikor fogynak el.

Alonso 19 évesen kezdett az F1-ben, ma, 35 esztendősen a mezőny legtöbbet tapasztalt pilótáinak egyike



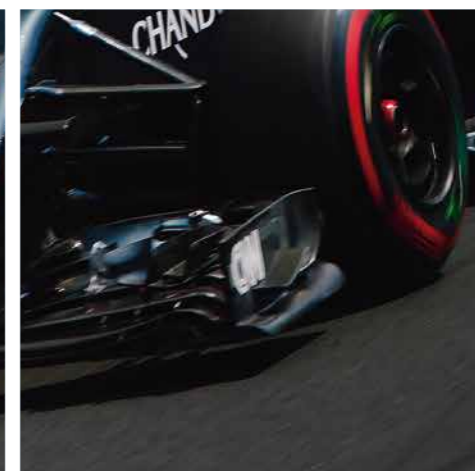
Ami a jókedvet illeti: egyszer azt mondtad, hogy színésznek kell lennie, aki túl akarja élni az F1-et. Miben vagy tehetségesebb, a drámában vagy a vígjátékban?

Természetesen a vígjátékban, mindenképp. A Formula-1-ben minden olyan, mint egy komédiában: ez egy sport, nem valami véresen komoly dolog, tehát biztosan nem dráma. Kicsit olyan, mint azok a burleszkfilmek, ahol fejen csapnak, s már másnap olyan jól vagy, mint új korodban. Nem kérdés, hogy vígjátékszínész lennék...

...van karakter, amelyet szívesen játszanál el? Jim Carrey bármelyik szerepét. Azt hiszem, az F1-ben is jól elboldogulna, kifigurázna mindent!

Ez a tizenhatodik szezoned. Ha visszatekinthet az évekre, mit látsz, hogyan változott meg Fernando Alonso? Naiv, fiatal versenyzőből megalkuvást nem ismerő profi lett?

Sok téren megváltozol, nem csupán versenyzőként. Egy 19 éves fiatal teljesen más, mint egy 35 éves férfi. Ez minden kapcsolatra kihat, családra, barátokra, a hozzáállásra a



világon. A dobogón végezni, versenyt, vagy akár bajnoki címet nyerni: ezek a pillanatok a legteljesebb örömről szólnak. De lehet élvezni a többi dolgot is, melyek körülveszik az F1-et. Az utazást, aminek köszönhetően sok olyan országba eljutottam, amelyeket talán sosem láttam volna meg egy másik életben, Indiát, Koreát, Oroszországot vagy Azerbajdzsánt. Örülök a sport összes fanatikus mellékhatásának.

Ha már az utazásról van szó, tudjuk rólad, hogy fanatikus vonatozó vagy, főleg Japánban. Azért van, mert illik a személyiségedhez? Szigorú mentrend egy szigorú személyiségnek?

Hah, valószínűleg igen! Élvezem azt a fajta precizitást, azt a képességet, hogy mindig tökéletesen pontosak legyenek. Igen, ez illik az én életmódomhoz. A japán vonatok valószínűleg megtestesítői mindennek, amit példamutatónak tartok. ➔



” EGÉSZ PÁLYAFUTÁSOM ALATT SZERENCÉS VOLTAM, HOGY BAJNOKSÁGOKÉRT HARCOLHATTAM. IGEN, VOLTAK JÓ LEHETŐSÉGEIM, DE ILYEN-OLYAN OKBÓL NEM VALÓSULTAK MEG.

Valóban annyira precíz vagy, mint amennyire mondod? Nem nehéz néha együtt élni saját magaddal?

De igen, a körülöttem levő embereknek azonban még nehezebb! Sok éve ismerem magam, ezért elboldogulok velem, na de a többiek... jaj, srácok!

Korábban a versenyek rajtja előtt együtt énekelte Luisszal, aki most a menedzsered. Ezt még mindig csináljátok?

Nem, már nem csináljuk, az az ihletett pillanatot továbbra is.

Most mivel hangolódasz a versenyre?

Manapság semmi különlegessel, nincs kifejezett rutinom. A csapattal vagyok, megbeszéltem a mérnökökkel a legújabb szabályváltozásokat! Úgy tűnik, kezdenek stabilizálni, de azelőtt állandóan ismételnem kellett, mi az aktuális tényállás.

Az emberek a bajnokokra emlékeznek. Kettőt nyertél, de többször is második lettél, és csupán néhány pont különbséggel. Fáj?

Nem igazán. Egész pályafutásom alatt szerencsés voltam, hogy bajnokságokért harcolhattam. Igen, voltak jó lehetőségeim, de ilyen-olyan okból nem valósultak meg.

Talán már Juan Manuel Fangiót is utolérhetted volna...

Talán igen, de a gokartban is véget érhetett volna a karrierem. Minden így alakult tökéletesen.

Amikor elkezdted, az F1 sokkal veszélyesebb sport volt. Örösz annak, ahogyan megváltozott? Hosszú ideje a leglátványosabb balesetet szenvedted el Ausztráliában, és apró sérülésekkel megúsztad. Ez alapján szerinted, mit lehetne még tenni?

A biztonság terén valószínűleg a halo-rendszer a következő lépés. A versenyző feje még



Úgy érzi, a jövő évi szabályok fel fogják pörgetni

mindig fájó pont, az utolsó halálos balesetek mind fejsérülés miatt történtek. Az FIA tudja ezt, a sport tudja, és dolgozunk rajta.

Mit akar még Fernando Alonso elérni az F1-ben? Mi szerepel a listádon?

A végső cél még egy bajnoki cím, keményen dolgozunk ezen az ügyön. A jövő évi új szabályokkal pedig valószínűleg az izgalomból

is visszakapunk, mivel az autók sokkal vonzóbbak és gyorsabbak lesznek. Ez is olyan cél, amit Fernando el akar érni!

Tudjuk, hogy az autók is, és a gumik is szélesebbek lesznek, és így a sebesség nőni fog. Ez elég, hogy lenyűgözzön téged?

Igen, mert fel fog pörgetni, amint bepattansz az autóba. Arra számítok, hogy visszatér a „váo” érzés, amely jelen volt, mikor elkezdtem az F1-et.

Hallottuk, hogy nagyon fegyelmezett egyéniség vagy. De van valamilyen gyenge pontod?

Persze, nekem is van szabadidőm. Amikor dolgozom, nagyon pontos a napirendem. De van egy Fernando Alonso a magánéletben is, akire teljesen az ellenkezője igaz.

Tizenhat évnyi utazás után hol érzed magad otthon? Neked mi az „otthon” fogalma?

Nem hiszem, hogy jelen pillanatban bárhol is otthon érezném magam. Éltem már Spanyolországban, Angliában, Svájcban, Dubajban. Ott volt a lakásom, a ruháim és minden játékszerem. De otthonnak nem nevezném. Azt hiszem, addig nem fogok otthonnak hívni semmit, amíg nem vonultam vissza és nem töltöttem hat hónapot egyetlen ágyban. Most Dubajban lakom, ez a világ középpontja. Kényelmes, mivel a repülőtér az egyik fő légi csomópont, ahonnan szinte bárhova eljuthatok. Mít kívánhatnál még gyakori utazóként?



Milyen hobbijai vannak Fernando Alonsoéknak? A sport általánosságban. Szeretek biciklizni, focizni, kosárlabdázni, és teniszezni is. Gyakran átvivom a barátokat, hogy játsszunk valamit.

Megfordult már valaha a fejedben, hogy elkezdesz valamit tanulni, miután visszavonultál? Matematikát? Művészetet? Történelmet?

Ez a fejezet még nincs teljesen lezárva, de egyelőre nincsenek igazi ambícióim. Azt viszont soha nem tudhatod, mit hoz a jövő!

Van egy gokartiskolád, ahol a fiatal tehetségek nevelkednek. Mi újság arrafelé? Lehet, hogy már megtaláltad a jövő egyik bajnokát? Spanyolországban sok tevékenységet folytatunk. Van egy múzeumunk, és van a gokartpá-

Dubaji főhadiszállásáról járja a világot: lakóhelyét utazási szempontok alapján választotta



lya, ahol két dologra koncentrálnék: az egyik egy közlekedésbiztonsági program, amelyben a régió összes iskolája részt vesz. A másik pedig a gokartiskola, körülbelül száz gyerekkel a világ minden részéről. Különböző korcsoportokra osztjuk őket, és öt hétig dolgozunk együtt velük. A nagyon fiataloknak megmutatjuk, hogyan érezzék magukat komfortosan egy gokartban, akik pedig idősebbek, ők valódi versenyen vesznek részt. Természetesen óriási eredmény lenne, ha az együlésesek egy későbbi bajnoka az iskolából kerülne ki. De ez az álom még a jövőé! □

A CSAPATTAGOK SZEMÉVEL



MARK TEMPLE, Alonso versenymérnöke:

„Ő a legintelligensebb versenyző, akivel eddig dolgoztam. Adjuk össze ezt az intelligenciát a páratlan, természet adta tehetséggel, és rendkívül hatásos kombinációt kapunk. Ennek köszönhetően sok másra jut ideje, miközben az autót vezeti. Feldolgozza az adatokat, és állandóan a stratégián jár az agya. Fernando a maximumot hozza ki mindenből maga körül. Nagyon agresszív módon vezet, keményen támadja a féktávokat, bedobja az autót a kanyarokba, mégsem veszít a kijáratokon.”



ERIC BOULLIER, a McLaren versenyigazgatója:

„Nem hiszem, hogy Alonso készen áll a visszavonulásra. Meg vagyok róla győződve, hogy hisz a McLaren–Honda közös projektjében, melynek végén világbajnok lesz. Tisztelem Fernandót, versenyképes és rendkívül intelligens pilóta, aki a szabadidő etappjaitól kezdve vasárnapig végig jól teljesít. Ez az oka, amiért ő a legjobb. Egyértelmű vezéregyéniség.”

ROSBERG GYŐZÖTT, HAMILTON NYERT

Ütközések, baleset és késhegyre menő csata jellemezte a Belga Nagydíjat

Nico Rosberg megnyerte a Belga Nagydíjat, ám Spa-Francorchamps-ban az igazi győztes mégis a Daniel Ricciardo mögött célba érkező Lewis Hamilton volt. Rég látott akkora tömeget a Forma-1, mint idén az Ardenneknben, ami a Benelux-hősnek, Max Verstappennek volt köszönhető.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, FEKETE ANTAL
FOTÓ: ATP, OLLÉ IVÁN, DPPI, CSAPATOK



SPA-FRANCORCHAMPS

Circuit de Spa-Francorchamps

A pálya hossza: 7,004 km

Versenytáv: 44 kör – 308,052 km

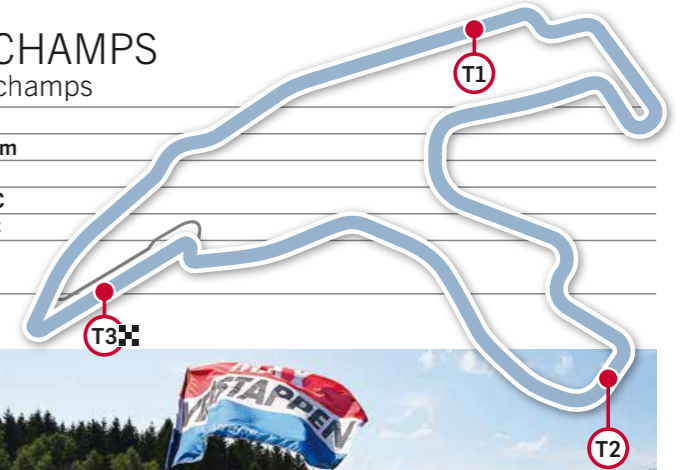
Időjárás: száraz

Levegő hőmérséklete: 25–27 °C

Aszfalt hőmérséklete: 36–39 °C

Leggyorsabb kör:

Lewis Hamilton 1:51,583



Ha Spa, akkor eső! Így tartja a régi FI-es mondás, ám ezúttal nemhogy az égi áldás maradt el, hanem valóságos hóhullám tombolt a legendás pálya környékén. Még a legidősebb helyiek sem emlékeztek olyan forróságra, mint amelyet a versenyhétvégén lehetett tapasztalni, és ekkora emberáradatra sem: a Belgiumban, belga anyától és holland apától született Verstappent rajongók százezres tömege üdvözölte, narancssárgára festve a pályát övező hegyvidék erdőit.

A hétvége egy fontos eseménnyel indult, kiderült ugyanis, hogy Hamilton és a Mercedes Monza helyett már Spában nekifog a hajtáslánckomponensek csereberéjének: a nyári szünet előtt vb-listavezetővé élőlépő címvédő előbb-utóbb úgyis rajtbüntetést kapott volna, itt viszont a pálya jellegéből kifolyólag jó esélye mutatkozott arra, hogy vissza tud kapaszkodni a rajtrács végére történő önkéntes száműzetéséből. A csillagosok végül egymás után cserélték a hajtóműveket a hétvége folyamán (hegyre halomra gyűjtve a rajtbüntetést), ám így a britnek három friss motorja is lesz a szezon végére.

Rosberg annak tudatában készülhetett a derbire, hogy Hamiltontól nem kell tartania, ám a nyári pauza előtt javulásnak induló Red Bull ígéretes hosszú etapos időket ráncokat csalt a homlokára a szabadedzéseken. A nyitóna-


















pon például Verstappen és Ricciardo a legjobb időket is megfutották, ám ebben szerepe volt annak is, hogy a két Mercedes csak délelőtt használta a szuperlágú Pirelliket, délután pedig – ellentétben a Red Bullokkal – kizárólag középkevény és lágy papucsokkal tréningeztek. Az energiatalososok mellett a javulás jeleit mutatta a nyári szünet előtt csak vegetáló Ferrari is.

A két különítmény számára ígéretesen alakult a szombat délelőtti időmérő-ráhangolódás is, amikor Raikkönen, Ricciardo és Vettel végzett az első három helyen (Verstappen műszaki okok miatt kénytelen volt kihagyni az edzést), élesben viszont Rosberg volt a legjobb. „Reggel még úgy gondoltam, hogy a tempónk nem az igazi, de sikerült megszerezni a rajtsőséget” – mondta a német, miután a Q3-ban 1:46,744-es idővel az élen zárta a kvalifikációt. A Mercedes pilótája 0,149 másodperccel volt gyorsabb a pályafutása eddigi legjobb időmérő-eredményét produkáló Verstappennél: a holland ezzel minden idők legfiatalabb, első sorból rajtoló pilótája lett a Forma-1-ben, ugyanakkor egy stratégiai fogást is megpróbált alkalmazni. Az ifjú títán a Q2-ben szuperlágú abroncsokon futotta a legjobb körét, így az élmezőny tagjai közül egyedülként készülhetett a startra a jobban tapadó, ám rövidebb első etapot ígérő gumikon.


1 NICO ROSBERG

NEM VOLT KÖNNYŰ EZ A HÉTVEGE, SOKAT KELTETT DOLGOZNI A BEÁLLÍTÁSOKON, DE A VERSENY TÖKÉLETESEN ALAKULT SZÁMOMRA. AZ AUTÓ REMEK, JÓL BOLDOGULTUNK AZ ABRONCSOKKAL IS. LEWIS KITŰNŐEN VERSENYZETT, ÉS ŐSZINTÉN SZÓLVA, NAGYON MEGLEPŐDTEM, AMIKOR A LEINTÉS UTÁN KISZŰRTAM AZ EREDMÉNYJELZŐN, HOGY A HARMADIK HELYEN VÉGZETT...

A BELGA NAGYDIJ VÉGEREDMÉNYE:

1.	 NICO ROSBERG Mercedes F1 W07 44 kör, 1:44:51,058
2.	 DANIEL RICCIARDO Red Bull RB12-TAG-Heuer + 14,113
3.	 LEWIS HAMILTON Mercedes F1 W07 + 27,634
4.	 NICO HÜLKENBERG Force India VJM09-Mercedes + 35,907
5.	 SERGIO PEREZ Force India VJM09-Mercedes + 40,660
6.	 SEBASTIAN VETTEL Ferrari SF16-H + 45,394
7.	 FERNANDO ALONSO McLaren MP4-31-Honda + 59,445
8.	 VALTTERI BOTTAS Williams FW38-Mercedes + 1:00,151
9.	 KIMI RAIKKÖNEN Ferrari SF16-H + 1:01,109
10.	 FELIPE MASSA Williams FW38-Mercedes + 1:05,873
11.	 MAX VERSTAPPEN Red Bull RB12-TAG-Heuer + 1:11,138
12.	 ESTEBAN GUTIERREZ Haas VF-16 – Ferrari + 1:13,877
13.	 ROMAIN GROSJEAN Haas VF-16-Ferrari + 1:16,474
14.	 DANYIL KVJAT Toro Rosso STR11-Ferrari + 1:27,097
15.	 JOLYON PALMER Renault RS16 + 1:33,165
16.	 ESTEBAN OCON Manor MRT05-Mercedes + 1 kör
17.	 FELIPE NASR Sauber C35-Ferrari + 1 kör

NEM ÉRTEK CÉLBA

 KEVIN MAGNUSSEN Renault RS16 6. kör
 MARCUS ERICSSON Sauber C35-Ferrari 3. kör
 CARLOS SAINZ Toro Rosso STR11-Ferrari 2. kör
 JENSON BUTTON McLaren MP4-31-Honda 1. kör
 PASCAL WEHRLEIN Manor MRT05-Mercedes 1. kör

A Ferrariké lett a második sor, a vörösöknél Raikkönen a Q3-ban mindössze 17 századdal maradt el Verstappentől, Vettelnél pedig közel 2 tizeddel gyorsabbnak bizonyult. Őket Ricciardo és a biztató formát újfent bizonyító Force India-kettős, Sergio Perez és Nico Hülkenberg követte. Az ausztrál a Red Bull eltérő gumistratégiájáról elmondta: „Már jóval az időmérő előtt megbeszéltük, hogy így lesz, Max úgy döntött, hogy szuperlágynak raj-

● Magnussen a hatodik körben az Eau Rouge-ból kijövet, a Raidillonnál vállalta túl magát. Ő szerencsére karcolásokkal megúsza, a Renault nem



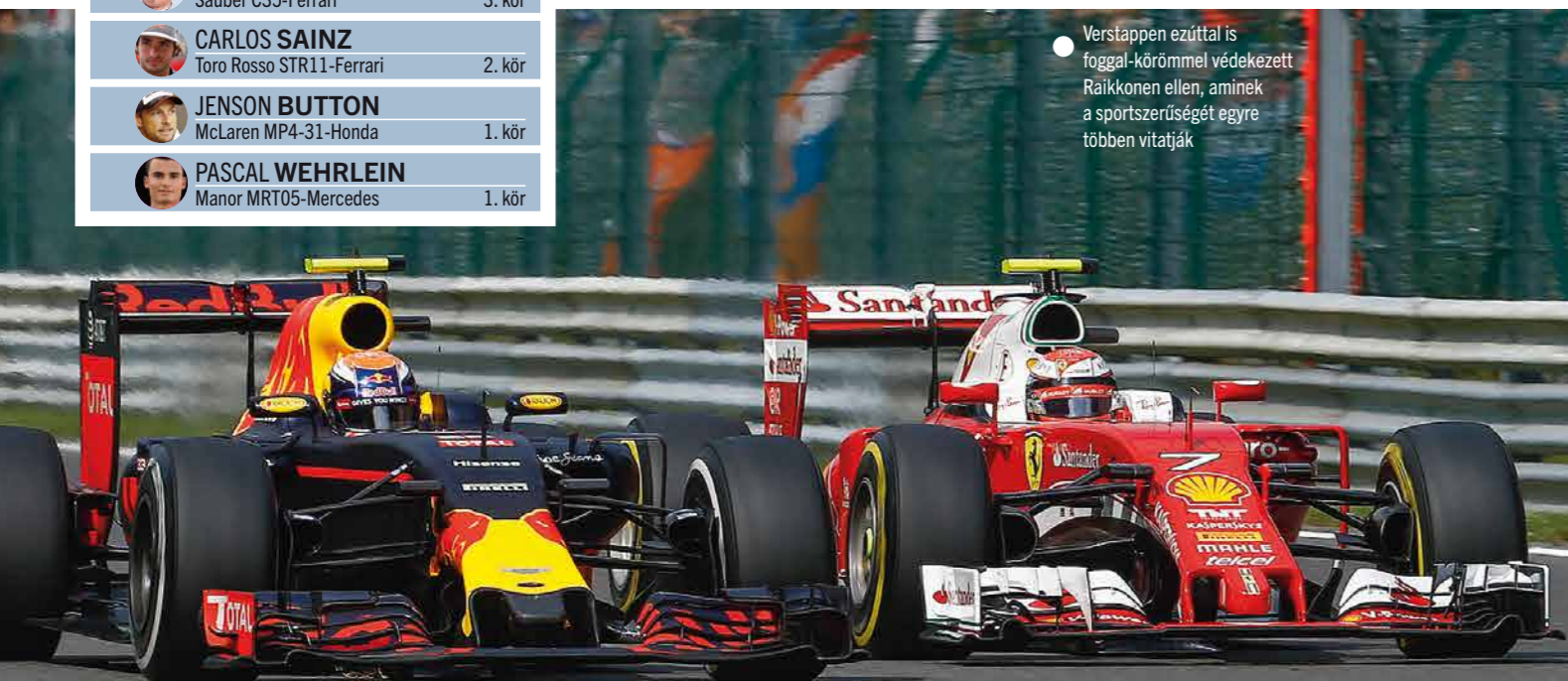
tol, én pedig a lágyat választottam. Így minden eshetőségre fel vagyunk készülve, de szerintem az én választásom lesz a helyes” – fogalmazott fülig érő szájjal Ricciardo, aki 2014-ben épp az ötödik helyről startolva didal-maskodott Spában.

Hamilton csak egy installációs kört futott, így a hétvége másik rajtbüntetés-milliárdosával, Fernando Alonsoval együtt az utolsó sorból készülhetett a rajtra. A McLaren-Honda pilótájára rájárt a rúd: míg Jenson Button meglepetésre a kilencedik rajthelyet szerezte meg, addig pénteken a spanyol alatt három kör után megadta magát a továbbfejlesztett hajtáslánc, a csere után a kvalifikáción pedig csak a boksztuca kijáratáig sikerült elvergődnie. Akkor még aligha gondolta, hogy a futamon az egyik legnagyobb hőstettet viszi majd véghez.

Spa ezúttal eső nélkül is elképesztően akciódús futamot produkált: Verstappen a rajtnál nem tudott előnyt kovácsolni a szuperlágynál, így Rosberg simán megőrizte a vezetést, amit nem is engedett ki a keze közül a kockás zászlóig. A holland a Ferrarikkal viaskodott a La Source-nál, próbálva visszazserezni az elveszített pozíciókat, ám ebből összetűzés lett: a belső ívre húzódo Red Bull nekikocant Raikkönen autójának, ami



● Verstappen ezúttal is foggal-körömmel védekezett Raikkönen ellen, aminek a sportszerűségét egyre többen vitatják



2 DANIEL RICCIARDO

A PÉNTEKI TEMPÓ ALAPJÁN BÍZTAM A DOBOGÓS HELYEZÉSBEN, ÉS ÍGY IS ALAKULT. TERMÉSZETESEN JÓ LETT VOLNA GYŐZNI, DE NICO ÉPPEŒN OLYAN GYORS VOLT, AHOGYAN GONDOLTUK, EZÉRT CSAK A MÁSODIK HELYRE PÁLYÁZHATTAM. A RAJT UTÁN MEGSÉRÜLT AZ ELSŐ SZÁRNY, AMIT A PIROS ZÁSZNÁL FÁZIS ALATT JÁVÍTOTTUNK. EZT MEGELŐZŐEN SOK BAJOM VOLT AZ AUTÓVAL.

addigra már megforgatta Vettelét. Az eset után mindhárman azonnal a boksztuca felé vették az irányt: az első szárny mindhárom autón sérült, Raikkönen defektet is kapott, a Ferrari garázsa elé érkezve pedig még kisebb lángnyelvek is felcsaptak az autó alsó részéről. Hárman rögtön az elején elbúcsúztak: Pascal Wehrlein a kavarodásban a Manorral hátulról felöklelte Button McLarenjét, ezzel mindketten kiestek, Carlos Sainz pedig hiába vitorlázott a 14. kockából a hetedik helyre a Toro Rossóval az első kör végére, a törmelékekre ráhajva defektet kapott, és nem tudott visszaevickélni a boksztuca.

A következő fontos momentum a hatodik kör volt, amikor Kevin Magnussen az Eau Rouge-ból kijövet, a Raidillonnál túlvállalta magát: a hetedik helyen haladó csapattársát, Jolyon Palmert üldöző dán alatt kitört a Renault hátsó része, az autó megpördült és óriási sebességgel a gumifalnak csapódott, amelynek következtében a pilóta nyakát védő „gallér” is lerepült a maradványról. Magnussen a saját lábán távozott a helyszínről, de kórházba szállították kivizsgálásra, három körrel később pedig piros zászlóval 17 percre félbeszakították a futamot: a gumifal olyan mértékben sérült, hogy a biztonsági autós próbálkozás után ez maradt az egyetlen megoldás a javításra.

Rosberg az újraindításnál is simán megőrizte a vezetést, ám Ricciardónak a meglepően jól muzsikáló Red Bullal sikerült mögötte maradnia. A német csak az utolsó etapban

tudta valamelyest leszakítani üldözőjét, amikor mindketten (a Mercedes a 25., a Red Bull a 26. körben tudta le a második kerékcserejét) közepkemény Pirelliken hajtottak. „Az ellenfelek ezen a hétvégén erősebbek voltak a szokásosnál, nem feltétlenül a futamon, de mindenképpen jobbak voltak, mint szoktak. A versenyen szerencsére nem volt semmilyen gondom, minden jól alakult. Ricciardo a lágy gumikon az etap elején roppant gyors volt, de ennyi és semmi több” – mondta a győztes, akinek nem lehetett teljes egészében őszinte a mosolya, ugyanis Hamilton a harmadik helyen futott be, így a 19 pontnyi előnyéből kilencet sikerült megmenekítenie.

A brit extraklasszis teljesítményt nyújtott: a rajtot követő kavarodást és a biztonsági autós fázist kihasználva a Magnussen-balesetet követő félbeszakításig az ötödik helyre lépett elő, az újraindítást követően pedig folytatta a menetelést, és a 18. körben már a harmadik volt. Ricciardót előbb a 21. körben felrakott lágyakon, majd a 32. körtől közepkeményeken kergette, de csak megközelíteni tudta. „Természetesen átfutott az agyamon, hogy talán nyerhetek, de tudatában voltam annak, hogy elég messze vagyok Nicótól, így inkább csak arra összpontosítottam, hogy minél több pontot szerezzek” – mondta a háromszoros világbajnok, aki kétségkívül a nap legnagyobb nyertese volt: kárminalizációja kitűnően sikerült, ráadásul három új motorral várhatja a folytatást.

MINDENFÉLE

Újoncot avatott Spában az F1: első ízben versenyzett az évad korábbi részében a Renault-nál tesztpilótáskodó, ám a Mercedes által patronált Esteban Ocon. A 19 éves francia reménység teljesítette a távot, és még a Sauber versenyzőjét, Felipe Nasrt is maga mögött tudta tartani: „Nehéz volt kimaradni az események sodrásából, és ezzel egy időben keményen taposni a gázt, pozíciókért harcolni” – mondta a 16. helyen leintett pilóta.

A rajtbüntetés-bajnokságot 60 : 55 arányban Alonso nyerte Hamilton ellen Spában, esetük ráadásul jól megmutatta, hogy a komponensek cserebereléséért járó büntetésrendszer nemhogy a rajongók, de a versenyzők számára is nehezen értelmezhető egy bizonyos mérték után. „Ezen lassan tényleg időszzerű lenne változtatni, mert nemcsak követhetetlen, hanem neveléses is” – fogalmazott Alonso.

Verstappen sok tízezer embert csalt ki a pályára, amivel hihetetlenül jót tett mind a Belga Nagydíjnak, mind a sportágnak, ám a verseny csalódást hozott: „A rajtnál, amikor a Ferrarikkal koccantam, megsérült az első szárny, és a padlólemez is, így sajnos balszerencsésen alakult a futamom, és nem tudtam pontszerzéssel megőrvendzteni az értem szurkolókat” – mondta a holland, akit Raikkönen és Vettel is támadott a különféle manőverek miatt.

Alonso szinte úszott a boldogságban, miután a hetedik helyen zárta a gyötrelmesen induló belgiumi hétvégét. „Néhány hónapja elképzelhetetlen lett volna egy ilyen eredmény egy ilyen pályán. Mondhatjuk, hogy ez már igazi javulás! Nagyon balszerencsés voltam a hétvége korábbi részében, de szerencsére most minden összejött. Jobban alakultak a dolgok, mint gondoltam” – értékelt a kétszeres vb-első.

Noha a különféle incidensek miatt a Ferrarinak nem sikerült villantani, a Scuderianán állítják, hogy sikerült kikeményíteniük a nyári szünetet megelőző vegetatív állapotból. „Nem csupán arról van szó, hogy ez a pálya kedvezett nekünk. Szerintem ígéretesnek kell minősítenünk azt is, ahogyan a srácok reagáltak a pénteki nehézségek után, ráadásul nemcsak itt, hanem a gyárban is. A csapat egyben van, keményen dolgozunk és mindent megteszünk a további fejlődésért” – fogalmazott a csapatfőnök, Maurizio Arrivabene.

42 G-s erővel vágódott a Raidillon gumifalába a Renault pilótája, Magnussen, aki szerencsére sérülések nélkül megúsza a gigabukást. Az incidensről készült videofelvételek megtekintése után az FIA-nál vizsgálat indult, főképp amiatt, hogy a becsapódáskor miért repült el az a habból készült betét, amelynek a versenyző nyakát kellett volna védenie. Az ominózus komponens a vizsgálatok befejezéséig is foglalták a szövetség képviselői.

A dobogósokat Hülkenberg és Perez követte, a német-mexikói páros kitűnő munkájának köszönhetően a Force India átvette a konstruktóri tabella negyedik helyét a Williamstól, amelynek versenyzői szintén kettős pontszerzéssel zárták a kaotikus futamot: Valtteri Bottast a nyolcadik, míg Felipe Massát a tizedik helyen intették le. Vettelnek a hatodik helyre sikerült visszatomáznia

magát a rajtot követő ütközés után, mögötte pedig Alonso ért célba. Noha a hétvége korábbi szakasza katasztrofálisan alakult számára, a spanyol a futamon kitért magáért: a kavarodásból hasznos húzva sokáig az ötödik helyen haladt, majd a hajrában sikerült maga mögött tartania a hevesen rohamozó Bottas, Raikkönen, Massa hármast. A hősiiesen harcoló pilóta pontjainak köszönhetően a McLaren megelőzte a Toro Rossót a konstruktörök között.

Verstappen a pontszerzők közül kiszorult, csak a 11. helyen végzett, de sikerült a középpontban maradnia, mégpedig azzal, hogy idén már sokadikára erősen vitathatóan védekezett Raikkönennel szemben. Csatázás közben előbb a Les Combes-nál érték össze, majd a következő fordulóban a Kemmel-egyenesnél Raikkönennek el kellett vennie a gázt, hogy ne trafálja telibe a szándékosan későn fékező Verstappent. A finn előbb a csapatrádió, majd a Ferrari sajtótájékoztatóján tombolt, amibe Vettel is bekapcsolódott, de a bírák nem szankcionálták a holland húzásait.

VERDIKT

Elképesztő tömeg zarándokolt ki a Belga Nagydíj hétvégéjén Spába, ahol a lakókocsis, zászlókat lengető és füstbombákat robbantató hollandok, a csendesebb belgák, valamint egyéb népek varázslatos hangulatot teremtettek. Tombol a Max-mánia, Verstappenért szó szerint megőrülnek a Benelux államokban (és sok más helyen), jönnek az eredmények is, így túlzás nélkül ki lehet jelteni, hogy az ifjú titán a jelenkori Forma-1 egyik messiásának tekinthető. Még úgy is, hogy sokszor tényleg erősen vitatható, ahogyan manőverezik. A ferrarisok megpróbálták szétszedni vasárnap, ráadásul másfelé is akadnak bírálók. Mi a magunk részéről Toto Wolff-fal, a Mercedes sportigazgatójával értünk egyet: „Üdítő, ahogyan versenyez ez a fiatal srác. Nem fél, és nem is tisztel senkit. Engem a legnagyobbakra, Hamiltonra és Ayrton Sennára emlékeztet, csak nehogy egy napon nagyot essen. Tényleg üdítő, amit csinál, de alkalomadtán veszélyes is...”

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

PILÓTÁK	AUS	BAH	CHN	RUS	ESP	MON	CAN	EUR	AUT	GBR	HUN	GER	BEL	ITA	SIN	MAS	JP	MEX	BRA	BRA	
LEWIS HAMILTON	18	15	6	18	0	25	25	10	25	25	25	25	15								232
NICO ROSBERG	25	25	25	25	0	6	10	25	12	15	18	12	25								223
DANIEL RICCIARDO	12	12	12	0	12	18	6	6	10	12	15	18	18								151
SEBASTIAN VETTEL	15	0	18	0	15	12	18	18	0	2	12	10	8								128
KIMI RAIKKÖNEN	0	18	10	15	18	0	8	12	15	10	8	8	2								124
MAX VERSTAPPEN	1	8	4	0	25	0	12	4	18	18	10	15	0								115
VALTTERI BOTTAS	4	2	1	12	10	0	15	8	2	0	2	2	4								62
SERGIO PEREZ	0	0	0	2	6	15	1	15	0	8	0	1	10								58
NICO HULKENBERG	6	0	0	0	0	8	4	2	0	6	1	6	12								45
FELIPE MASSA	10	4	8	10	4	1	0	1	0	0	0	0	1								39
FERNANDO ALONSO	0	0	0	8	0	10	0	0	0	0	6	0	6								30
CARLOS SAINZ	2	0	2	0	8	4	2	0	4	4	4	0	0								30
ROMAIN GROSJEAN	8	10	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0								28
DANIIL KVYAT	0	6	15	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0								23
JENSON BUTTON	0	0	0	1	2	2	0	0	8	0	0	4	0								17
KEVIN MAGNUSSEN	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0								6
PASCAL WEHRLEIN	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0								1
STOFFEL VANDOOORNE	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								1
ESTEBAN GUTIERREZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
JOLYON PALMER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
MARCUS ERICSSON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
FELIPE NASR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
ESTEBAN OCON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								0
RIO HARYANTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
KONSTRUKTÖRÖK	AUS	BAH	CHN	RUS	ESP	MON	CAN	EUR	AUT	GBR	HUN	GER	BEL	ITA	SIN	MAS	JP	MEX	BRA	BRA	
MERCEDES	43	40	31	43	0	31	35	35	37	40	43	37	40								455
RED BULL-TAG HEUER	12	18	27	0	37	18	18	10	28	30	25	33	18								274
FERRARI	15	18	28	15	33	12	26	30	15	12	20	18	10								252
FORCE INDIA-MERCEDES	6	0	0	2	6	23	5	17	0	14	1	4	22								103
WILLIAMS-MERCEDES	14	6	9	22	14	1	15	9	2	0	2	2	5								101
MCLAREN-HONDA	0	1	0	9	2	12	0	0	8	0	6	4	6								48
TORO ROSSO-FERRARI	3	8	6	0	9	4	2	0	4	5	4	0	0								45
HAAS-FERRARI	8	10	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0								28
RENAULT	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0								6
MANOR-MERCEDES	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0								1
SAUBER-FERRARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0



3 LEWIS HAMILTON

HA VALAKI A VERSENY ELŐTT, ENNYI RAJTBÜNTETÉS TUDATÁBAN FELAJÁNLOTTA VOLNA A HARMADIK HELYET, SZÓ NÉLKÜL ELFOGADTAM VOLNA. IGYEKEZTEM POZITÍV LENNI ÉS ENNEK, VALAMINT A CSAPAT REMEK MUNKÁJÁNAK MEG IS LETT AZ EREDMÉNYE. SZERETNÉK KÖSZÖNETET MONDANI NEKIK, HISZEN HÁROMSZOR CSERÉLTÉK HIBA NÉLKÜL MOTORT A HÉTVEGÉN!

BOKSZKIÁLLÁSOK



GUMIK

- MEDIUM
- SOFT
- SUPERSOFT

ÖSSZES BOKSZKIÁLLÁS

51



Autósport és Formula

A magyar autóversenyzés magazinja

Minden hónap első vasárnapján 11 órakor a FIX TV műsorán



GP OLIMPIA?

Miért ne? Ha Coubertin báró ma élne, vagy legalább megérte volna a második világháború befejezését, biztos vagyok benne, hogy már lenne valamilyen gépsport az olimpián. Szándékosan használom ezt a régen elfeledett szép magyar szót – a múlt század elején, 1906-ban ezt használták a sportlapban – a motorsportok összefoglalására, megkülönböztetve őket a többi technikai sportágtól, hiszen ki merné vitatni a kerékpározás, a vitorlázás, az evezés, vagy éppen a kajak-kenu technikai jellegét, nem is szólva a sportlövészetről vagy az íjászatról. Ez mind technika, az emberiség legősibb technikai próbálkozásainak a sportbeli leképezése, hiszen az íjjal vadászni kellett, a vitorlás hajókkal pedig átszelni az óceánokat, lásd: „Navigare necesse est...”, azaz, ha jól emlékszem: hajózni szükséges!

Sajnos, Pierre Coubertin egy kicsit korán született, az autók, motorok pedig kicsit később ahhoz, hogy magától értetődően helyet kapjanak az újkori olimpiai játékok műsorán. Tudom, most az „embersportok” sznob hívei felkapják a fejüket, de így igaz: szerintem Coubertin és az ő társaságába tartozó felvilágosult férfiak voltak annyira nyitottak a technikai sportok felé is, hogy – ha lettek volna – bekerültek volna az olimpiára. A baj csak az, hogy nem voltak. Illetve... Pierre de Coubertin 1894 júniusában tartotta Párizsban azt a nemzetközi értekezletet, amelyen tulajdonképpen az újkori olimpiák megrendezéséről rendelkeztek, majd az első játékokat Athénban, 1896 áprilisában meg is rendezték.

Nem azért mondom, de ez majdnem pontosan az autó születésének a tizedik évfordulójára esett – lévén, hogy az önjáró kocsik Benz-féle változata 1886 júniusában született meg. Bár jól fejlett csecsemő, majd gyors növésű gyerek volt, az első igazi versenyét mégis csak 1894-ben rendezték, akkor, amikor Coubertinék az olimpiai játékokról tanácskoztak.

A báró tehát biztosan ismerte már az autómobilt, de tudhatta róla azt is, hogy gyerekcipőben jár, és még csak az sem dőlt el, hogy gőzzel hajtják-e, avagy benzinnel – bár ez utóbbi megoldás látszott a jobbnak.

Amire azt a véleményemet alapozom, hogy

Coubertin biztosan számolt volna az autóversenyekkel az olimpián, amennyiben azok elég érettek lettek volna, az nem más, mint az a tény, hogy a kor legmodernebb közlekedési eszközét, a kerékpárt – miután annak már kiforrott versenyprogramja, jelentős hagyományai voltak – a legnagyobb természetességgel besorolta az első játékok versenyműsorába is.

De gondoljunk bele: 1895-ben, a Párizs-Bordeaux-Párizs autóverseny leggyorsabbjának, Panhard-nak – a győzelmet a nála tizenegy órával később érkező Peugeot-nak ítélték – a legfőbb célja elmondása szerint az volt, hogy meg tudja dönteni az erre a távra érvényes kerékpáros útvonalcsúcsot! Ez sikerült is, 25,4 km/óra átlagteljesítménnyel.

Az évek azonban múltak, az olimpiai játékok műsora hihetetlen mértékben bővült, ma is mind újabb és újabb sportágak kérnek bebecsátást, így érthető, hogy az autó, a motor, a repülő, a motorcsónak meg a jet ski hiába is kopogtatna, a salakmotorral meg a motokrosszal együtt.

Pedig kellene, hogy kopogtasson. Vagy, de hát éppen erről beszélek, csak a javát a végére hagyom.

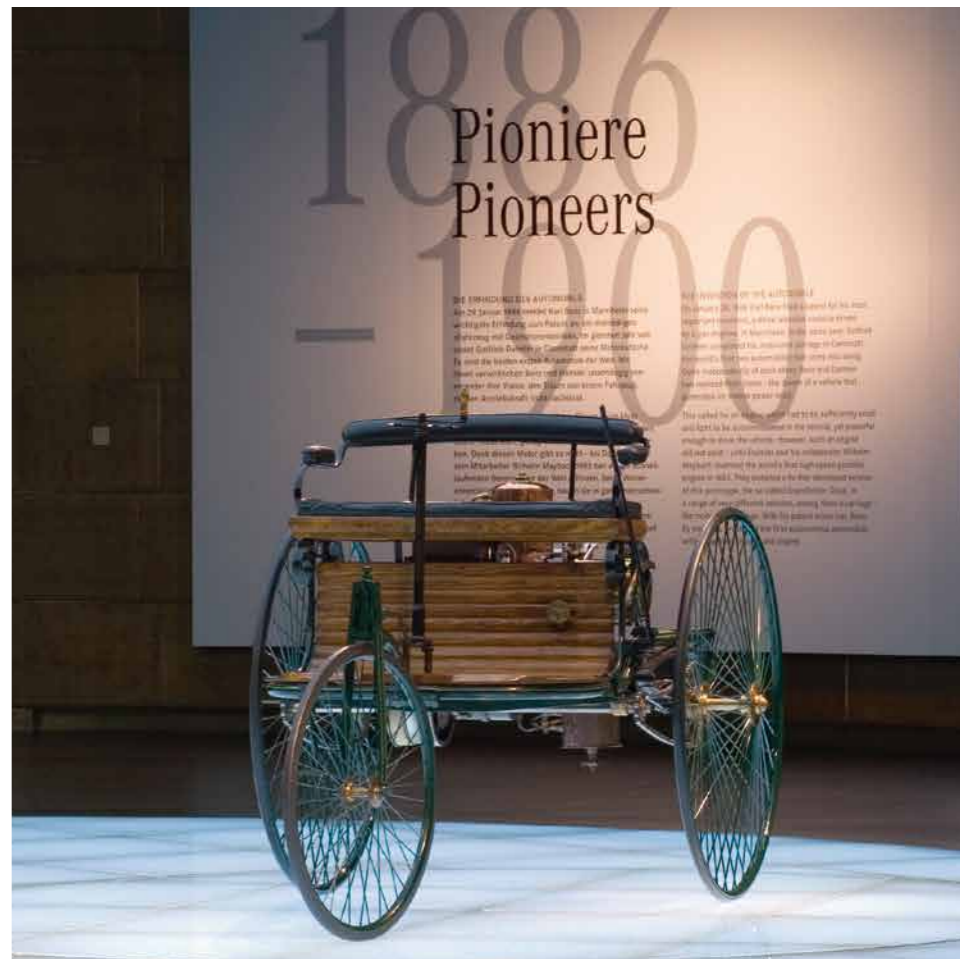
Az olimpiának, a leglényegét tekintve, főleg a sportolók szemében, egyetlen utolérhetetlen varázsa van, ez pedig a ritkasága! Az, hogy olimpiai bajnokságot csak négyévenként lehet nyerni. Miközben világbajnok-

ságot és kontinensbajnokságokat akár minden évben.

A négy év ugyanis van olyan hosszú idő, hogy a versenyzők túlnyomó többségének csak egyetlen részvétel, egyetlen győzelem lehetősége fér bele egész pályafutásába. S eközben, például éppen a mostani olimpiászban – így nevezik a két olimpia között eltelt négy évet – egy autós, ha nem vigyáz, akár négy világbajnoki címet is begyűjthet. Hát ezért kellene olimpia a gépsportok versenyzői számára is.

Gondolok itt egyre gyakrabban az olimpiára azért, mert az utóbbi évtizedekben, például a Forma-1-ben a világbajnoki címek hihetetlen mértékben devalválódtak, és értékük egyre kevésbé jelzi a viselőjük valóságos teljesítményét. Míg a klasszikus években egyetlen világbajnoki cím már magas rang volt, a kettő vagy három pedig már egy egész pályafutás célja lehetett, addig ne mondja nekem senki, hogy Schumacher 7, Vettel egyváltéban 4, vagy Hamilton most erő 4. címe kétszer, sőt háromszor annyit ért, mint Lauda 3, Prost 4 vagy Stewart 3 címe. Ez már nem az egyén különleges, hanem a technikai egyenlőtlenség teljesítménye.

Azt persze nem mondom, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottságnál kellene jelentkezni felvételre, annak ugyanis reális esélye úgy sem lenne. Arra azonban igenis kellene már egy komoly kísérletet tenni,



hogy a NOB legalább szembesüljön ezzel a problémával, mondja el róla a véleményét, és esetleg adja áldását egy Technikai Sport Olimpia tető alá hozásához. Vagy ellenezze. Mert azzal talán még többet segít, mintha mellé állna. Egyébként mintegy húsz évvel ezelőtt volt egy halvány remény, hogy a gépsportok kö-

József (utóbbi az alapítvány titkára), ha jól számolom, immár két évtizede ápolgatnak, dédelgetnek a fent említett témában. Ötletüket arra a könnyen bizonyítható tényre alapozták, hogy a technikai sportok összességükben legalább annyi ember érdeklődését bírják, mint az embersportok, vagy mondjuk inkább úgy, a hagyományos olim-

piát összeállítani, de azért könnyen belátható, hogy egy ilyen Technikai Olimpiát esetleg még Magyarország is képes lehetne lebonyolítani. A gyorsasági autó- és motorversenyek ugyanis nagyszerűen elférnének a Hungaroringen, a salakmotor és a motokrossz versenyek talán még megvan Cserénfa, a motorcsónakoknak és minden vízi járműnek itt a Duna vagy a Balaton, de a rali és a többi is nagyszerűen elférne a két hét alatt.

Coubertin báró nagyjából százhusz évvel ezelőtt semmivel sem volt jobb helyzetben az újkori nyári olimpiai játékaival, mint mi lennénk a miénkkel. Amikor például elment a párizsi értekezletet követően Athénba, hogy megnézzé az oda tervezett olimpia előkészületeit, alighanem sirva fakadt, mert ott ugyan egy téglát nem tettek addig arébb. Aztán a magyar Kemény Ferencnek írt egy levelet, ugyan próbálja már meg rávenni a magyar kormányt, hogy falból, csak hogy beugrassa a görögöket, látszólag vállalja el az első olimpia megrendezését.

Így is lett. A görögöknél megbukott az addigi kormány, az olimpiát pedig megrendezték. Már csak egy új, lehetőleg magyar Coubertin báró kell. A többi már, ahogy mondani szokás, smafu.

Csak azt ne mondják erre, hogy hülyeség. A százhusz évvel ezelőtti Európában Coubertin ötlete sokkal nagyobb marhaságnak látszott. És lám, mi lett belőle...

„AZ ÖNJÁRÓ KOCSI BENZ-FÉLE VÁLTOZATA 1886 JÚNIUSÁBAN SZÜLETETT MEG, AZ ELSŐ IGAZI VERSENYÉT 1894-BEN RENDEZTÉK, AKKOR, AMIKOR COUBERTINÉK AZ OLIMPIAI JÁTÉKOKRÓL TANÁCSKOZTAK

zül a motokrossz mint trójai faló, bekerüljön az olimpia műsorába. Mégpedig az öttusa vitte volna be, Coubertin báró talán legkedvesebb sportága. „Lennie kell egy sportnak, a férfiaság igazi mércéjének...” – mondta, amikor még csak kereste a modern öttusát, amelyből a sok nehézség miatt éppen ki akarták venni a lovaglást, és motokrosszal gondolták helyettesíteni néhányan. Ez persze hamvába holt terv maradt.

De semmi sem indokolja, hogy az is ilyen terv legyen, illetve maradjon, amelyet Dunaújvárosban a Technikai Sport Olimpia Alapítvány létrehozói, jelesül Biksz Péter és Andics

piai sportágak. Bernie Ecclestone például dokumentálja, hogy a Forma-1 évente vonz annyi nézőt egymagában, mint az Olimpiai Játékok, vagy a foci-világbajnokság négyévenként, és akkor hol van még az IndyCar, a gyorsasági motor, vagy éppen a NASCAR. A gépsportok hihetetlenül gazdag családjából pedig bőségesen kitelne egy olimpiai szintű és méretű világesemény kéthetes programja!

A – nevezzük így – Technikai Olimpiai Játékok lebonyolításához pedig sokkal, de sokkal kevesebb beruházás, befektetés kellene. Nincs most szándékomban egy képzeletbeli mű-

VILÁGBAJNOK AKAR LENNI

Perez: Javamra vált a rosszul sikerült McLaren-kaland

Sergio Perez, a Force India pilótája egyszer már megégette magát egy topcsapatos kiruccanás alkalmával, 2013-ban ugyanis egyetlen lapos szezon után távoznia kellett a McLarentől. Mást hazavág egy ilyen ballépés, a mexikóinak azonban a javára vált: ezt maga is elismerte Spa-Francorchamps-ban, amikor a Belga Nagydíj előtt az AFM-mel beszélgett.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR
FOTÓ: FORCE INDIA



A közép-amerikai pilóta dolgai jól alakulnak idén, olyannyira, hogy szponzorai állítólag szeretnék feljebb léptetni a Force Indiától. A kiszemelt célállomás a Renault, amely a Lotus felvásárlását követő első idényben nyúglódik, de kétségkívül nagy csapat, és még nagyobb célokért akar küzdeni a közeljövőben. Perez nem beszél a helyzetről, de úgy érzi, hogy hibáznak azok, akik skatulyába zárják a balul elsült 2013-as McLaren-kaland miatt. „Nagyon nehéz döntés volt, bár akkoriban jóval egyszerűbbnek tűnt a helyzet” – mondta lapunknak a mexikói, aki 2011 végén a Ferrari tehetséggondozó programjából kiugorva, a Saubert hátrahagyva igazolt át a nagy rivális alakulathoz. „A McLaren akkoriban topcsapat volt, a szabályok sem nagyon változtak, így kézenfekvő volt, hogy elfogadjam a lehetőséget. Sajnos nem lehetett előre lát-

amit eddig elértem a Force Indiával. Nico egy kivételes képességű és roppant gyors pilóta, így természetesen örülök neki, hogy eddig előtte vagyok, de még sok verseny van hátra az idei szezonból. Könnyűnek nem mondanám a házon belüli csatát, de szerencsére eddig én állok jobban.”

Perez egyik legfőbb fegyvere a gumikímélő autózás, amelyet talán mindenki másnál jobban tud: „Ez egyfelől része a természetes vezetési stílusomnak, másfelől ugyanakkor sokat dolgozom azon, hogy csiszoljam ezt a képességeimet. Az ember hétvégéről hétvégére próbálja a lehető legjobban kezelni az abroncsokat, mert ez különösen fontos manapság. Sok tényezőtől múlik, hogy mikor hogyan sikerül vezetni, elég csak az időjárásra, a beállításokra vagy az üzemanyag-mennyiségre gondolni.”



ni, hogy ennyire nem jönnek össze majd a dolgok a csapat számára. Hogy vannak-e kellemes emlékeim abból az időből? Persze! Például az, hogy sok barátot szereztem ott, akikkel rengeteget mókáztunk. Akadt néhány jól sikerült futamom is annak ellenére, hogy alapvetően borzalmasan nehéz idényt töltöttem náluk.”

Perez régebben egy vehemens, kompromisszumok nélkül csatába szálló, sokak szerint igazi kis pökhendi alak volt, mostanára azonban kétségkívül lehiggadt. Fejlődéséhez saját bevallása szerint sokat hozott a McLaren-kitérő: „Sokat tanultam ebből, legyen szó akár vezetésről, akár a csapattal közös munkáról és arról, hogyan kell igazi csapatjátékosnak lenni. Ezek jó dolgok, amelyekből okultam, és amelyek velem maradnak. Részben ennek köszönhetően manapság már sokkal érettebb, sokkal tapasztaltabb vagyok. Ha visszatekintek, egyáltalán nem bánom, hogy oda igazoltam, mert tényleg sokat fejlődtem náluk. Minden évad hagy valami nyomott bennem, de az a szezon különösen sokat járult hozzá ahhoz, hogy manapság az vagyok, aki.”

Amikor a Force India mentőövet dobott neki és összerakult Nico Hülkenberggel, a közvélemény azt jósolta, hogy a német felmossa a padlót a mexikóival. Ehhez képest ott tartunk, hogy az időközben a Le Mans-i 24 órát is megnyerő csapattárs még egyszer sem állt a dobogón, míg a közép-amerikai minden évben pezsgőzhetett – idén például már két ízben is. „Elégedett vagyok azzal,

” SAJNOS MANAPSÁG A VERSENYEKEN NEM LEHET OLYAN KEMÉNYEN SZÁGULDOZNI, AHOGYAN SZERETNÉNK, MERT TÚLSÁGOSAN SOK MINDENRE KELL ODAFIGYELNI

A 26 esztendőes versenyző egyetért a jelenlegi Forma-1 leghangosabb bírálójával, Fernando Alonsóval abban, hogy a mostani autók vezetése nem eléggé élvezetes. Mint fogalmazott, „sajnos manapság a versenyeken nem lehet olyan keményen száguldozni, ahogyan szeretnénk, mert túlságosan sok mindenre kell odafigyelni. Egyetértek Fernandóval, és reménykedem benne, hogy az új szabályoknak köszönhetően picit tökösebbé válik a Forma-1!”

A mexikói, aki szeretné dobogós helyezéssel megörvendeztetni honfitársait közelgő hazai futamán, távlati terveiről csupán annyit árult el: „Még legalább tíz évig a Forma-1-ben szeretnék versenyezni, úgy érzem, hogy elég fiatal vagyok ehhez. Bízom abban, hogy a hátralevő időben képes leszek megnyerni a világbajnokságot. Nekem aztán mindegy, hogy melyik csapattal, de jó lenne megnyerni a vb-t!”

KAMIONLÁZ A HUNGARORINGEN



Kiss Norbert ismét feltüzelt a magyar közönséget

Második alkalommal látogatott el a Hungaroringre a modern kori Kamion Európa-bajnokság, az ETRC mezőnye. A címvédő Kiss Norbert extra löketet kapott a hétvége során a pályára kilátogató 32 ezer szurkolótól, és nem is maradt adós a remek eredményekkel. A Team Tankpool 24 Racing pilótája mind a négy futamon dobogós helyezést ért el – ilyenre még nem volt példa 2016-ban!

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA, TENK LÁSZLÓ

Kiss Norbert a bajnoki pontverseny negyedik helyezéteként érkezett, és harmadikként hagyta el a Hungaroringet – köszönhetően két második és két harmadik helyezésének. A címvédőre igencsak ráfért már a siker, hiszen a Nürburgringgel bezárólag 16 futam alatt csak négy dobogót szerzett, aztán a mogoródi dombok között kapásból megduplázta a pódiumok számát. Persze a siker ezúttal sem jött könnyen. A hazai pálya – feltételezett – nyo-

másának semmi jelét nem adó Norbi ádáz csatákban tudott mindannyiszor feljutni a dobogóra, de két esetben is szokatlan módon alakult ki a végeredmény.

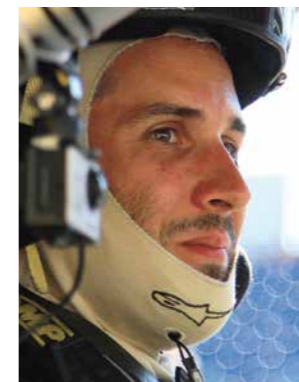
A magyar versenyző az első futamon a negyedik pozícióból a másodikra kapaszkodott fel Jochen Hahn mögé, a fő attrakció azonban a következő megmérettetésre maradt. Bár a mezőny egyik hölgyversenyzője, Steffi Halm teljesítménye miatt ismét nem sikerült harcra szállni a győzelemért, de mögötte vére menő csata folyt a második pozícióért. A cseh Frantisek Vojtisek addig-addig poroszkált Norbi előtt, míg az utolsó kör utolsó kanyarjában össze nem érték – „Frankie” megcsúszott kamionjával, és a célegyenes falának csapódott. A versenybíró végül felmentette a harmadikként záró magyar pilótát a szándékosság vádjá alól, a futam utáni sajtótájékoztató pedig ritkán tapasztalható közjátékot hozott: a csehek egyik csapattagja durva beszólásokkal ingerelte Norbit a sajtó képviselői és a rajongók előtt, míg a biztonságiak el nem vezették a férfit.

A harmadik-negyedik futam egy fokkal csendesebben alakult Norbi számára:

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA ÖT FORDULÓ UTÁN:

1. Jochen Hahn	Team Hahn Racing	248
2. Adam Lacko	Buggyra Intl. RS	235
3. Kiss Norbert	Team Tankpool 24 Racing	144
4. Anthony Janiec	Lion Truck Racing	125
5. Rene Reinert	Reinert Racing GmbH	118
6. Steffi Halm	Reinert Racing GmbH	104

noha megszerezte a pole-t, alulmaradt Jochen Hahnnal szemben, az utolsó versenyen pedig csak az ötödik helyre ért be. Igen ám, de a versenybírósg harminc másodperces büntetéssel sújtotta az első két helyen végző Gerhard Körbert és Ryan Smitht, így Adam Lacko zsebelhette be a győzelmet, míg a harmadik hely Norbi ölébe pottyant.



Kiss Norbert zseniálisan versenyzett a hétvégén



Nem maradtak el a test-test elleni csaták sem



ÚJ KOLLÉGA A Kamion-Eb-n már a HTC One A9-est is bevetettük



A HTC tavaly mutatta be a HTC One A9-et, mi pedig nem voltunk restek, és a Hungaroringen azonnal munkára is fogtuk a kis különlegességet. A számtalan innovatív megoldás közül szerkesztőségünket természetesen a készülék fotózási képessége érdekelte a legjobban – és nem is csatlódtunk a tajvani gyártóban.

Lassan közhely, mégsem árt ismételtetni: a leggyakrabban használt kamera általában az, amit mindig magunkkal hordunk, így a pillanat megörökítésekor az okostelefonunkra kiemelt szerep hárul. A HTC One A9 elő- és hátlapi kamerája számos egyszerű, mégis különleges szerkesztési funkcióval egészül ki az igazán lenyűgöző felvételekért. 13 MP-es hátlapi kamerája optikai képstabilizátorral (OIS) rendelkezik, ami csökkenti a kéz mozgásából eredő elmosódást, így minden fotó élesebb lesz. Az előlapi kamera az UltraPixel technológiának köszönhetően 300%-kal több fényt képes elnyelni, mint a hagyományos okostelefon-kamerák.

Az új modell esetében nincs többé túl apró részlet. A választható Pro módnak köszönhetően úgy is professzionális szintű fotókat készíthetünk, hogy nem vagyunk hivatásos fotósok, fotóinkat pedig RAW-ban is lementhetjük, ami további lehetőséget biztosít az utómunkára. Ha ennél egyszerűbben szeretnénk szerkeszteni, akkor a Photo Editor egyérintéses eszközei állnak rendelkezésünkre, automatikusan felerősítve a színeket, élesítve a kontúrokat.

Sokszor egy fénykép nem elég. A Hyperlapse funkció segítségével 12x sebességre gyorsíthatjuk a felvételünket, ezzel megörökíthetjük a különleges eseményeket, vagy használhatjuk a lassított felvételt, kiemelve a legfontosabb pillanatokat. A HTC Zoe pedig automatikusan összefűzi a legjobb képeket és videókat, hogy az egy felvételleként megosztható legyen a barátokkal és a családdal – vagy éppen egy újság vagy weboldal olvasóival, a Facebook-, Twitter-, Instagram-rajongótábor tagjaival.

ÖTVENEN TÚL IS ÜTŐKÉPES

Bernd Schneider még ma is imád versenyezni

Közel három évtizeddel ezelőtt bajnökká koronázták a német Forma-3-ban, majd megjárta a Forma-1-et, végül ötször is megnyerte a DTM-et. Többször visszavonult, a szíve mégis mindig visszahúzza a versenypályára. Túl az ötvenen a Blancpain GT szériában versenyez. Bernd Schneiderrel a sorozat magyar versenyhétvégéjén beszélgettünk.

SZÖVEG: SURÁNYI GÉZA | FOTÓ: TENK, TDK



Bizonyára tudja, hogy ön Magyarországon ismert személyiség, hiszen 1987-ben Kesjár Csaba csapattársaként versenyzett a Német Forma-3-as bajnokságban. Hogy emlékszik vissza arra az időszakra?

Nagyon jó emlékeim vannak arról az évről, hiszen bajnok lettem. Remek viszonyt ápolunk Csabával, és sosem fogom őt elfelejteni. Habár jól tudott németül, akadtak vicces helyzetek, mert én dialektusban beszélem a nyelvet, így időnként rá kellett kérdeznem, hogy mit jelent, amit mondok. Nagyszerűen teltek az együtt töltött idők, mert rengeteg mókázunk. Akkoriban gyakran teszteltünk, így sokat voltunk egymás társaságában. Sőt, eljöttem hozzá, amikor a magyar bajnoki futamokon indult, hogy segítsen. Emlékszem, hogy egyik éjszaka bementünk Budapestre szórakozni, én pedig nagyon meglepődtem,

A Forma-3-ban Kesjár Csaba csapattársa volt, de versenyzett együtt az ifjú Mark Webberrel is, most, 54 évesen 20 éves Szymkowiakkal osztozik ezen az autón



hogy mindenki szupersztárként kezeli Csabát, pedig csak Forma-3-as versenyző volt.

Csaba sajnos 1988-ban elhunyt, ön pedig a Forma-1-be szerződött a Zakspeed csapatához. Mikor ült először az autóban?

Erre nagyon jól emlékszem. Még 1987 decemberében történt Estorilban, esős pályán. Akkoriban turbómotoros autókkal versenyeztünk, ami majdnem ezer lóerős volt és H váltót használtunk, nem félautomatát. Az első körben kisé megijedtem, mert nem találtam a sebesség-

fokozatokat, a kerék pedig állandóan kipörgött. Pár kör alatt aztán hozzászoktam az autóhoz és elkezdtem igazán élvezni a vezetést.

Az 1988-as nem volt könnyű év...

Így igaz. Akkoriban a turbómotorokat pop-off szeleppel kellett felszerelni, hogy a turbónyomás ne haladjon meg egy bizonyos értéket. Ez a szelep nálunk mindig túl hamar nyitott, így gyenge volt a motorunk. Később tudtunk egy jó légbeömlőt készíteni, ami megoldotta a problémát. Azonban a karosszériánk sem volt jó.

A következő év – amikor már Yamaha motorral felszerelt Zakspeeddel versenyzett – még keményebb év volt az ön számára. Mire számított a szezonkezdet előtt?

Sokat vártunk attól, hogy egy japán gyár áll mögöttünk. Azt hittük, hogy már nem lehet rosszabb évünk, mint az 1988-as, mégis ez történt. A Yamaha motor maga volt a rémálom. Az első teszten, Vallelungában három nap alatt csak másfél kört tudtam megtenni,

fejlesztéseket hajtott végre rajtuk. A megbízhatóság sokat javult és több lóerőt is sikerült előcsalni belőlük. Nagyon jól sikerült az estorili tesztünk, versenyképesek voltunk. Persze a győzelemről nem álmodhattunk, de a középmezőnyben megálltuk volna a helyünket. A támogatók sajnos elpártoltak tőlünk, így a csapat nem indulhatott el a világbajnokságon.

Nagy kár! Milyen opciói voltak még 1990-re?

Egy nagyon jó ajánlatot kaptam a Mercedestől még az előző év végén. A sportautó csapatukban versenyezhettem volna (ahol végül Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen és Karl Wendlinger kapott helyet – a szerző), de a Zakspeed nem volt hajlandó felbontani a szerződésemet.

FOLYAMATOSAN DOLGOZOM AZ UTCAI AUTÓINK FEJLESZTÉSÉN...



annak a nagy része alatt is a szerelők tolták az autót. Aztán jött az utolsó teszt a szezonkezdet előtt Rióban. Egy hét alatt tizenhét motorunk robbant fel.

Ennek ellenére mégis kvalifikálta magát a versenyre. Hogyan sikerülhetett ez?

Szerencsém volt. Letekertük a motort, hogy tartson valameddig. Nagyjából féltávig jutottam el, akkor tört el a kerékfelfüggesztés. Az év további részében csak szenvedtünk, mert a motor gyenge volt és megbízhatatlan.

A Zakspeed az 1990-es évben már nem versenyzett a Forma-1-ben, az interneten azonban fellelhető egy kép, melyen Ön a szezonkezdet előtt tesztel a csapattal. Mi állt a háttérben? Az 1989-es végén a Zakspeed megkapta a motorokat a Yamahától és az egyik mérnökünk

Tárgyaltam az Osellával is, arról is volt szó, hogy a Zakspeed főszponzora átjön velem együtt az Osellához, de ez sem valósult meg. Így ott álltam február végén szerződés nélkül.

Aztán mégis elindult az 1990-es évadnyitó futamon, sőt az év végén is kapott egy lehetőséget. Hogyan került vissza a Forma-1-be? A sérült Alex Caffit helyettesítettem az Arrows csapatnál. Az USA Nagydíj jól sikerült, Spanyolországban azonban nem tudtam kvalifikálni magam. Nem volt túl jó az autó és tesztelni sem nyílt alkalmam a verseny előtt.

A Forma-1 kapuja bezárult, és egy új szakasz kezdődött az életében. Hogyan kötött ki DTM-ben?

A Mercedestől ajánlatot kaptam, hogy vegyek részt néhány versenyen az 1991-es év végén.

Ezek olyan jól sikerültek, hogy azonnal három éves szerződést írtak alá velem. Azt hiszem jól döntöttem, hogy elfogadtam az ajánlatukat. Azóta is a Mercedes versenyzője vagyok.

A DTM az 1996-os év végén megszűnt, Önnek pedig új állás után kellett néznie...

A Mercedes az FIA GT világbajnokságon indított csapatot, így oda kerültem. Nagyon szívesen emlékszem vissza erre az időszakra. 1998-ban a fiatal Mark Webber volt a váltótársam, akivel sok versenyt tudtunk nyerni az év elején, például itt, Magyarországon is. Az év második része sajnos nem sikerült jól.

Olvasta Mark Webber könyvét? Nagyon jó dolgokat ír benne önről!

Nem olvastam még, de másoktól már hallottam a dologról.

ADTM-ből sokszoros bajnokként vonult vissza, mostanában mégis újra versenyautóba száll. Ha nem vezet, akkor mivel foglalkozik?

Az AMG alkalmazottja vagyok. Folyamatosan dolgozom az utcai autók fejlesztésén, mint például a GT3 vagy a GTS. Ezen kívül egy versenyzőakadémián vagyok oktató, így sok időt töltök a versenypályán, igaz nem autóban ülve. Részt veszek még különféle rendezvényeken, ahol új autókat mutatunk be a sajtónak. És hát ugye időnként versenyzek is, de csak a saját szórakoztatásomra.

Ön még mindig nagyon gyors. Hogyan csinálja?

Bizonyára szokatlan, ha valaki 52 évesen még versenyez. De amíg gyors vagyok és olyan jó csapattársam van, mint Jules, addig még szeretném folytatni. Jól kijövök a 20 éves Jules Szymkowiakkal, motivációt jelent számára, hogy ugyanolyan gyors legyen, mint én, és nekem is jó mérce, ha hozzá mérjük a tempóm. Szeretem a hosszútávú versenyeket, még jobban is, mint a sprinteket. A jövő héten a 24 órás barcelonai versenyen veszek részt és már nagyon várom.

Számtalan versenyautót vezetett karrierje során. Melyik a kedvence?

Ez nagyon nehéz kérdés, mert nagyon sok jó autóval versenyeztem. Igaz sok pocsékkal is. Nagyon szerettem a régi DTM autókat, mert technikailag különösen fejlettek voltak. Azokat a GT autókat is kedveltem, amikkel 1997 és 1999 között versenyeztem. Aztán szintén nagyon tetszett az új generációs DTM Mercedes, mert egy vérbeli versenyautóról volt szó. A mostani GT autóm is elképesztő. Nagyon jó móka vezetni, mert bár nem sokban tér el a szériatípustól, mégis versenyautós érzést ad. A legjobb autó, amit valaha kipróbáltam azt hiszem mégis a McLaren Mercedes Forma-1-es autója volt, melyet 1995 végén volt lehetőségem tesztelni Jerezben. Biztosan az volt a leggyorsabb autót, amit valaha vezettem. Ráadásul versenyképes időket is tudtam vele futni...

TÚRAAUTÓK A JAVÁBÓL

Két év után ismét a Hungaroringen a Német Túraautó Bajnokság mezőnye

Sokan Európa legjobb túraautó-bajnokságaként aposztrofálják a DTM-et – nekünk nem tisztünk különbséget tenni a WTCC, valamint a valóban komoly presztízsű németországi széria között, de egy biztos: aki rajong az autósportért, annak ott a helye a Hungaroringen szeptember 23-a és 25-e között.

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA | FOTÓ: DTM

A Német Túraautó Bajnokság egy év kihagyást követően tér vissza a mogyoródi katlanba, és ha lehet, idén még nagyobb küzdelem várható az első helyért, mint 2014-ben. Nem azért, mert az akkori eseménytől eltérően már két futamon is harcolhatnak a pilóták a győzelemért, hanem mert a BMW, a Mercedes és az Audi között minden korábbinál nagyobb csata dől. A 2016-os szezon első hat fordulója alatt a bajorok, a stuttgartiak

és a négykarikások is egyaránt négy futamon diadalmaskodtak, az egyéni és konstruktóri bajnokságban pedig szintén nagyon szoros a küzdelem. A szezonban a három márka három pilótája szerzett eddig két-két győzelmet: Edoardo Mortara (BMW), Robert Wickens (Mercedes), valamint Marco Wittmann (Audi) – utóbbi Moszkvában aratott diadalával harmadik alkalommal is átvette a tabella vezetését. A magyar közönség nem

is kívánhatna ennél többet, s mivel a Hungaroring karaktere igencsak kedvez a test-test elleni túraautós csatáknak, izgalmas hétvégére számíthatunk az első őszi hónap végén – teljessé téve a hazánkban vendégeskedő, komoly hírű sorozatok listáját a WTCC, a Forma-1 és a Kamion Európa-bajnokság után.



A DTM-ben idén óriási csata zajlik a bajnoki címért



BMW Motorsport



Sheer
Driving Pleasure



BMW Motorsport Official License Partner

Ice
watch

● F4

MEGISMÉTLŐDÖTT A SCHUMACHER-BOTRÁNY

Erősen kezdte a német Formula-4-es bajnokság Nürburgringen tartott hétvégéjét Mick Schumacher, hiszen az első futamot pole-pozícióból megnyerte. A második verseny elején vezető helyért támadta bajnoki riválisát, Joey Mawson, akit csak egy összeérés után tudott megelőzni. Schumachert áthajtással büntették, nem szerzett pontot sem, míg az ausztrál nem állt meg a futamgyőzelemig. A hétvége harmadik felvonásán Mawson kapott áthajtásos büntetést egy szabálytalan előzés miatt, és bukta a pontszerzést. A Prema csapata úgy döntött, maximálisan kihasználja az adódó lehetőséget, és arra kérék a második helyen haladó Jüri Vipst, engedje el csapattársát, aminek a finn újonc az utolsó körben, a kockás zászló előtt tett eleget – kísérletesen emlékeztetett arra, ami 15 éve történt Ausztriában a Ferrari pilótái, Rubens Barrichello és Michael Schumacher között.

Zandvoortban a szombati nap Mawson és Mike-David

Ortmann sikereit hozta, Schumacher mindkét futamon a dobogó alsó fokára állt fel, és mivel a második verseny fő riválisa kiesését hozta, pontokat is sikerült ledolgoznia. A fordított rajtrácsos vasárnapi futam csupán 5 körig tartott, miután egy tömegbaleset miatt megszakították, és később nem indították újra. Schumacher is belekeveredett az incidensbe, és visszaesett a mezőny végére, mivel azonban a piros zászló előtti teljes kört vették figyelembe, a hatodik helyen rangsorolták, két pozícióval Mawson előtt. A bajnokságból egyetlen forduló maradt hátra, a hockenheimi zárás, amelyen Schumacher még bajnok lehet: a hátránya 39 pontos, és legfeljebb 75 egység szerezhető.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Joey Mawson	Van Amersfoort	324
2. Mick Schumacher	Prema	285
3. Mike-David Ortmann	Mücke	223
4. Kim Luis Schramm	US	163
5. Thomas Preining	Lechner	142,5

● F3-EB

MAGABIZTOSAN VEZET A WILLIAMS-JUNIOR

Bár a három spái futam egyikét feladni kényszerült, Lance Stroll így is több pontot szerzett Belgiumban, mint legközelebbi bajnoki riválisa, Maximilian Günther – az egyetlen versenyző, aki 100 ponton belül van a Williams kanadai növendékéhez képest. Bár még három hétvége hátra van a bajnokságból, melyeken összesen 225 pontot lehet szerezni, óriási fordulat kellene ahhoz, hogy ne Stroll szerezzék meg a bajnoki címet. Spa egyébként igen változatos hétvégét hozott az Európa-bajnokságban, hiszen a három

futam kilenc dobogós helyén hét pilóta osztozott, köztük az a Mikkel Jensen, aki a tavalyi monzai botrányforduló óta várt erre. A bajnoki dobogó alsó fokát jelenleg a korábbi brit F4-es bajnok Russell foglalja el, miután a mezőny legerősebb belgiumi teljesítményét nyújtva átugrta az egyaránt gyenge fordulókat maga mögött tudó Nick Cassidyt és Callum Iltottot.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Lance Stroll	Prema	296
2. Maximilian Günther	Prema	235
3. George Russell	Hitech	194
4. Callum Iltott	van Amersfoort	194
5. Nick Cassidy	Prema	183



● Lance Strollnak már közepes teljesítmény is elég lehet a bajnoki címhez



● AJÁNLO

RIVÁLISOK ÉS JÓ BARÁTOK

A Formula-1 világában manapság szinte sosem alakul ki barátság a riválisok, pláne a csapattársak között. Más volt még ez az 1950-es években, mikor például két brit versenyző, Mike Hawthorn és Peter Collins elválaszthatatlan barátok voltak. Ennek tükrében nem meglepő, hogy a DUKE Video kettőjük élettörténetét egy közös filmen örökítette meg. A 70 perces dokumentumfilm még 1994-ben készült, a kiadó azonban csak tavaly döntött úgy, hogy digitálisan felújítva DVD-n is kiadja azt. Mivel a két tragikus sorsú versenyző egyike sem érte meg a harmincadik életévét, a film elsősorban az 50-es években készült archív felvételekből áll, melynek jelentős része színes. Ezek szünetében egykori versenytársak idézik fel emlékeiket a két brit sportolóról. A végeredmény egy rendkívül érdekes dokumentumfilm lett. Az ezt tartalmazó DVD a kiadó honlapján keresztül rendelhető meg, melynek címe www.dukevideo.com. Az Autósport és Formula magazin olvasói 20% kedvezménnyel juthatnak a filmhez, ha a vásárlás befejezése előtt beírják a FORMULA promóciós kódot.

● GP2/3

GASLY TOVÁBB NÖVELTE ELŐNYÉT



A Red Bull francia patronáltjának korántsem volt könnyű dolga: egy remek manőverrel hiába szerezte meg a harmadik helyet a hockenheimi főversenyen, banális ok miatt zárták ki: elromlott a tűzoltó-be rendezés az autójában, amit a versenybírák szabálytalannak ítélték. A sprintfutamon – melyen Alex Lynn diadalmaskodott – aztán a mezőny végéről a hatodik helyre tudott felkapaszkodni, de Szergej Szirotkin egy győzelme és egy második helye után



● Gasly győzelmei után ismét felerősödtek a Danyil Kvjat menesztéséről szóló pletykák

A GP2 BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Pierre Gasly	Prema	146
2. Antonio Giovinazzi	Prema	129
3. Raffaele Marciello	Russian Time	120
4. Szergej Szirotkin	ART	115
5. Oliver Rowland	MP Motorsport	104



az orosz beírte őt a pontverseny élén. Fej fej mellett várták a nyári szünet utáni belga hétvégét, amikor az égiek ismét a franciának kedveztek: megnyerte a főversenyt, a sprintfutamon pedig negyedik lett – míg Szirotkin csak két pontot gyűjtött. Vasárnap délelőtt Antonio Giovinazzi húzta be a győzelmet, ezzel pedig 17 pontra zárkózott fel Gasly mögé. Hockenheim előtt még Alexander Albon vezetette a GP3-as bajnokságot, azonban a német és belga fordulók számára alakultak a legkedvezőtlenebbül: visszaesett a harmadik helyre. Antonio Fuoco Németországban, Charles Leclerc Spában diadalmaskodott a főfutamon, míg a sprintgyőzelmeket a két brit, Jake Hughes és Jack Aitken szerezte meg. Leclerc teljesítményével átvette a bajnokság vezetését Fuoco és Albon előtt.

A GP3 BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Charles Leclerc	ART	161
2. Antonio Fuoco	Trident	139
3. Alexander Albon	ART	125
4. Nyck de Vries	ART	81
5. Matt Parry	Koironen GP	70

● FORMULA-E

ÚJ SZÁRNYAK, SZÁRNYALÓ ÚJONCOK

Sok más versenysorozathoz hasonlóan a Formula-E-ben is nyári szünetet tartottak, ám egészen másfélet, hiszen náluk most zajlik a holtsezon, és egyben a készülődés az októberben startoló harmadik évadra. A csapatok kezdetben privát tesztekkel bonyolítottak le, majd augusztus 23. és 25. között az elektromos sorozat főhadiszállásán, Doningtonban egy közös háromnapos gyakorlást is tartottak az összes pilóta részvételével.

Az új szezonra néhány újabb izgalmas név csatlakozott a sorozathoz: a legtöbben talán Jose Maria Lopez formájára lesznek kíváncsiak, aki sokévnnyi túraautózás után az év végén kiszáll a WTCC-ből, és a DS Virgin színeiben visszatér az együletesek közé. A Mahindra felkarolta az F3 sokáig hanyagolt sztárját, Felix Rosenqvistet, míg a Venturi és az újonc Jaguar olyan „nagyöregeket” bányászott elő, mint Maro Engel és Adam Carroll. Antonio Felix da Costa átszerződött az Andrettihez, ahol Robin Frijnsszel az egyik legizgalmasabb pilótapárosot alkothatják, míg Jean-Eric Vergne már az Aguri felvásárló és átkeresztelő Techeetah autóját vezeti. A rejtélyes kínai csapat lesz a mezőny egyetlen olyan alakulata, amely nem önálló konstruktőr, hiszen a Renault-e.damstól vásárolják a bajnoki technikát – ennek játékosny hatása pedig meg is mutatkozott, amikor Vergne a teszten megjavította a sorozat doningtoni körrekordját.

Az autók külalakra látványos változáson estek át, a továbbra is egységes karosszériára ugyanis új, futurisztikus kinézetű első vezetőszárnyat álmodtak meg a Formula-E vezetői. A motorok a feljavított energia-visszanyerés által hatékonyabbá váltak, a Michelin pedig új, jobb tapadással bíró gumikkal állt elő. A tempó gyorsul, a naptár bővül, a mezőny összetétele pedig évről évre egyre színvonalasabb. Minden adott ahhoz, hogy az október 9-i Hong Kong-i nyitánnyal egy újabb feledhetetlen versenyszezon vegye kezdetét.





INDYCAR

NYOLC EZRED DÖNTÖTT

Toronto után Mid-Ohióban folytatódott az IndyCar 2016-os szezonja, ahol ha csak az eredményeket nézzük, Simon Pagenaud bajnoki éllovashoz méltó módon rajt-cél győzelmet szerzett. Ám nem volt ilyen könnyű dolga: Scott Dixon és Helio Castroneves ütközése után Mihail Aljosin került az élre, és csak egy bokszutcai ütközés fosztott meg élete első IndyCar-győzelmétől. Pagenaud végül egy parádés, Will Power elleni előzessel került vissza az élre, megszilárdítva vezető helyét a bajnokságban.



Hinchcliffe centikkel bukta el a futamot, melyet „két és fél hónapon át vezetett”

A balszerencsés Aljosin három héttel később pole-pozícióval vigasztalódott Poconóban, de az égiek a versenyen már nem fogadták kegyeikbe. A szakadó eső miatt a vasárnapról hétfőre halasztott futamon Power remekbe szabott győzelmet szerzett az orosz előtt, diadalát pedig felértékeli, hogy legfőbb bajnoki riválisa, Pagenaud baleset miatt nem tudta befejezni a küzdelmet. Ahogyan egy másik penskés, Helio Castroneves sem, hiszen a

brazil ijesztő baleset áldozata lett, de szerencsére csak a versenye veszett oda. Mialatt Charlie Kimball csapatához érkezett a pitben, nem látta a mögötte hajtó Alexander Rossit – kettejük ütközése a szerelőitől kigyorsító Castroneves útjába küldte az Indy 500 győztesét, aki átugratott autójával a brazil feje felett.

Néhány nap elteltével ismét felbőgtek a motorok, ezúttal a Texas Motor Speedwayen, ugyanis ekkor folytatták a június 12-én az időjárási viszontagságok miatt elhalasztott fordulót. James Hinchcliffe formálisan 76 napja állt az élen a Firestone 600-on, melyet a 71. körtől folytattak – az akkor balesetet szenvedett Josef Newgarden és Conor Daly nélkül. A balesetekkel tűzdelt (Scott Dixon, Ed Carpenter, Jack Hawksworth és Mihail Aljosin is odacsapta az autóját) futam végén egy egészen elképesztő befutó döntött a győzelem sorsáról: a vezetést az utolsó kanyarban átvető Graham Rahal nyolc ezredmásodperccel bizonyult jobbnak a végtelenül csalódott James Hinchcliffe, valamint Tony Kanaan előtt. Bár Simon Pagenaud Texasban újra növelte előnyét Will Power előtt, izgalmas véghájrá várható a két penskés között a bajnoki címért.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Simon Pagenaud	Penske	529
2. Will Power	Penske	501
3. Tony Kanaan	Ganassi	416
4. Helio Castroneves	Penske	415
5. Josef Newgarden	Carpenter	406

WRX

VÁRATLAN GYŐZELEM, BALSZERENCÉS BAJNOK

Saját elődöntőjében csak negyedik helyen végzett, így eredetileg be sem jutott a döntőbe Timmy Hansen, a 2015-ös idény második helyezette a ralikrossz-világbajnokság hetedik, kanadai fordulóján. Miután azonban az ellenfelével összeérő Timur Timerzanovot diszkvalifikálták, a svéd mégis felállhatott a finálé rajtrácsára.



Az addig száraz hétvége döntője előtt megérkezett az eső, és ez is hozzásegítette Hansent, hogy az utolsó helyről előre jöjjön, majd Joker-körével megelőzze Andreas Bakkerudot, és Trois-Rivières pályáján megszerezze ideiglenes első győzelmét. Bakkerud és Kristoffersson állt fel a dobogóra, a kvalifikációt uraló Petter Solberg versenye viszont nem is érhetett volna rosszabb véget: nem elég, hogy a pole-pozícióból visszacsúszott az ötödik helyig, de a leintésnél Anton Marklund bele is rohant a Citroenjébe. A kétszeres világbajnokot kórházba szállították, de komolyan nem sérült, így örülhetett annak, hogy átvette a ponttábla vezetését Mattias Ekströmtől, aki eltört felfüggesztés miatt csak a nyolcadik lett.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Petter Solberg	Solberg Citroen	161
2. Mattias Ekström	EKS Audi	157
3. Andreas Bakkerud	Hoonigan Ford	132
4. Johan Kristoffersson	Sweden Volkswagen	129
5. Sebastien Loeb	Hansen Peugeot	121



DTM

IRÁNY A MÁSODIK BAJNOKI CÍM?

Bár a moszkvai versenyhétvége közben Robert Wickens átmenetileg megfosztotta őt a bajnokság éllovas pozíciójától, a tavalyelőtti bajnok Marco Wittmann listavezetőként utazhatott haza Németországba. Az oroszországi forduló szombati napját az eső határozta

meg, ami Wickensnek fektet a legjobban: a Mercedes-pilóta a biztonsági autó kiállása után hamar megelőzte márkatársát, Paffettet, majd nagy tempóban növelte előnyét. A győzelmet végül Paul di Resta előtt szerezte meg a kanadai, hiszen Paffett mellett ő is utat talált, a Mercedes sikerét pedig Götz negyedik helye tette teljessé. A legjobb tízbe egyetlen BMW fért be a hatodik helyen záró Martinak köszönhetően, s Felix Rosenqvistet is érdemes kiemelni: az Esteban Ocon helyét elfoglaló F3-as bajnok pontszerzéssel kezdte meg DTM-karrierjét.

Másnap aztán a BMW visszavágott, méghozzá kőeményen. A száraz időmérőn hármas sikert aratott a bajor márka, az élen Marco Wittmann-nal, aki magabiztos győzelmet aratott Tom Blomqvist előtt. Egy ideig úgy tűnt, hogy Robert Wickens legalább egy dobogót szerezhet a Mercedesnek, de később autója vezethe-

tetlenségére kezdett panaszkodni, s csak ötödik lett, miután Spengler és Farfus is megelőzte. Újabb négyes győzelem született, ezúttal a BMW-nél örülhettek, míg az Audi hiába nem tudott még csak a legjobb ötte sem kerülni egyik futamon sem, így is a második helyen zárta mindkét napot a csapatok versenyében. A remek vasárnapjal a BMW lépéselőnybe került a gyártói összetettben, míg Wittmann visszavette a vezetést Wickens-től az egyéni bajnokságban. A szezon szeptember 10–11-én a Nürburgringen folytatódik, két héttel később pedig Magyarországra látogat a mezőny, az utolsó előtti fordulóra az október közepi évzáró előtt.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Marco Wittmann	BMW RMG	130
2. Robert Wickens	Mercedes HWA I	118
3. Jamie Green	Audi Rosberg	104
4. Edoardo Mortara	Audi Abt Sportsline	100
5. Paul di Resta	Mercedes HWA II	92

WTCC

HŐSIES KÜZDELEM A VILÁGBAJNOK ELLEN



Az egy hónapos nyári szünetet követően Termas de Rio Hondóban folytatódott a túraautó-világbajnokság küzdelmei. Előzetesen arra lehetett számítani, hogy hazai pályáján minden Jose Maria Lopezről szól majd, ám ehelyett egy beugró argentin jelentette a fő szenzációt. A privát Chevrolet-t terelgető Esteban Guerrieri a szabadedzések megnyerése után kis híján a pole-t is bezsebelte, ám miután túl hamar hajtott ki a pályára a Q3-ban, az idejét elvették, így címvédő honfitársáé lett a rajtelsőség.

A nyitófutamon azonban még Tom Chilton sikerét hozta, aki a szezon során először tudott diadalmaskodni a Sebastien Loeb Racing Citroenjével. A dobogóra Robert

Huff és Yvan Muller állhatott még fel, míg Michelisz Norbert hatodik lett, a magyar pilóta azonban már ekkor a főversenyre koncentrált, amelyet az első sorból kezdetek meg. A Honda versenyzője a startnál aztán Lopez-t lehagyva az élre állt, ezzel pedig kezdetét vette az ádáz küzdelem kettejük között.

Michelisz hét körön keresztül maga mögött tartotta az argentin és csapatársát, ekkor azonban a két Citroen egyszerre indított támadást ellene, amely kissé megzavarta a magyart, így Lopez elment mellette. Nem sokkal később aztán Michelisz összeért a szintén előző Mullerrel, emiatt mindketten lesodródtak az aszfaltról, így a hondásnak a győzelem helyett be kellett érnie a

nyolcadik helyel. A futamot Lopez nyerte Tom Coronel és Robert Huff előtt. Ami pedig a Zengő Motorsportot illeti: Ficza Ferenc vakbélgyulladás miatt nem utazott el Argentínába, s bár egy ideig úgy tűnt, lesz helyettese egy újonc uruguayi személyében, végül csak Nagy Dániel képviselte a magyar alakulatot, aki egy 15. és 17. helyel gazdagodott.

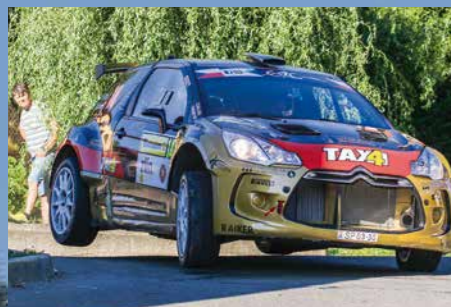
A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:

1. Jose Maria Lopez	Citroen	284
2. Tiago Monteiro	Honda	167
3. Yvan Muller	Citroen	160
4. Rob Huff	Honda	158
5. Mehdi Bennani	Loeb Citroen	144

KAJETANOWICZ GYAKORLATILAG MÁR BAJNOK

Augusztus elején a 25. Rajd Rzeszowskira, Lengyelországba látogatott az ERC mezőnye, még hozzá Alekszej Lukjanuk nélkül – a listavezető Kajetan Kajetanowicz legnagyobb kihívója nem volt ott az indulók között. A helyi sztár Kajto ennek megfelelően uralta is a futamot, egyedül a francia Bryan Bouffier tudta nyomás alatt tartani az ötödik szakaszig, onnantól nem volt kérdés a lengyel pilóta sikere. Magyar szempontból sok örömet nem hozott ez a megmérettetés, a Pus-kádi–Gódor páros technikai hiba miatt esett ki, a Botka–Szeles duót pedig a túl könnyű autó miatt kizárták – ifj. Erdi Tibor és Papp György is szenvedett az autójával, de legalább célba ért, míg a Németh–Szegő kettős az abszolút 18. helyen, legjobb magyarként fejezte be a futamot.

A hónap végén a híres Barum Rali következett, ahol már ott volt Lukjanuk, sőt, hatalmas csatát vívott a csehek kedvencével, Jan Kopeckyvel – Kajetanowicz itt nagyon hamar feladta a futamot technikai hiba miatt. Az ördöklő küzdelem aztán Kopecky sikerével zárult: a szűk hátrányát eltüntetni kívánó Lukjanuk az utolsó gyorsaságin összetörte a Fordot, így eldobta a második helyet. Kajetanowicz előnye ezért szinte behozhatatlan, nagyon nagy csoda kell ahhoz, hogy a hátralévő két futamon Lukjanuk fordítani tudjon. A magyarok számára ez a verseny sem volt diadalmenet, Klausz Kristófék a második szakaszon hibáztak, Érdiek Mitsubishijében a sebességváltó adta meg magát, Németh Lászlóék is kiestek, Botka Dávidék pedig nagyon korán komoly hátrányt szedtek össze – végül a 11. helyig kapaszkodtak fel.



Nem ment az Eb-menőknek és a magyaroknak sem a Barum Ralin: Kajetanowicz motorhiba miatt esett ki, Botka defektet kapott, Németet pedig megelőzte a kereke



● BLANCPAIN GT

MAGYARORSZÁGON JÁRT A SZÉRIA

A kamion-Európa-bajnokság hungaroringi fordulójával együtt a világ talán legjelentősebb önálló GT-sorozata, a Blancpain Series is Magyarországra látogatott – itt ért tehát véget a spái 24 órás versenyt követő egy hónapos pihenőidő. A kvalifikációs futamot az Enzo Ide, Christopher Mies kettős nyerte Tristan Vautier-ék előtt, a belga audis páros a főversenyen is felállhatott a dobogóra – egészen pontosan annak második fokára, miután a testvérautót, a Vanthoor, Vervisch összeállítású egységet félperces időbüntetéssel sújtották boksutcai veszélyeztetés miatt. A győzelem a Mercedessel versenyző Baumann, Buhk párosé lett, s a büntetést követően a Rene Rast, Will Stevens kettős is felért a dobogóra. A bajnokságból még egy-egy endurance- és sprint-verseny van hátra, előbbit a Nürburgringen, míg utóbbit Barcelonában rendezik.

● DRIFT

TRACKWOOD – KILINCCSEL ELŐRE



Augusztus végén Máriapócsen rendezték Európa legismertebb driftversenyét, a Trackwood Fesztivált, melyen a hazai bajnokság legjobbjai mellett rangos nemzetközi mezőny sorakozott fel. A street-kategóriában David Kuchar győzött Nagy Ferenc és Bauer Viktória előtt, míg a Pro2-ben két magyar versenyző csapott össze a győzelemért, melynek Bócsik Oszkár balesete vetett véget, így Kis Patrik ünnepelhetett. A Pro-kategóriában egy hazai pilóta jutott a négy közé Molnár András személyében, de a dobogóra már nem állhatott fel: a győzelmet Steve „Baggsy” Biagioni szerezte meg James Deane és Max Heidrich előtt.



MÉR FÖLDKŐ

Három verseny, három győztes a Hungaroringen



A kamion-Európa-bajnokság és a Blancpain GT Series mellett még egy széria tette tiszteletét augusztus utolsó hétvégéjén a Hungaroringen: a Swift Cup Europe versenyait ráadásul a sorozat történetében először élő profi közvetítés segítségével kísérhették végig a rajongók.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: SWIFTCUPEUROPE.COM

Túlzás nélkül állíthatjuk: igazi mérföldkőhöz érkezett augusztus végén a Swift Cup Europe, hiszen a márkakupa történetében először élő, profi közvetítésen keresztül követhették az eseményeket az érdeklődők. Már aki nem a helyszínen tette meg mindezt, hiszen szombaton több mint tíz-, vasárnap pedig több mint húszezren láhták a helyszínen a versenyeket, melyeket a kamion-Európa-bajnokság és a Blancpain GT Series keretében rendeztek meg, ráadásul a hétvégét megelőző belvárosi parádén is részt vehetett több mint egy tucat autója a sorozatnak.

A nagyrészt magyar és osztrák, többnyire 1,6-os Swiftekből álló mezőny a rajtnál egészen a célegyenesre ráfordító kanyarig húzódtott, élén a pole-t megszerző Csik Jánossal, aki egészen a hajráig magabiztosan vezetett, ekkor viszont Bernula István nagyon közel került hozzá, de több helycsere és összeérés után végül Csik lett a győzelem – a dobogóra még Forrai Gábor állhatott fel. A fordított rajtrácsos második versenyen az osztrák Max Wimmer és Molnár Bendegúz

indulhatott az első sorból. Utóbbi gyorsan átvette a vezetést, s egészen a leintésig meg is őrizte azt, Balogh Zoltán és Mészáros Gábor pedig bebiztosította az újabb színnyar dobogót. Csik Jánosnak ezúttal nem volt szerencséje, egy műszaki hiba miatt csak a mezőny végén ért célba. A hétvége harmadik versenyére ismételtlen megfordították az első nyolc sorrendjét, de az első rajtsorba kerülő Platzernek és

Baloghnak sem volt esélye feltartani Bernula Istvánt – ahogy másnak sem. A tavalyi Swift Cup-bajnok mögött az egymással szoros csatát vívó Mészáros Gábor és Molnár Bendegúz ért célba.

A bajnokságból még egy forduló van hátra, melyet szintén a Hungaroringen rendeznek október 14. és 16. között.



● Mindhárom hungaroringi futamon hármasként magyar győzelem született





Schwarzkopf

got2b™

PHENOMENAL



ÚJ!

Készen állsz arra, hogy fenomenális legyél? Ápolt haj és **HOSSZANTARTÓ TARTÁS**. A rendezett és időtlen stílusokért. Azoknak, akik rendkívülinek születtek.

FENOMENÁLISNAK SZÜLETETT

- Vastagabb és sűrűbb kinézetű haj
- Természetes tapintás és fény
- Tartás 4

LELASSÍTOTT AUTÓVAL IS GYORS

Vizin tovább növelte előnyét



Nem várt nehézségekkel kellett megbirkóznia Vizin Tamásnak a Lotus Cup Europe legutóbbi fordulóján az angliai Brands Hatch-ben, de a magyar versenyzőt a technikai hátrány és az eső sem volt képes kizökkenteni.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR
FOTÓ: LOTUS CUP EUROPE

Egy kellemetlen közjátékkal kezdődött a hétvége számotokra. Mi történt pontosan?

Még Spában, az előző versenyen megkért minket a sorozat technikai bizottsága, hogy cseréljük ki a kipufogónkat egy lényegesen halkabb változatra. Az előző is szabályos volt, hiszen mindvégig a gyári elemet használtuk, ám valamilyen okból mégis kicseréltették egy olyanra, ami jelentősen legyengítette a teljesítményt. Ez az új kipufogórendszer olyannyira halkan működött, hogy vezetés közben olykor tényleg rá kellett pillantanom a fordulatszámérőre, hogy egyáltalán jár-e még a motor. Kicsit úgy éreztem magam, mint amikor otthon éj-

szaka letekert hangerővel gyakorlok a PlayStationnel, így ez a csendes szimulátoros tapasztalat most még kimondottan jól is jött. Ám még ennél is nagyobb fejfájást okozott, hogy a rendszer kisebb mérete miatt a hátsó rész már az edzéseken alaposan felforrósodott, tulajdonképpen olvadozni kezdett az autó, így a csapattal nem győztük szigetelni a hétvége során. Pénteken még Silverstone-ba is át kellett ugranunk megvásárolni az ehhez szükséges anyagokat, a szerelőim pedig ezt követően egész éjjel dolgoztak, amit külön köszönök nekik.

A pályán mennyire vetett vissza a gyengébb autó?

A felkészülés azért mindent egybevéve jól sikerült, már az edzéseken is erős időket tudtam autózni, aztán az időmérőn a technikai visszalépés ellenére is meg tudtam javítani az ugyanezzel a géppel elért tavalyi legjobb időmet, megszerezve ezzel a pole-t a Production géposztályban. Az első futam különösebb izgalmak nélkül telt, miután az elején magam mögött tudtam hagyni minden kategóriatársamat, és kényelmes előnyt kiépítve elsőként jutottam el a céljig.

Később aztán a hamisítatlan brit időjárásban is részetek volt...

Bizony, a második verseny már jóval kalandosabban alakult – amikor a rajt előtt kihajtottunk a pályára, elkezdett szemerkelni az eső, és persze mindenkinek az autója száraz körülményekre volt beállítva. Az igazán nagy eső végül csak a futam záró részében érkezett meg. A rajt után beszorultam egy erősebb autó mögé, amelyet a kanyarokban mindig utolértem, de az egyenesekben képes volt elhúzni, így lehetetlen volt őt megelőzni. Emiatt a kategóriatársaim is a nyomomban tudtak maradni, élvezve a szelámyékom jótékony hatását, nekem pedig végig a visszapillantót is figyelniem kellett. Amikor ténylegesen elkezdett esni, egy autó a kavicságyba csúszott, hamarosan pedig egy másik is, így a safety car jelenléte miatt talán csak egy kört tudtunk versenyezni az esőben. Végül pedig a körülmények miatt piros zászlóval vetettek véget a futamnak, így itt is sikerült megszerezniem a győzelmet.

Jó hangulatban készülünk a következő, zoldéri hétvégére, hiszen sikerült növelnem az előnyömet a bajnokságban, és megkönnyebbülést jelentett számunkra, hogy a legyengített autóval is képes voltam erős tempót diktálni.

KÖSZÖNET A PARTNEREKNEK:

Magtár Kft. | Kaloplasztik Kft. | Jamex Kft. | Optimum Solar Kft. | Cash-Med Kft. | Reliable Energy Group Zrt. | Greenboo Kft. | E-Dictum Alfa Kft. | Foody Product Kft. | PS Sol - PC Ker Kft. | Axial Kft. | Gergely Gasztronómi Kft. | M. T. Hardy Kft. | Mevi Kft. | Sárköz Green Plan Kft. | Pievra | Tréciamer Kft.



**VOSTOK
EUROPE**

Mriya
AN-225

A világ legnagyobb repülőgépe

Forgalmazó:

next time 10 YEARS
NEW GENERATION

SII NE88 automata
kronográf szerkezet

KARORA.HU BUDAPEST - ROYAL TIME PÓLUS CENTER
ÓRABOX TÖKÖL - CSENKI ÉKSZER BÉKÉSCSABA, GYULA
SZAPÁRY ÉKSZER, SZOLNOK - TIK TAK ÓRASZALON PÁPA
IT'S TIME SHOP KRISTÓF TÉR, WESTEND - IDOZONA SZEGED ÁRKÁD

VÉGRE MEGTÖRT A DUCATI-ÁTOK

Hat év után újra nyertek a MotoGP-ben az olaszok



Történelmi versenynek volt tanúja az AFM a Red Bull Ringen: 19 év elteltével ismét megrendezték a gyorsasági motoros világbajnokság Osztrák Nagydíját, melyen a Ducati hosszú nyeretlenség után a dobogó első és második fokára állt fel. Már hetekkel a verseny előtt arról beszéltek, nehéz lesz megfogni a bolognai gyártót, mégis volt olyan pont, mikor úgy tűnt, elorozzák tőlük a valószínű győzelmet.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN | FOTÓ: TENK LÁSZLÓ, MOTOGP

Amikor utoljára Osztrák Nagydíjat tartottak a MotoGP-ben, ugyancsak a jelenleg Red Bull Ring névre hallgató spielbergi pályán, Valentino Rossi 18 évesen, 125-ös versenyzőként állt fel a dobogóra. Ez 1997-ben történt: idén a motoros-világbajnokság újra bekerült a néhány évvel ezelőtti helyrepofozott, felszereltségében Európa egyik legjobbjává előlépő pálya addig is gazdag repertoárjába. Míg másfél hónappal korábban a Formula-1-re 40 ezren voltak kíváncsiak, addig a MotoGP-n telt ház volt, 95 ezer látogatóval – ugyanennyien nézték meg az F1-et is, mikor szintén hosszabb szünet után visszatért Ausztriába.

Az év legnagyobb eseményének megadták a módját. Az aszfaltcsík nagyon ritkán üresedett meg, a szokásos három világbajnoki



● Andrea Iannone első győzelmét aratta a királykategóriában

géposztályhoz két utánpótlás-kategória is társult. Dietrich Mateschitz Red Bull-vezér Flying Bulls-flottája légebemutatót tartott, nagy számban érkeztek az energiatel-céghez kapcsolódó hírességek, és az osztrák motormárka, a KTM ezt az alkalmat használta ki, hogy prezentálja 2017-es MotoGP-projektjét. A lassan egy éve tesztelt RC16 végleges festését a helyszínen leplezték le, majd a pályán is megtették vele néhány demonstrációs kört. A hétvége főszereplője azonban nem a KTM, hanem a Ducati volt.

Az osztrák hétvégéig egyetlen világbajnokuk, Casey Stoner volt az utolsó, aki a dobogó legtejjére állt a gyártó színeiben, még 2010-ben, az Ausztrál Nagydíjon, nem sokkal azelőtt, hogy a Honda kedvéért elhagyta az alakulatot. ➤

● KÉT ÚJ GYŐZTES A MOTOGP-BEN

Nem csupán a Ducati hosszú idő után elért sikerét, de egy versenyző első győzelmét is jelentette az Osztrák Nagydíj: az év elején számos baklövést elkövető Andrea Iannone karrierje második pole-pozícióját a dobogó legfelső fokára tudta váltani, Marc Márquez három évvel ezelőtti első diadala óta most nyert először új név a királykategóriában. Az első kört még az időmérőn a Ducatik között éket verő Rossi teljesítette az élen, a futam első harmadában pedig hat motor alkotta az élmezőnyt. Előbb a szombaton a vállalt kifocimító és rövid időre kórházba is kerülő Márquez és a suzukis Vinales párosa szakadt le, az utolsó öt körben azonban a Yamahákat is sikerült lerázni. Iannone a 21. fordulóban előzte meg Dovizioso, aki a kanyarokban közelebb került csapattársához, de az utolsó körben nem tudott támadásba lendülni. A versenyen a fekete zászló is előkerült, öt pilóta ugrott ki a rajtnál, Hector Barbera pedig nem volt hajlandó letölteni áthajtásos büntetését. Újabb, legalább ekkora jelentőségű győztesavatás történt a következő vasárnap, a Cseh Nagydíjon is, habár a Márquez, Lorenzo és Iannone alkotta első sor alapján még nem erre lehetett következtetni. A vizes pálya azonban átírt mindent, és a gumiválasztás vált döntővé. Márquez

vezetett az első kör végén, de a harmadikat már csak három Ducati, Dovizioso, Iannone és Redding mögött kezdte meg. A rosszul rajtoló Rossi ekkor a 12. helyen állt, Lorenzo előtt, míg a később főszerepet játszó Cal Crutchlow csupán a 15. pozícióban haladt. A lágyabb esőgumik kopásával a Ducati egyre jobban szenvedett, Crutchlow viszont átgázolt a mezőnyön. A szatelit hondás a 16. körben előzte meg a táv nagy részében vezető Iannone-t. Sajtó és az LCR-csapat első győzelmét érte el a világbajnokságon, ráadásul rettentő hosszú várakozást követően, 1981 óta lett az első brit nyertes. A hasonlóan taktikázó Rossi bejött a második helyre, és a bajnokságban is átvette ezt a pozíciót, miután a címvédő Lorenzo gumiproblémák miatt kétszer is járt a bokszban, és pontot sem szerzett.

AZ OSZTRÁK NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. Andrea Iannone	Ducati	39:46,255
2. Andrea Dovizioso	Ducati	+0,938
3. Jorge Lorenzo	Yamaha	+3,389
4. Valentino Rossi	Yamaha	+3,815
5. Marc Márquez	Honda	+11,813
6. Maverick Vinales	Suzuki	+14,341
7. Dani Pedrosa	Honda	+17,063
8. Scott Redding	Ducati	+29,437
9. Bradley Smith	Yamaha	+29,785
10. Pol Espargaro	Yamaha	+37,094

A CSEH NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. Cal Crutchlow	Honda	47:44,290
2. Valentino Rossi	Yamaha	+7,298
3. Marc Márquez	Honda	+9,587
4. Loris Baz	Ducati	+12,558
5. Hector Barbera	Ducati	+13,093
6. Eugene Laverty	Ducati	+13,812
7. Danilo Petrucci	Ducati	+23,414
8. Andrea Iannone	Ducati	+24,562
9. Maverick Vinales	Suzuki	+24,581
10. Tito Rabat	Honda	+37,131

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA 11 FORDULÓ UTÁN:

1. Marc Márquez	Honda	197
2. Valentino Rossi	Yamaha	144
3. Jorge Lorenzo	Yamaha	138
4. Dani Pedrosa	Honda	109
5. Maverick Vinales	Suzuki	100
6. Andrea Iannone	Ducati	96
7. Pol Espargaro	Yamaha	81
8. Andrea Dovizioso	Ducati	79
9. Hector Barbera	Ducati	76
10. Cal Crutchlow	Honda	66



● Cal Crutchlow 35 év után szerzett győzelmét a király kategóriában Nagy-Britanniának



Az azóta eltelt hat évben az istálló leigazolta a sorozat élő legendáját, Valentino Rossit, kedvményeket kaptak a felhasználható motorblokkok és az üzemanyag-fogyasztás terén, kicserélődött a vezetőség, a két Andrea párosa, Dovizioso és lannone pedig az utóbbi pár szezonban végsebesség-rekordokat megdöntve gyakran került a tűz közelébe. Ezek sem bizonyultak azonban elégnak a győzelemhez.

Ha kontextusba helyezzük, még hosszabbnak érezhetjük a várakozást, ugyanis a Ducati, amely csak 2003-ban csatlakozott a motorozás királykategóriájához, nagyon hamar, a hatodik versenyén megszerezte első futamgyőzelmét. A következő hét évben 31 első hely és a 2007-es egyéni, valamint konstruktóri vb-cím következett – aztán újabb hat évig semmi.

Már a szezon elején sejteni lehetett, hogy Ausztria kifejezetten kedvező lesz a Ducatinak az egyenesekkel és lassú kanyarokkal teli jellege miatt. A végsebesség mellett, mely Katar és Mugello hosszú célegyenesében használható ki legszembetűnőbben, a motor erős a féktávokon és a kigyorsításokon is. A néhány héttel a nagydíj előtt rendezett kétnapos teszt megerősítette, hogy a versenynaptár leggyorsabb pályáját – amelynek legjobb egykörös átlagtempója majdnem elérte a 187 km/h-t –, szinte a Ducatira szabták. Az olaszok motorjai megfutották a négy legjobb időt, és csaknem egy másodpercet adtak a legközelebbi ellenfélnek. Nem meglepő, hogy a gyárat teszt-pilótaként segítő Stonernek egy szabadkártyát is felajánlottak, de az ausztrál úgy sem vállalkozott sokat pedzegetett visszatérésére, hogy borítékolható volt egy igazán erős eredmény.

Ami azt illeti, egy hűvös reggeli szabadedzést leszámítva lannone vagy Dovizioso a hétvége minden felvonását behúzta, a tetemes előny azonban lépésről lépésre csökkent. Az összeített edzésidők alapján már csak négy tizedmásodperccel vezettek. Az időmérőn Jorge Lorenzo és Valentino Rossi is esélyesnek tűnt a pole-pozíció megszerzésére, és bár lannone megmentette a Ducati becsületét, a 147 ezredel lemaradó kilencszeres bajnok szétválasztotta a két piros motort. Ekkor még nagyon is elképzelhetőnek tűnt, hogy sokan előre ittak a Ducati sikerére – Rossi egyenesen azt állította, hatan is vannak, akik megszerezhetik a győzelmet.

Végül, bár a Yamahák sokáig lőtávolban voltak, a két olasznak csak egymással kellett megküzdenie a történelmi léptékű sikerért. A csapat ráadásul remekül taktikázott, hogy

elkerülje a gumik elkopását az utolsó körökben, amitől előzőleg tartottak – a harmadikként beérő Lorenzo szerint könnyedén elhúzhattak volna, ha nem tartalékolnak –, melynek eredményeként lannone Dovizioso előtt besöpörte a győzelmet.

Annak tükrében, hogy milyen keservesen született meg, a sikerre tekinthetünk úgy is, mint a Ducati második első győzelmére, mellyel a Yamaha és a Honda kereken 100 versenyen át tartó győzelmi szériájának vettek véget. „A mostani és az előző hétvége után, ahol a dobogóért harcoltunk, úgy gondolom, a szezon további részében esetenként elérhető lesz a győzelem” – jövendölte meg lannone, hogy Ausztria nem egyszeri eredmény volt, és ezentúl mindenkinek számolnia kell a Ducatival. □



● A Red Bull-birodalom vezére, Dietrich Mateschitz is feltűnt Ausztriában



KARNYÚJTÁSNYIRA A BAJNOKI CÍM

Újabb győzelmeket szerzett a H-Moto Team ifjú reménysége



Az augusztus elsősorban az utánpótlás-bajnokságról szólt a magyar motoros istálló számára, s Vincze Hanna révén már csak egy lépés választja el őket egy összetett győzelemtől. Persze a csapat többi tagja is eredményes versenyeket teljesített az elmúlt hetekben.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: MOLNÁR ÁDÁM

Több hazai és nemzetközi széria is nyári szünetét töltötte augusztusban, a MAMS Kispályás és Utánpótlás Bajnokság résztvevői számára azonban két fordulót is megrendeztek ez idő alatt. A H-Moto Team a Kakucsringen és Dunaszerdahelyen is három ifjú tehetséggel képviseltette magát, akik közül Vincze Hanna szerepelt a legeredményesebben: előbbi pályán mindkét futamon rajt-cél győzelmet aratott, míg utóbbi helyszínen egy újabb elsőséggel és egy második hellyel gazdagodott. Ez pedig azt is jelenti, hogy a fiatal hölgymotoros 25 pontra növelte előnyét a PW50 Speciál kategóriában a szezonzáró csehországi megmérettetés előtt.

Az istálló másik két fiatal reménysége, a 6 éves Szilárd Zalán és a 13 éves Kakuszi Ádám is remekül teljesítettek a fent említett két hétvége alkalmával: mindkét motoros messze megjavította addigi legjobb köridejét a pályákon, utóbbi pilóta ráadásul két dunaszerdahelyi hatodik pozíciójával biztossá tette, hogy nem csúszhat le az összetett dobogóról az SSP300-as géposztályban. A legfiatalab-

bakat egyébként Bódis Richárd is segítette, aki szeptemberben a Lausitzringen folytatja majd szereplését a European Junior Cupban. Persze a H-Moto Team többi tagja sem lustálkodott az elmúlt időszakban. Kovács Bálint például a sachsenringi kiruccanás után ezúttal a Red Bull Ringen versenyezhetett a MotoGP közönsége előtt. Az ADAC KTM Kupában vitézkedő pilóta az időmérőn az előkelő harmadik helyet szerezte meg, ahonnan startolva szombaton az ötödik pozícióban intették le – ez Bálint idei legjobb



● A legfiatalabbak az utánpótlás versenyeken öregbítik a csapat hírnevét



eredménye a sorozatban –, vasárnap pedig roppant szoros verseny végén a 13. lett, ezzel a bajnokságban a kilencedik helyen áll. Ami pedig a csapat egyik legrutinósabb motorosát, Györfi Alent illeti: a korábbi Európa-bajnok a motorsport katedrálisában, Assenben állt rajthoz az IDM Superstock 600-as kategóriájában. A 26 éves versenyző folyamatosan technikai problémákkal küzdött a hétvége folyamán, több edzést ki is kellett hagynia, végül pedig egy 13. és egy 7. hellyel zárta a hollandiai fordulót.

APRÓ TERMET, NAGY GÁZ!



Új motorosnemzetséget nevelne a Tomracing

Minél előbb, annál jobb – hangzik el mostanság egyre gyakrabban az intelem. Ez a világra nagy általánosságban ráhúzható tendencia nem került el a technikai sportokat sem, sőt! A ma sikeres versenyzőinek karrierjében, sikerhez vezető útján kirakatszerepet tölt be az utánpótlásképzés, a juniorprogram, amelynek nagyon fontos jellemformáló hatása is van.

SZÖVEG: TÓTH KRISZTIÁN MÁRK | FOTÓ: HÁFRA ZSOLT, WWW.RVO.HU

Miklós Tamásnak, a Tomracing Motorsport Team alapítójának régi vágya, célja a minőségi utánpótlás, egy új motorosnemzetség kinevelése. Maga a csapat is a gyorsaságimotor-versenyzés mentén kelt életre, jelen időben pedig a hazai és a nemzetközi szinten is ismert, kiugró tehetség, tehetségek felfedezése és révbe juttatása a végcélja – számos más irány mellett különösen igaz ez a pályamotorozásra. Hogy nem lehet eléggé korán kezdeni, az elég nyilvánvaló, hiszen bárhová is nézünk a technikai sportok színterén, és egy kicsit kutakodunk például a MotoGP-s versenyzők életében, gyorsan szembe tűnik, hogy egészen fiatalon, sokan már kisgyermekkorukban a nyeregben ülve vágóztak, és meri-

tették ki a különböző lépcsőfokok adta lehetőségeket. Természetesen ez nem a véletlen műve, hiszen egy jó pályaversenyző összes alapkészségét legkomolyabban és legegyszerűbben kiskorában lehet a kellő szintre emelni, fejleszteni, így az utánpótlás-nevelés egyre hangsúlyosabb szerepet kap.

Szerencsés helyzetben van az a szülő, aki gyermekéből a következő Rossit, Marquezt faragná, hiszen hazánkban is évről évre egyre nagyobb teret nyerő utánpótlás-bajnokság működik a Magyar Motorsport Szövetség védnöksége alatt, amely nemcsak szakmai szempontokat figyelembe véve hozza az elvárt színvonalat. Aki csak egyszer is kilátogatott már a sorozat valamelyik kultikus helyszínére, az jól tudja, többről van itt szó, mint egy széria egyszerű csatározásai. Legyen a futam a Kakucs Ringen, Kecskeméten, avagy Dunaszerdahelyen, a feeling adott és utánozhatatlan. A verseny ezen lépcsőfokán a gyerekeknél még nem tapasztalhatóak azok a „lidércek”, amivel a profik gyakran keserítik meg egymás életét. Nem dominálnak a klubszínek sem, a teljesítmény, az eredmény mondhatni másodlagos, viszont ha van, annak mindenki egyformán örül. A szülők és a csapatok segítik egymást, rendszerint közösen mulatják az időt a futamok

előtt, és még gyakrabban után, egy fásztó nap végén előkerül a grillkolbász, a dobozos sör, és amíg a gyerekek együtt játszanak (motoroznak...), addig a nagyobbak között is értékes emberi kapcsolatok épülnek. Egy olyan egészséges és magába szippantó közeg ez,



Surányi Balázsnak édesapja adja a legjobb tanácsokat, aki szintén versenyző

ahol egyszerre találkozik a múlt, a jelen és a jövő. Az alkalmi, hétvégékre felhúzott depókban gyakran betévednek a magyar motorsport egykori és jelenlegi legnagyobbjai is, ezzel egy különleges ízt adva a már felsoroltaknak. Ebben a közegben él, sportol, küzd, formálódik a Tomracing Motorsport négy, sokra hivatott fiatalja: Kovács Zoltán, Surányi Balázs, Oláh Barnabás és Babonics Márk. Ők négyen kiváltságosak. Jó helyen, jó időben komoly profi körülmények között sportolhatnak – és talán közülük kerülhet majd ki hazánk következő motoros-világbajnoka –, továbbá már gyerekként, a hétköznapi életben is nélkülözhetetlen dolgot szívnak magukba. Kitarást, harci szellemet, bajtársiasságot és empátiát! Ez az ajtó mindenki számára nyitva áll.



Az utánpótlásnevelés az egyik legfontosabb feladat a Tomracingnél



NEM CSAK A HÚSZÉVESEKÉ A VILÁG

A magyar bajnok, Bálint Mátyás 89 évesen is aktív motoros

Bálint Mátyás 89 éves, kétszeres országos gyorsasági bajnok, Európa egyik legidősebb aktív motorosa, és nem is akármivel rója az utakat – egy 1199 cm³-es gyönyörű Ducatival. Hiszen a motorszerelm nem korfüggő...

SZÖVEG: BERTA KITTI
FOTÓ: BERTA RÓBERT

Matyi bácsi – ahogyan mindenki hívja – augusztusban ünnepelte 89. születésnapját, azonban néhány évtizedet letagadhatna korából. No, persze nem kell, hiszen akkor azokat a történeteket is el kellene titkolnia, amelyek ezekre az esztendőkre tehetőek, és minden egyes sztóriát kár lenne.

Európa egyik legidősebb aktív motorosáról van szó, akinek története Baján kezdődött. Autószerelőként, karosszériásként, később motorszerelőként dolgozott – sokszor szinte alvás nélkül élte a hétköznapokat, hiszen a motoros karriert finanszírozni kellett.

A versenyzési láz 67 évvel ezelőtt kezdődött, ettől kezdve megállíthatatlan volt – motorját minden évben saját maga készítette fel.

„1949-től 1969-ig mindig saját motorommal teljesítettem a futamokat. Nem volt olyan szerencsém, hogy amikor jöttek az újak, abból kaptam volna. Természetes, hogy a fiatal, ügyes gyerekek adták, de hát én is voltam fiatal! Mind sajátom volt, amiket vezettem. Az utolsó évben is vettem egy Kawasakit, azzal mentem” – mesélte Matyi bácsi.

A motorversenyzői karrierhez természetesen rengeteg siker, élmény, történet kapcsolódik. Két magyar bajnoki címet, négy második helyet, és (főtengelytörés miatt) egy hatodik helyet tudhat magáénak.

Ne feledkezzünk meg róla, hogy ezeket az eredményeket mindig saját magának köszönhetette a bajai férfi, ugyanis neki kellett kitalálnia, miképp lehet gyorsabbá tenni a paripáját. „A visegrádi hegyen felfelé volt a gyorsasági verseny, lentől indultunk, felértünk. Kérdeztek tőlem, hogy hány kanyart hagytam ki, mert 15 másodperccel jobb időt futottam, mint a többi motoros. Kesjárnál is gyorsabban teljesítettem. Nem tudták, hogy hat sebesség van benne!” – mondta Mátyás mosollyal az arcán. Mindig szükség volt arra, hogy az ötleteiből, furfangosságából, illetve szakmai tapasztalatából merítsen, de minden fáradozás megérte, hiszen lakásában ma is féltve őrzi a trófeákat, amelyeket megnyert. „Valamennyi érmet,



kupát őrök, de néhány eltűnt, mert mindig viszik őket kiállításokra. Mindegyiket tudom, mikor nyertem” – folytatta.

Karrierje ugyan 1969-ben véget ért, azonban a kétkerekűek iránti szenvedélye nem – olyannyira nem, hogy a bajaiak Matyi bácsija rendszeresen motorozik. Jelenleg két piros Ducatit hajt, amikor csak lehet, megy a „haverokkal” fagyvizni, a környéken kerülni egyet. „Nem feküdtem le éjjel, alig csak három órára, hordtam a motorokat Jugóból, fuszítottam... Nyolcezer forintot kaptam minden robogóért, szóval ez jól jött a nyugdíjam mellé.” Több mint kétszáz motor fordult meg Mátyás keze alatt, és különös gondot fordított azokra is, amelyeket ő használt: „1945-ben már volt motorom, egy Mátra, azzal kezd-

tem. Aztán jött a Hercules, a 350-es Rudge, a 350-es Velocette, aztán csináltam egy saját gyártmányú motort, aminek Csepel-hengerei voltak, elneveztem Fusinak. Jött a Honda, VFR Honda, aztán öt Ducati. Egy álmom vált valóra azzal, hogy világbajnoki motorom lett, kár, hogy ez idős koromra teljesült.”

Olykor természetesen Matyi bácsi is él a motor nyújtotta sebességgel, azonban ezt csak a megfelelő körülmények között teszi. „Soha életemben nem kaptak gyorsajtáson” – mondta. És hogy mindehhez honnan meríti az energiát? „Minden nap egy almapirika. Isten minden napján megeszek valami zöldet. Zöldpaprika mindig van a hűtőmben, mindig van lekvárom, én csinálom – emellett rendszeresen szobabiciklizek.”



MIDVEX

NORTH RACING PARTNER

ÉPÍTÉSSEN UTOLÉRHETETLEN

MIDVEX KFT. 3416 TARD, BÉKE ÚT 259. • E-MAIL: MIDVEX@GMAIL.COM

HIBÁTLAN HIRVONEN

A rali-vb egykori sztárja nyerte a HunGarian Baját



Mikko Hirvonen MINI-vel nyerte a tereprali-világkupa magyarországi fordulóját, a második helyen szintén egy Countryman ért célba, míg Zapletal harmadik helyének köszönhetően egyúttal hazai bajnokavatást is hozott a HunGarian Baja.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: CSEKE TAMÁS, KOLLÁR GERGŐ

Miután a szuperspeciált a lengyel Marcin Lukaszewski, Magdalena Duhanik-Persson kettős nyerte, a tereprali-világkupa magyar fordulójának főprogramja augusztus 13-án, szombaton kezdődött el. Az első, 148 kilométeres szakasz bőven tartogatott érdekességeket. Az nem volt akkora meglepetés, hogy a Mikko Hirvonen, Michel Perin kettős volt a leggyorsabb, talán még az sem, hogy a Mikko Hirvonen, Michel Perin kettős volt a leggyorsabb, talán még az sem, hogy a terepraliban kis túlzással „zöldfülűnek” számító, raliban szocializálódott Osváth Péter, Farna-

di Ágnes kettős a harmadik... Nos, arra már sokan felkapták a fejüket. „Trükkös szakasz volt, néha a sár miatt nem volt tapadás, máskor meg a fű miatt – nyilatkozta Hirvonen. – Aztán megesett, hogy akkora tócsába mentünk bele, hogy másodpercekig töröltük a szélvédőt, és persze ez azzal is járt, hogy lassítani kellett.” Csapattársa, Bryce Menzies se nagyon vette le a lábát a gázzal, pedig neki még extra feladata is volt: navigátorának, Pete Mortensennek ez volt az első ilyen jellegű versenye. Ahogy az amerikaiánál a navigátor rutinja

hiányzott, úgy Osváth Péternél a tereprali rutinja. Szinte elképesztő, de úgy lett harmadik (!) a szakaszon, hogy még állt is vagy fél percet, mert egy részen, ahol összeért a pálya, hallotta a Sentinel, vagyis az előzőet segítő rendszer hangjelzését, és nem akart feltartani senkit sem.

Fodor Imre autójában probléma adódott az önindítóval, és mivel fennállt a veszélye annak, hogy kigyullad a Ford, a pilóta inkább a viadal feladása mellett döntött a kármentés érdekében. Lónyai Pál hatalmasat repült az egyik bal-jobb kombinációnál, s csak az őrzőangyalának köszönhetette, hogy az úton tudta tartani a Porschét, míg a pénteki szakaszt megnyerő Marcin Lukaszewski szombaton eldobta az autóját.

Délután ismét Mikko Hirvonen volt a leggyorsabb, ráadásul egyáltalán nem vállalt kockázatot – majd háromperces előnyét így nyugtázta: „A második szakasz sokkal könnyebb volt,

mint az első, egyrészt azért, mert felszáradt az út, másrészt mert kicsit már ismertük a pályát. Az utolsó ötven kilométeren utolértük az előtünk indulót, ám a porban nem tudtuk előzni, de így is elégedett vagyok.”

A második helyen szombat este is Hirvonen csapattársa, Bryce Menzies állt, akinek navigátora is egyre inkább belerázódott ebbe az Európában terepralinak nevezett sportágba, amelyet ők a tengerentúlon egész más szabályrendszer szerint űznek. A harmadik helyre a többszörös magyar bajnok, Miroslav Zapletal zárkózott fel, aki a maga egyenes módján úgy összegezte a történeteket, hogy „jó kis nap volt”, míg mögötte a legjobb magyar, Osváth Péter újabb kalandokba keveredett: „Nagyon bekezdünk, pedig nem kellett volna. Az egyik kanyarban megpördültünk, tolatnunk is kellett, és a pecsételést is rosszul intéztem, mert előbb korán lelassítottam, majd túlsúsztam az állomáson. A harmincas sebességkorlátozó zónát pedig annyira komolyan vettem, hogy már jóval előtte lefékeztem. Ez a rutinalanságomnak tudható be, van még mit tanulnom a terepraliról.” A szakasz több kiesőt is hozott: Lónyai Pál Porschéjában a bal első féltengely tört el, Korda Erik Mitsubishijében a hajtásmentönkre, Erik van Loon MINI-jének kitért a bal hátsó kereke, Khalifa Saleh Al-Attiyah Toyotájánál pedig egy fa bizonyult erősebbnek. Hirvonen tehát előnnyel kezdhetette meg az utolsó szakaszt, nem hibázott, és az autóval

sem volt gond – ez pedig elég ahhoz, hogy valaki megnyerjen egy világupaversenyt. Legalábbis akkor, ha az illetőt Mikko Hirvonennek hívják, mert nála az alap, hogy pokolian gyors. A HunGarian Baján is bizonyította ezt, a nehéz, trükkös, néhol szűk, máshol dobálós, ugratókkal tarkított pályán. „Nehéz versenyen vagyunk túl – sokkal nehezebben, mint például a Spanyol Baja volt –, éppen ezért jelentett ez remek felkészülést a Dakar Ralira. Jó néhány hasznos tapasztalatot szereztünk” – nyilatkozta a győztes, akiről a második helyen záró csapattársa is elismerő szavakat szólt. A dobogó harmadik fokára Miroslav Zapletal állhatott fel. Ő nem csupán a világupapontoknak örülhetett, hanem annak is, hogy ezzel a parádés nemzetközi eredménnyel elhódította a magyar bajnoki címet is – pályafutása során immár másodszor. Legjobb magyarként Osváth Péter és Farnadi Ágnes érkezett a negyedik helyen, akik megpróbálták elkapni Zapletalt, de egy defekt szertefoszlatta álmait. A kamionosok a mezőny többi részével ellentétben nem egy, hanem két szakaszt teljesítettek vasárnap, ez azonban nem változtatott a verseny elejétől remeklő Martin Kolomy dominanciáján. A cseh Tatra-pilóta elmondása szerint csak azt sajnálta, hogy nem voltak még hosszabbak a pályák. „Mire felváltok ötödik fokozatba, vége a szakasznak” – viccelődött, de persze azért nagyon örült a győzelemnek.

● Mint minden esztendőben, idén is színvonalas nemzetközi mezőny gyűlt össze Veszprém környékén



A HUNGARIAN BAJA VÉGEREDMÉNYE:

AUTÓSOK		
1. Hirvonen–Perin (finn, francia, Mini)	5:19:07	
2. Menzies–Mortensen (amerikai, Mini)	+6:04	
3. Zapletal–Momot (cseh, lengyel, Hummer)	+7:19	
KAMIONOSOK		
1. Kolomy–D. Kilian–R. Kilian (cseh, Tatra)	3:45:58	
2. Vrsecky–Kalina–Stross (cseh, Tatra)	+6:47	
3. Macik–Mrkva–Tomasek (cseh, Liaz)	+13:09	
MOTOROSOK		
1. de Soultrait (francia, Yamaha)	5:31:09	
2. Minaudier (francia, Husqvarna)	+12:16	
3. Barbier (francia, Suzuki)	+22:58	
QUADOSOK		
1. Ventura (olasz, Yamaha QDY)	5:58:17	
2. Machacek (cseh, Yamaha Raptor)	+1:00	
3. Kubiena (cseh, Hawk)	+33:23	



“ A KAMIONOSOK
A MEZŐNY TÖBBI RÉSZÉVEL
ELLENTÉTBEN NEM EGY,
HANEM KÉT SZAKASZT
TELJESÍTETEK VASÁRNAP



FRANCIA GYŐZELEM MOTORON

A Dakarra készülő Xavier de Soultrait nyerte a motorosok versenyét a HunGarian Baján, akit meglepett a pálya gyorsasága, de ez természetesen semennyire sem hátráltatta a kitűnő szereplésben – nem csupán győzött, hanem egyúttal új alkatereseket is kipróbált a Yamaha számára. A franciák sikerét Minaudier második és Barbier harmadik helye tette teljessé. A quados mezőnyben győzedelmeskedő olasz Amerigo Ventura először versenyzett a HunGarian Baján, ehhez képest olyat hajrázott, hogy az tanítani való: „A szuperspeciál nem sikerült túl jól, de a hosszú szakaszokon már minden rendben volt, végig azért hajtottam, hogy átvegyem a vezetést. A győzelem, így utólag, nem volt nehéz, vasárnap csak arra figyeltem, hogy tartsam a ritmust és élvezzem a versenyt” – nyilatkozta később. A motorosok mezőnyében a legjobb magyar, Linninger Patrik a 11. helyen végzett.

A NAGYVAS

A Qualisport bemutatta új versenykamionját

Másfél évnyi tervezés és műhelymunka után az egyetlen, kamionos terepralira szakosodott hazai formáció, a Qualisport Racing bemutatta új versenygépét. A Scaniáról Kovács Miklós pilóta és együttese a Truck Race hungaroringi fordulójának szombati napján rántotta le a képzeletbeli leplet.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



● A Qualisport a hungaroringi kamion-Eb-n mutatta be az új Scaniát



● A nemzetközi trendeket követve csőrös kamiont építettek, amiből nehezebb a dűnéket látni, de jobb a súlyeloszlása

A dunaszentbenedeki alakulat 2007-es alapítása óta negyedszer épített versenykamiont, ám most első ízben – a nemzetközi trendet követve – vállalkoztak csőrös kialakítású versenygép alkotására. A különítmény az utóbbi éveket egy V8-as szívű bűvkörében töltötte, ám az új monstrumot soros elrendezésű, hathengeres erőforrással vértették fel.

„Másfél évvel ezelőtt kezdtük a munkát az új kamionon, miközben még versenyeztünk az előző alkotásunkkal, amely tavasszal került át az új tulajdonosához. A nemzetközi kamionos terepraliban a csőrös kialakítás az új irány, így mi is ezt választottuk, mert nem akarunk lemaradni. Teljes egészében tiszta lappal kezdtük a tervezést, a munkában minden partnerünk szerepet vállalt, amiért szeretnénk köszönetet mondani” – mondta a pilóta, Kovács Miklós, aki két állandó társával, Czeglédi Péter navigátorral és Ács László fedélzeti szerelővel a legnagyobb afrikai tereprali-maraton, az Africa Race állandó résztvevője: a futamon az évek során saját építésű kamionjaival a dobogó összes fokát megjárta már, 2010-ben pedig a kategóriája elsőségét is sikerült megszereznie.

A csőrös kialakítás jobb súlyeloszlást és „kezelebb” viselkedést eredményez, ugyanakkor a



versenyszemélyzetre nagyobb nyomás helyeződik: a kilátás az ilyen kialakítású kamionokból egészen más, így a sivatagi dűnéken jóval bevállalósabban kell vezetni, a navigátortól pedig pontosabb, részletesebb információhoz kell érkeznie.

„Jövőre lesz egy évtizede annak, hogy belezavartunk ebbe a műfajba, összeszokott csapat vagyunk, ezért úgy gondoljuk, hogy meg tudunk felelni ennek a kihívásnak is. Hosszú út áll

előttünk, hiszen a Scania még csak most gurult ki a műhely ajtaján. Az előző kamionjainkkal volt alkalmunk megtapasztalni, hogy a gyermekbetegségek kiszűrése és az élesítés hosszú folyamat, teszt- és versenykilométerek ezrei szükségesek hozzá, de mi imádjuk ezt csinálni, és nagyon bízunk abban, hogy ezzel a járművel is tovább tudjuk öregbíteni a hazai autósport hírnevét a különféle nemzetközi futamokon” – fogalmazott Kovács Miklós.

A Qualisport számára zsúfoltnak ígérkeznek az elkövetkezendő hónapok: néhány hazai tesztelés után az új Scania – amely annyira új, hogy még „keresztnevet” sem kapott a csapattól – október elején, a terepralisok világkupa-sorozatának marokkói állomásán debütál versenykörülmények között, majd a következő állomás az Africa Race lesz, amely ezúttal is Monacóból startol és Dakarban fejeződik be.

MCRAE NYOMÁBAN

Kris Meeke a negyvenhez közel teljesítheti be álmát

Bő tíz évvel ezelőtt fedezte fel a brit ralilegenda, Colin McRae Kris Meeke-et – az út hosszú volt, de 37 évesen elérte azt, ami a nagy elődnek sosem sikerült: megnyerte a Finn Ralit. 2017-ben pedig a Citroen első számú versenyzőjeként már a világbajnoki címért szállhat harcba.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS
FOTÓ: BÉRES GÁBOR,
ZSARNAI KRISZTIÁN



Tizennégy évvel ezelőtt indult először világbajnoki futamon Kris Meeke, a Network Q Brit Ralin egy Szuper-1600-as Ford Pumával, de nem látta meg a célt – akkoriban még nagyon távolinak tűnt az, ahova eljutott 2016-ra. A következő években rendre szerepelt a JWRC mezőnyében, de eredményt nem igazán ért el, végül 2004-ben a Monte-Carlo Ralin tört meg a jég, itt megnyerte a kategóriáját, és a szezon végül a harmadik helyen zárta. Ebben az időben már a legendás Colin McRae pártfogását élvezte, 1995 világbajnoka benne látta Nagy-Britannia következő sztárját, ám sokáig úgy tűnt, hogy az időközben elhunyt klasszis tévedett...

A vb-mezőnybe nem tudott odaférni, és először harmincévesen, az IRC-sorozatban tette le igazán a névjegyét: 2009-ben egy Peugeot 207 S2000 volánja mögött négy futamot is nyert, és a szezon végén bajnokká koronázták a nívós mezőnyben. Ezt követően azonban még mindig nem indult meg felfelé a karrierje, 2011-től már csak a világbajnokságban gondolkodott, de három év alatt összesen nyolc futamon tudott részt venni, és a legtöbbször leírták – az általános vélemény szerint eljárt felette az idő – és sosem tudta igazán bizonyítani, hogy McRae-nek igaza volt.

2013-ban aztán mégis megkapta az esélyt. A vb-ről kivonuló Sebastien Loeböt és Sebastien Ogier-t is elvesztő Citroen látott benne fantáziát, és 2014-ben gyári ülést ajánlott Me-



● Az egykori IRC-bajnok már három vb-futamgyőzelemmel tart, jövőre pedig cél a bajnoki cím



eke-nek. A brit pilóta ezt igyekezett meghálálni, rögtön első futamán dobogóra állhatott, majd ezt később még háromszor megtette, ezzel pedig 35 éves korában megvetette a lábát a világbajnokságon. 2015 nem indult jól számára, de Argentínában a Volkswagen gondjait kihasználva megszerezte pályafutása első abszolút győzelmét, majd az utolsó futamon, hazai pályán másodikként zárt. A Citroen úgy döntött, hogy gyári csapatként is visszatér a vb-re, és Meeke-et nevezték ki az új C3 WRC tesztpilótájává, aki eközben a DS3 WRC-vel rajthoz is áll néhány futamon 2016-ban. ➤

OGIER GYŐZELEMMEL BÚCSÚZTATTA FŐNÖKÉT



Jost Capito utolsó futamát töltötte a Volkswagen Motorsport élén, hamarosan csatlakozik a McLaren F1-es istállóhoz – a búcsú azonban szépre sikerült. Ugyan Jari-Matti Latvala már az első szakaszon kiállt váltóhiba miatt (rali 2-vel visszaállt, végül az erőgyorsaságin szerzett is két pontot), Andreas Mikkelsen és Sebastien Ogier két napon keresztül óriási csatát vívott az első helyért. A norvég pilóta szombaton rosszul választott gumit, majd vasárnap már nem tudta tartani a lépést a címvédővel, így Ogier idei

harmadik győzelmét aratta – utoljára februárban, Svédországban állt a dobogó tetején. Mögötte elképesztő csata dúlt, a két Hyundai, Dani Sordo és Thierry Neuville a vasárnapi szakaszokon megelőzték Mikkelsent, és végül egyetlen tizedmásodperc (!) döntött kettejük között az ezüstéremért folytatott harcban – a VW-pilóta még a dobogóról is leeszurolt. A WRC2 mezőnyében szenzációs autózással győzött Esapekka Lappi, Turán Frigyes és Zsiros Gábor pedig hetedikként finiselt ebben az értékelésben.

AZ EGYÉNI PONTVERSENY ÁLLÁSA:

1. Sebastien Ogier	Volkswagen	169
2. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	110
3. Hayden Paddon	Hyundai	94
4. Thierry Neuville	Hyundai	94
5. Jari-Matti Latvala	Volkswagen	89

A GYÁRTÓK PONTVERSENYÉNEK ÁLLÁSA:

1. Volkswagen Motorsport	255
2. Hyundai Motorsport	204
3. Volkswagen Motorsport II	121
4. M-Sport World Rally Team	120
5. Hyundai Motorsport N	96

A NÉMET RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Sebastien Ogier	Volkswagen Polo R WRC	3:00:26,7
2. Daniel Sordo	Hyundai i20 WRC '16	+20,3
3. Thierry Neuville	Hyundai i20 WRC '16	+20,4
4. Andreas Mikkelsen	Volkswagen Polo R WRC	+27,2
5. Hayden Paddon	Hyundai i20 WRC '16	+3:34,8
6. Mads Ostberg	Ford Fiesta RS WRC	+4:31,2
7. Esapekka Lappi	Skoda Fabia R5	+8:36,8
8. Pontus Tidemand	Skoda Fabia R5	+8:52,5
9. Jan Kopecký	Skoda Fabia R5	+9:44,2
10. Armin Kremer	Skoda Fabia R5	+10:10,6

● Ogier fél év szünet után nyert vb-futamot



TÖRÖLTÉK A KÍNAI FUTAMOT

1999 után térhetett volna vissza a rali-vb mezőnye Kínába, ám a szeptember második hétvégéjére tervezett versenyt augusztus közepén törölték a versenynaptárból. A júliusi hatalmas esőzések akkora károkat okoztak a kijelölt gyorsasági szakaszokban, hogy lehetetlen lett volna megrendezni a futamot, az utakat pedig ilyen rövid idő alatt szintén lehetetlen helyreállítani, ráadásul a hírek szerint a rendezvény anyagi háttere sem volt teljesen rendben. A bajnokságban így a Német Rali után hosszabb szünet következik, a Korzika Ralira szeptember 29-e és október 2-a között kerül majd sor.



37 évesen lett igazi, komoly gyári pilóta, ami óriási dolog – úgy látszik, Meeke későn érő típus. Korábban rengeteget hibázott, és bár a tempója sosem volt kérdéses, nem tartották kiegyensúlyozott pilótának – ebben a szezonban viszont jelentősen megemelte saját ázsíóját. Már Monte-Carlóban letette a névjegyt, Portugáliában végig szenzációsan vezetve győzött, majd Finnországban újabb mérföldkőhöz érkezett: rendkívül domináns teljesítménnyel megnyerte a legendás futamot. Azt a futamot, amelyet a nagy előd, Colin McRae sosem tudott megnyerni, ahol Meeke lett az első brit győztes, és amiről azt nyilatkozta, hogy ennél a sikernél csak és kizárólag a világbajnoki cím ér többet. „Mindenki a Finn Ralit akarja megnyerni a világbajnoki cím előtt. Arról álmodunk, hogy egyszer győzzünk ezen a futamon” – nyilatkozta boldogan. Sikere értékét tovább növeli az, hogy a Finn Rali 1951 óta íródó történelme során csak a legnagyobbak tudtak nyerni ezeken a pályákon a nem ilyen szakaszokon nevelkedett versenyzők közül: 2008-ig csak finn és svéd (illetve egyszer az észak Markko Martin) pilóták győztek itt, valamint egyszer-ször a spanyol Carlos Sainz és a francia Didier Auriol. 2008-ban aztán a sportág koronázatlan királya, a kilencszeres világbajnok Sebastien Loeb felért a csúcs-

ra, majd ezt még kétszer megismételte, hogy aztán 2014-ben az utódjának tartott Sebastien Ogier is kipálja a Finn Rali megnyerését. Ehhez a névsorhoz csatlakozott idén Kris Meeke – ráadásul a még ezen pályák közül is kiemelkedő Ouninpohján nyújtott teljesítményét a rali-vb hivatalos honlapja „minden idők egyik legjobb” szakaszteljesítményének nevezte. A Volkswagen részéről folyamatosan támadják őt, Jost Capito csapatfőnök odáig ment, hogy kijelentette: Meeke idióta lenne, ha nem nyerné meg a futamot, hiszen sokkal tisztább pályán mehet két napon keresztül, mint Ogier – elvégre csak néhány versenyen indul. Meeke stílusosan reagált: „Találkozunk legközelebb!” Jó esély van rá, hogy idén már nem látjuk a versenypályán, hiszen elsősorban a C3 WRC tesztesével foglalkozik – igaz, igyekszik meggyőzni a Citroen vezetőségét, hogy év végén, hazai pályán, a Wales Ralin még megmutathassa, hogy mit tud, és saját szurkolói előtt is megpróbáljon győzelmet aratni. A „Találkozunk legközelebb!” mindenesetre így sem lesz sokára – a magabiztos, immár három futamgyőzelemmel álló Meeke új autójával és hatalmas tüzzel áll majd oda a 2017-es rajtához. 38 évesen elindul karrierje első világbajnoki címéért, hogy beváltsa Colin McRae hozzá fűzött reményeit. □



● Három éve kapta az első lehetőséget a Citroëntől és két éve futotta az első teljes vb-szezonját



● Ha az új C3 WRC tényleg olyan jó lesz, mint mondják, ideje lesz nagyobb vitrint csináltatni a győzelmi serlegeknek

EGY SIMA, EGY FORDÍTOTT

Ezüstérem után kiesés a Német–Szegő páros augusztusi mérlege



Lengyelországban remek teljesítménnyel a kategória második helyén zárt Német László és Szegő János, a Barum Ralin viszont a kitört jobb első kerék véget vetett a versenyüknek.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: FARKAS TAMÁS

Augusztus elején Lengyelországba látogatott az ERC mezőnye. „A Rajd Rzeszowski előtti csütörtökön konstatáltuk, hogy a motorunk nem lett erősebb az Ypres Ralinhoz képest, emiatt kicsit csalódottak voltunk, de megbarátkoztunk a helyzettel. Szerencsére a futam aztán jól alakult, egy szombati defektet leszámítva minden rendben volt, ezzel pedig sikerült végre felállnunk a dobogóra az ERC értékelésében. Ennek nagyon örültünk, hiszen ez volt a cél, és már jobb tempót tudtunk autózni, mint Belgiumban” – mondta az AFM-nek Német László. Három héttel később már Csehországban kellett bizonyítaniuk. „A Barum Ralira végre megkaptuk a frissebb motort, de ez sajnos annyira nem mutatkozott meg az eredményeinken. A nagyon népes, 36 indulót számláló kategóriában a tizedik hely kör-

nyékén tudtunk menni, nem voltunk teljesen elégedettek. Elkövtünk több apró, de időben sokat jelentő hibát az itinerünkben, főleg a tempós részekben, úgyhogy tudtuk, hogy hol veszítettünk a többiekhez képest. A második kör már jobban sikerült, voltak

bízató szakaszeredményeink, bizakodva vártuk a második napot, de itt sajnos az első szakasz felénél egy féktávon csattanást halottunk, az autó irányíthatatlanná vált, majd megláttuk a jobb első kereket mellettünk gurulni. Szerencsénk volt, hogy egy elágazásban történt, és nem lett nagyobb baj, kiestünk, de járhattunk volna rosszabbul is. Kicsit persze csalódottak vagyunk. A Kassa Ralira megyünk, ott lesz a szlovák mezőny is, remélem, hogy a kategóriánkban sokan indulnak, szeretnénk felvenni velük a harcot.”



● A nemzetközi kihívásoknak is képes megfelelni a Német-Szegő páros



ERŐHIÁNY

Technikai hibákkal küzdöttek Érdiek a Barum Ralin



Lengyelország után Csehországban is nehéz hétvégét teljesített ifj. Érdi Tibor és Papp György – a magyar párost technikai hibák hátráltatták, és csak a szuperraliszabállyal élve sikerült célba érniük. Ez azonban végül így is elég lett az ERC2-értékelés második helyére.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: FARKAS TAMÁS

„Még az Ypres Ralin robbant fel az új, erős motorunk, azt követően ismét a gyengébb, régi erőforrást tettük vissza az autóra – nyilatkozta ifj. Érdi Tibor az AFM-nek. – Ezzel volt problémánk Lengyelországban, most egy kicsit jobb lett, de az indulás előtt megmérjük a fékpadon és láttuk, hogy még mindig gyenge autóval fogunk kimenni a Barum Ralira.

Az időmérőn még megvertük az olasz ellenfelet, de a versenyen nagyon sok emelkedőt kellett leküzdeni, és itt hiányzott az erő, ráadásul az első versenynap végén egy féktávon eltört az egyik kihajtástengelyünk, így két szakaszt kihagytunk. Másnap szuperralival folytattuk, de ezt leszámítva sem tudtunk volna előrébb végezni. A versenyt élveztük, nagyon jó pályák voltak, egy szakaszon belül többször is változott az aszfalt minősége. Sok Eb-pontot szereztünk, amellyel megerősítettük harmadik helyün-

ket az ERC2-es bajnokságban, ez a fontos most. A folytatás még képlékeny, a Liepaja és a Ciprus Rali van hátra, az egyikén fogunk indulni, de még egyelőre nem tudjuk, hogy hol. A biztos az, hogy nem a saját autónkkal megyünk, csak bérautóval, amit egy helyi csapatától szeretnénk bérelni.”

● A Barum Ralin végig gyengélkedett a motor Érdi Mitsubishijében, a szezon utolsó versenyére autót váltottak



SZERVÓTESZT: PIPA

Kilométereket gyűjtöttek Baranyában Marozsiék

A Fiat Punto S2000-be került új alkatrészt próbálta ki a Marozsi-Mihalik páros legutóbbi versenyén, ahol az utolsó gyorsaságin álltak ki a versenyről. Célkitűzésüket így is elérték, felkészültek következő megmérettetésükre, a Croatia Rallyra.

SZÖVEG: AFM
FOTÓ: ZARNAI KRISZTIÁN, FARKAS TAMÁS



● A technikai problémák mostanság nem kerültek el Marozsiékat



Tesztelési szándékkal érkezett a nemzetközi Baranya Kupára Marozsi Zoltán és navigátora, Mihalik Péter, legfontosabb feladatnak azt jelölték ki, hogy az előző versenyen meghibásodott szervópumpa helyett beszerelt újat kipróbálják, és végre sok kilométert gyűjtsenek az autóval.

Az M csoportban szereplő párosnak a két-napos verseny kilenc gyorsasági szakaszából nyolcat sikerült befejeznie. Mivel a kuplung időnként megcsúszott, úgy döntöttek, az utolsó gyorsaságin nem kózzák tovább a technikát, és kiálltak a versenyből. Addig folyamatosan az abszolút 10. hely környékén tartózkodtak, ebből a pozícióból adták fel a futamot is. Legközelebb a 43. Croatia Rallyn szerepelnek, október első hétfőjén.

„Ismét sok tapasztalatot gyűjtöttünk, melyeket következő versenyünkön, Horvátországban szeretnénk hasznosítani. Ekkorra érkezik meg a Fiat új motorja, amelytől nagy teljesítménynövekedést várunk” – értékelte pozitívan a versenyt Mihalik Péter.



KÖSZÖNJÜK A TÁMOGATÁST!

HB Pack Kft. | Öko Racing Média Kft. | Ratizol Kft. | Csirmaz csapatgy | Schorch Hungária Kft. | Tiszaújváros Transz Kft. | Multigran Kft. | Intertár Kft. | Multiraktár-Assets Kft. | Tisza Cad Kft. | FOTFA Kft. | Gyémánt-Net Kft. | Denmark Kft. | Dominvest Debrecen Kft. | Polytech Industrie Kft. | Musix Kft. | Welding 2000 Kft. | Immo-Mont Kft. | Trial-Tech Kft.





A NÉV KÖTELEZ

Ranga Péter és Csányi Botond uralta a Baranya Kupát

Egy kivétellel minden gyorsasági szakaszt megnyert a Ranga–Csányi kettős a Baranya Kupán, míg az ifj. Ranga–Hideg páros a harmadik helyen ért célba azon a futamon, amelyen édesapjuk, a tizenöt éve elhunyt Ranga László emléke előtt is tisztelgett a mezőny.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: BOROS GYULA, ZSARNAI KRISZTIÁN

A Rali 2 és a Historic mezőnye mellett az idén szintén több első osztályú licenccel rendelkező versenyző állt rajthoz a Baranya Kupán, amely ezúttal a nemzetközi Mitropa Kupa része is volt. A versenyen a résztvevők tisztelegtek a tizenöt éve elhunyt legendás bajnok, Ranga László emléke előtt, ráadásul két fia, Ranga Péter és ifj. Ranga László is ott volt a mezőnyben. A szombat esti három gyorsasági szakaszon már látszottak az erőviszonyok, hiszen a Ranga–Csányi és az Ollé–Czakó páros csatázott az első helyért – kétszer Rangáék, egyszer Olléék bizonyultak a leggyorsabbnak. Ez a párharc vasárnap reggel is folytatódott, ám a második pálya második kilométerénél az utóbbi duó lecsúszott az útról és 18 perc hátrányt szedett össze, majd a célban le is adták a menetlevelet. Innentől tekintélyes előnyt oszthatott be az egyébként is élen álló hazai páros, és az összes hátralévő gyorsaságit megnyerve, magabiztos autózással szerezte meg a győ-

zelmet, 46,8 másodperccel előzték meg a Kovács–Istovics kettóst. „Jó meccsnek indult a mai nap Ollé Sanyival, nagyon sajnáljuk, hogy kiestek, szerintem jókat vívtunk volna velük. Hála istennek, most bírtunk a mögöt-

tünk lévő Mitsubishihikkal meg (Kovács) Antiékkal, de sietni kellett, mert mindenki gyors volt. Árpádtetőn és Nyárásvölgy szűk részén is – amitől tartottam egy kicsit – nyertük a gyorsaságikat” – nyilatkozta Ranga Péter. ➤

● A Kovács–Istovics kettős szerezte meg az abszolút második helyet





kategóriában – őket a kaposvári kettős három és fél perccel előzte meg. „Volt itt ma minden, igazából a végén dőlt el a sorsunk, hogy harmadikok lettünk abszolútban – mesélte ifj. Ranga. – Iszonyatosan szoros volt, de ez a jó az egészben. Nagyon kellett mennünk, minden gyorsaságin volt olyan pillanat, amit nem élnék át többet, de azt hiszem, a többiek is így vannak ezzel. Két R5-ös autó végzett előttünk, egyikben a testvérem ült, ő nyert, úgyhogy abszolút boldogok vagyunk.”

Nagy tempót diktált a Rali 2 élmezőnye is, az első helyet végül a hétből hat gyorsaságit megnyerő Neukirchner–Guzi páros szerezte meg a Hondával, a második helyen a Szauer–Rácz, a harmadikon pedig a Vizelli–Vizelliné duó ért célba. A két ladás késhegyre menő küzdelmet vívott, közöttük végül tíz másodperc döntött, de beszédes, hogy a negyedik helyen befutó Papp–Papp kettős már bő egy perc lemaradással zárt.

A HobbyCar mezőnyében is láthattunk ladás párharcot, hiszen az első helyért a Rongits–Hannus és a Födő–Szabó duó csapott össze, de az utóbbi páros csak a hajrában tudott szépíteni, Rongitsék rendkívül kiegyensúlyozott autózással arattak győzelmet. A technikai gondokkal küzdő Wirtmann–Barna duó a Ford Escort Mk II-essel így is két perc előnnyel nyerte a Historic értékelését. ▢



A Matics–Zeida kettős gumikat tesztelt, de így is 6k lettek a leggyorsabb N-es mitsubishis páros

AZ ABSZOLÚT ÉRTÉKELÉS VÉGEREDMÉNYE:

1. Ranga–Csányi	Skoda Fabia R5	53:24,7
2. Kovács–Istovics	Ford Fiesta R5	+46,8
3. ifj. Ranga–Hideg	Mitsubishi Lancer Evo VIII	+53,6
4. Matics–Zeida	Mitsubishi Lancer Evo IX	+59,4
5. Hideg–Kerék	Mitsubishi Lancer Evo IX	+59,6
6. Maricsek–Notheisz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:16,5
7. Amrein–Kovács	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:14,1
8. Lovász–Kürti	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:44,9
9. Fogasy–Virágh	Peugeot 208 T16 R5	+3:07,9
10. Tőzsér–Győri	BMW E36 M3	+4:11,7

A RALI 2 VÉGEREDMÉNYE:

1. Neukirchner–Guzi	Honda Civic Type–R	47:59,7
2. Szauer–Rácz	Lada 2105	+18,5
3. Vizelli–Vizelliné	Lada VFTS	+28,8
4. Papp–Papp	Volvo C30	+1:17,0
5. ifj. Fogarasi–Toloczko	Honda Civic Type–R	+1:29,3
6. Hibján–Szurovczak	Citroen C2R2	+1:29,9
7. Jánosa–Rubóczky	Citroen C2R2 MAX	+1:33,4
8. Bodogán–Szarka	Lada 2105	+2:18,5
9. Györkö–Molnár	Honda Civic	+2:28,5
10. Kálmánczi–Schmidt	Lada 21074	+2:40,9

HOBBYCAR VÉGEREDMÉNYE:

1. Rongits–Hannus	Lada VFTS	44:45,2
2. Födő–Szabó	Lada VFTS	+13,6
3. Merencsics–Szemmelroth	Suzuki Swift GTi Mk1	+1:51,4
4. Szücs–Szilassy	Lada VFTS	+2:43,1
5. Tóth–Erdélyi	Lada VFTS	+3:20,9

HISTORIC VÉGEREDMÉNYE:

1. Wirtmann–Barna	Ford Ford Escort RS Mk II	45:50,0
2. Balogh–Groll	Fiat 131 Racing	+1:58,6
3. Szőnyi–Szabó	Lada 21011	+2:04,0
4. Gaál–Kalapács	Opel Ascona B	+2:42,3
5. Spindler–Vojnár	Opel Corsa A GSi	+2:46,1

BUKÁSBÓL SEM VOLT HIÁNY

Sajnos nem zajlott le balesetmentesen a futam, Olléék említett bukása mellett a Pethő–Nánai páros esett hatalmasat a nyárásvölgyi szakaszon, és bár a pilóta komolyabb baj nélkül megúszta, a navigátor kézsérülést szenvedett. Ugyanezen a pályán a Fábán–Bencsik duó zúgott be az erdőbe a Ladával, míg a Rali 2 mezőny egyik előfutója Abaliget belterületén szenvedett közúti balesetet – szerencsére itt személyi sérülés nem történt.

Rangáék mögött egyébként nagy csata dúlt, a Kovács–Istovics kettős az üldözők elől menekült a Ford Fiesta R5-tel. „Tavaly az abszolút első helyről estünk ki az utolsó gyorsasági szakaszon – mondta Kovács. – Most erősebb autók között sikerült egy második helyet megszerezni, ez nyilvánvalóan jó, és azt jelenti, hogy elkezdtünk a jó irányba menni. Sokfajta gumit kipróbáltunk, sokfajta beállítást; megérte ide eljönni, nagyon jó

verseny volt, elégedettek vagyunk.” A bronzéremért pedig az ifj. Ranga–Hideg, a Matics–Zeida és a Hideg–Kerék páros küzdött meg. Végül ebben a sorrendben értek célba, de mindhárman hat másodpercen belüli eredménnyel. Hidegék külön örülhettek annak, hogy könnyedén nyerték a Mitropa Kupa értékelését, hiszen összesen hetenaptak le ide nevezést, amelyből csak a Gasser–Thannhauser duó indult velük azonos

” A VERSENYEN A RÉSZTVEVŐK TISZTELEGTEK A TIZENÖT ÉVE ELHUNYT LEGENDÁS BAJNOK, RANGA LÁSZLÓ EMLÉKE ELŐTT...



Pályaversenyzéssel szerzett tapasztalatait is kamatoztathatta Maricsek Miklós



ÍGY JÓ VERSENYEZNI



Nagy csatában maradt alul Jánosa Ákos és Rubóczky Attila

Egy technikai gond is közbeszólt a Baranya Kupán, ezért a rali 2 mezőnyében az utolsó pályákon már nem tudta ledolgozni hátrányát a Jánosa–Rubóczky kettős – a pilóta viszont így is élvezte a harcot.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: ZSARNAI KRISZTIÁN

„Testvéremmel, Rubóczky Attilával álltunk rajthoz a Baranya Kupán és nagyon jól indult a versenyünk – nyilatkozta az AFM-nek Jánosa Ákos. – Hibján Jocival meccselünk versenyről versenyre, és ez most is így történt: az első szakaszon három másodperccel ő nyert, de a szombati harmadik gyorságira már fordítottunk, és mi vezettünk. Sajnos a negyedik pályán tönkrement a szervocső, így szervó nélkül kellett lejönnünk a szakasról, ami nem is volt még akkora probléma, de az olaj ráfolyt a jobb oldali fékre, így ott nem működött, csak a bal oldalon. Itt bespájzoltunk hozzá képest jó tíz másodpercet, amit nem sikerült ledolgoznunk már a hátralévő két szakaszon, így Jociék nyertek” – tekintett vissza a kategória második és az abszolút hatodik helyét megszerző pilóta.

A szoros csatát viszont így is élvezte Jánosa. „Jó tempót diktáltak ők is, és mi is, jó hangulat volt az autóban. Az eredménynek örülök, annak nem, hogy a technikai problémánk miatt nem volt teljesen tiszta a csata, de ez



most így alakult. Nagyon jókat küzdünk egymással, ettől gyorsulunk.”

Az még kérdéses, hogy mennyire lehet reális a bajnoki cím. „Salgón mindenképpen megyünk, a mínuszolások miatt viszont még nem egyértelmű, hogy pontosan hogyan állunk Jociékkel egymáshoz képest, nem biztos, hogy mínuszolhatjuk az Eger Ralit. Ha engedik, akkor még csatázunk, mindketten sietni fogunk a hátralévő futamokon, ha nem engedik, akkor ő már sokkal jobban áll.”



● Ezúttal Jánosa testvére, Rubóczky Attila olvasta az itinert

REKLÁMPARTNEREINK:

MAGreen Kft. - Professzionális terményvédelem | CSMBT. Kft. Fémmegmunkálás | Medito Kft. - Játék nagykereskedelelem | ASONÁJ 2003 Kft. Munka, - Tűz, - Környezet, - Védelmi Kft. | Alga '93 Kft. - Vas, színesfém hulladék felvásárlás | Global Roll Kft. - LFP, Plotter papírok, médiák tekercsben | ConTruck Kft. Tengeri konténerszállítás | Kamiker Kft. Nyomda | MIRA SAFETY Kft. Munka-, Tűzvédelmi Szolgáltatás, Autóalkatrész Kereskedelem | Automobile France Kft. Francia autóbontó | HK Trans Kft.-Ömlesztett áruszállítás | V-System Tam - Informatika | TÉTÉNY - KER - Épületgépészet, HSC Motor Kft - Gépberendezések | ECS HUNGARY KFT. - Amalidó Bánka Transport - Közúti árufuvarozás; Mazzini Csomagolástechnika | Via-Nortonia Kft. | Branko Pénzügyi és Számviteli Kft. | Soft Consulting Hungary Zrt. - BaBér bérügyviteli programrendszer | Várkönyvéke Kft. - Építőipari kivitelezés | Artiger Kft. - Töltőállomás üzemeltetés | Gyopár 2000 Kft. - Fémmegmunkálás

FOX® MOTOKROSSZ RUHÁK



RYAN DUNGEY
RED BULL KTM

FLEXAIR



Libra

Union

MXON

180 EDITION



RACE AIRLINE

VICIOUS

MAKO

KERESD AZ MXMÁNIA ÜZLETÉBEN!

8000 Székesfehérvár, Zámolyi út 20022/31 hrsz.

tel: +36-22-503-550

www.mxmania.hu

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!

KövesdánKft.
independent car dealer and repair service

A DOBOGÓ LEGFELSŐ FOKÁN

Hibján első helyet szerzett a Baranya Kupán

Nem aprózta el mostanában a pontok és kupák begyűjtését a Hibján József–Szurovczák István kettős. Legutóbb a második, most pedig a Baranya Kupán a rali 2-ben az A6 első helyéért járó serleget hozták el.

SZÖVEG: TIBA ANITA
FOTÓ: ZSARNAI KRISZTIÁN

Hozjárult a teszt a szép eredményetekhez a Baranya Kupán?

Biztosan. Egy tréning mindig nagyon hasznos tud lenni, amit kamatoztat értelemszerűen az ember menet közben. Sokkal jobban tekergettem ennek köszönhetően már az első gyorsan a kormányt. Aztán arra is jó volt, hogy ne élesben jöjjön elő a komputert hibája, hanem még verseny előtt. Szerencsére a Bakó Rally Team fel van készítve mindenre, és kíségtettek egy komputerral. Ha ez nincs, akkor mehattunk volna haza. Ezúton is köszönjük, hogy segítettek, és megoldották a gondjainkat. Ilyenkor döbber rá az ember, hogy két versenyző és egy autó nagyon kevés, kell hozzá egy jó csapat is.



● A tökéletes összhang a versenyző páros és az autó között, ez volt a kulcsa a győzelemnek

Minden flottul ment aztán élesben?

A pályák nekünk tetszettek, és hibamentesen tudtunk autózni szinte végig. Abszolút nem volt technikai gondunk menet közben. Pisti is tökéletesen végezte a munkáját. Egyszóval összhangban volt minden. Volt egy-két fékút, amin lehetne javítani, és van az autóban is erő, lehet még vele gyorsulni valamennyit. Még mindig nincs 100%-osan kiautózva a kocsi, ezzel tisztában vagyunk. De fejlődünk szépen, lassan.

Nagyon éles volt a harc a dobogóért?

Igen. Most már szinte minden futamra úgy készülünk, hogy oda-vissza passzoljuk a másodperceket, és ezáltal a helyezéseket. De mindig mosolygunk (Jánosa) Ákossal, hogy na vajon, hogy fog sikerülni a következő szakasz. Baranyán mi voltunk egy kicsivel jobbak, és elsőkké lettünk A6-ban, de készülnünk kell a további versenyekre is, hogy meg tudjuk tartani a jelenlegi helyünket a kategóriában.

Legközelebb a Salgó Ralin találkozhatunk veletek?

Igen, az a következő verseny, ahol rajthoz fogunk állni, és küzdünk tovább a pontokért, mert nem sok van már hátra az idei bajnokságból. Kicsit több időnk lesz készülni rá, mint a mostanira, ami nem hátrány. Próbálunk addig is ráhangolódni, mert a Salgón sok minden eldől.

REKLÁMPARTNEREINK:

CORNEXIM Kft. | ABT Roll Kft. | Fehértó-Trans
Snack Kft. | Szimta Trade Kft. | Gerda Trans
Kft. | BRT Média Kft. | Hunova Trans Fuva-
rozási és Kereskedelmi Kft. | TRE-CAR Plus
Kft. | Extrém Sport Team Kft. | Kelet Power Kft.



**PONTOS, GYORS,
MEGBÍZHATÓ PARTNER**
KIVÁLÓ MINŐSÉGŰ MUNKAVÉGZÉS



1149 Budapest, Egressy út 28-30.
Telefon: +36 1 422 3550 +36 1 422 3550

www.epkar.hu



A TESZT IS RALI

Matics gumitesztelésre szánta a Baranya Kupát

Bár nem az Országos Ralibajnokság futama volt a Baranya Kupa, Matics Mihály és Zejda Viki hagyományosan rajthoz álltak rajta a Mitsubishi Lancer Evo IX-essel. Ezúttal gumikat teszteltek már a következő szezonra.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

Az abszolút negyedik helyet szerezte meg a Matics-Zejda kettős a Baranya Kupán, a mitsubishis mezőnyben a második leggyorsabbak voltak, az N-es Lancerek között pedig a legjobbak, de most nem az eredmény volt a fontos, nem is a szokásos beállítások finomítása, hanem kizárólag a gumikra koncentráltak.

„Szerettem volna különböző gumikat kipróbálni, olyanokat, amikkel jövőre versenyezhetünk – mondta Matics. – Ezért minden körben másfajta gumikat tettünk fel. Hasznos tapasztalatot szereztünk, és megmondom őszintén, még engem is meglepett, mekkora a különbség az egyes márkák között.”

Természetesen a tesztelés mellett azért a



● Minden körben más abroncsot használt Matics, amivel már a 2017-es ORB szezonra készült

versenyzői vénáját sem tudta elrejteni a páros. „Nem az eredmény volt a legfontosabb, mert akkor a leggyorsabb gumival kellett volna végig versenyeznünk, de az adott körülmények között mindig próbáltuk a legjobbat kihozni magunkból, és azt gondoltam, hogy a mitsubishis mezőnyben meg is álltuk a helyünket. Kaptunk serleget is, nem mintha nem lenne otthon több száz belőle, de az új serleg, mindig új serleg. Heni (Matics felesége, aki minden versenyre elkíséri párját) egy kicsit morgolódott is, hogy hová fogjuk tenni, de azért csak megoldottuk valahogy” – mosolygott Misi.

A Baranya Kupa után két héttel Oroszlányban is rajthoz állt a páros egy sprintfutamon.

Matics szeret alaposan felkészülni a versenyekre, és két ORB-futam között is kihasznál minden alkalmat, hogy a Mitsubishivel mehessen. „Mindig lehet tanulni valamit, de a Baranya Kupát és Oroszlányt is kifejezetten a gumik kipróbálására használtuk. Hasznosak ezek a versenyek abból a szempontból is, hogy ne jöjjenek ki a rutinból. Ilyenkor egy kicsit felszabadultabban tudsz menni, nem szoktam kockáztatni, de egy-egy gödrön bátrabban áttolom. Mindig elhatározom, hogy az ORB-n is ilyen felszabadultan versenyzek és ott sem kerülgetek minden gödröt, de amikor ott vagyok, akkor csak érzem, hogy akár defektet is kaphatunk. Nem tudom, hány tesztversenyen kellene rajthoz állnom, hogy ezt az ORB-futamokra is el tudjam engedni.”

A páros a Kassa Ralit kihagyja, legközelebb a Mecsek Ralin állnak rajthoz, ahova Matics új itinert szeretne készíteni. „A Baranya Kupán próbáltuk egyszerűsíteni az itinerünket, kihúzgálni belőle a felesleges információt, de a Mecsek Ralira teljesen újat írunk, csak az alapinformációkkal, amit a navigátor is el tud mondani, és én is fel tudok fogni. Fehérváron próbálkoztunk hasonlóval, ott bejött, ezt szeretnénk továbbfejleszteni.”

Middle Course

MIDDLE COURSE KFT.

3412 Bogács, Alkotmány u. 102.

Telefon: 30/303-5484

E-mail: middlecoursekft@gmail.com

Web: www.middlecourse.hu

Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság



Szóródó anyagok közúti szállítása

Gépi földmunka

Építési terület előkészítése

Út-, térkő- és járdaépítés

A RED RIBBON TEAM EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:

Sepi Trans Kft. | Rother.hu Kft. | Ferme Kft. | Formance Kft. | Molnár Zoltán e. v. | NBT Capital Kft. | Agro-Clean Kft. | Unitranscoop Kft. | Unitranscoop Logistic Kft. | Onlinet Kft. | Combit számítástechnikai Zrt. | Frituspecial Kft. | Reményi Károly e.v. | CargoPlaza Kft. | Hidvégi László e.v. Autófényező | ACJ.SK | Gasztransz Kft. | Garancia-Sped Kft.

www.middlecourse.hu

A VERSENYEK VERSENYE

Három kiesés után Mekler meghódította az Alpi Orientalit



Megtört az átok Mekler László és Mekler-Mikó Edit feje felett a historic raliversenyzés egyik európai csúcsversenyének tartott Alpi Orientalin, ahol az Alfa Romeo 1750 Giulia GTM-mel eddig háromszor estek ki, negyedszerre viszont több helybéli versenyzőt legyőzve a kategória második helyén értek célba.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA | FOTÓ: SCUDERIA COPPA AMICI

Kétszer műszaki hiba miatt esett ki Mekler László az Alpi Orientalin, tavaly pedig a hegyoldalban végezte az Alfa, pedig minden évben az Udine környéki verseny számára a csúcspont. Az idén 79 indulója volt a historic-Eb-be és az olasz bajnokságba is beszámítót futamnak, amiből 44 páros ért célba, az első tizben csak Lancia 037-esek és Porschék végeztek, Mekler az abszolút 13. helyet szerezte meg, a 12 résztvevőt felsorakoztató C3-ban pedig egy Ford Escort mögött második lett.

„Számomra az Alpi a versenyek versenye, nagyon nehéz, változatos pályákkal és szerintem a legjobb mezőnnyel. A három kiesés után nagyon célba akartam érn az idén, és az első húszat tűztem ki. Itt megverni a helyi bikákat, nem kis teljesítmény, a legnagyobb elismerést pedig a célban kaptuk, amikor az egyik ellenfelünk hátra vert és azt mondta, hogy a fenébe tudsz ilyen gyorsan menni ezzel az autóval? Kell ennél több?” – lelkesedett Mekler.

Az Alpi híresen nehéz a hegyi serpentinjeivel, a fékeket, a kuplungot és a féltengelyeket, na meg a versenyzők karizmat próbára tevő számtalan hajtűkanyarával, amely mellett évről évre a rendkívüli meleggel is meg kell küzdeni.

„Több hatos (hajtű) kanyar van ezen az egy versenyen, mint a historic-Eb összes többi futamán egybevéve, ráadásul rengeteg a kanyarkombináció: jobb 6, 20 bal 4, 30 jobb 2, 10 bal 6. Egyszerűen nincs időd pihenni. Minden kanyar más, nem látod hová fordulsz, néha padka van, néha árok, néha hegyoldal, vagy lyuk az aszfalton. Ha egy ilyen kombinációt nem az íven fordulod, simán otthagysz három másodpercet. Egy pályán akár háromszor is felmész a hegyre, majd visszajössz róla és újra fel. Volt olyan szakasz, ahol teljesen elfogyott a fék, nagyon kell vigyázni a kuplungra, a hajtűkben a féltengelyekre. A navigátornak szinte ideje sincs felnézni, ráadásul kint 35 fok volt, az autóban meg időnként 60. Csapatársunk, Magoss Peti azért állt ki a versenyből, mert



● Minden körben más abroncsot használt Matics, amivel már a 2017-es ORB szezonra készült

a navigátora rosszul lett. Rengeteg néző van a pályán és etapon is, az Alfával mindig nagyon népszerűek vagyunk Olaszországban, minden sarkon megállítanak, kaptunk sört, kaját, pezsgőt, amit csak el tudsz képzelni.” Mekler a versenyzés mellett az 50. Mecsek Rali historic-Eb-futamra is toborzott résztvevőket. „Mindenkinek mondtuk, hogy ez lesz az ötvenedik verseny, svédok, finnek és egy pár olasz is mondta, hogy feltétlenül jönnek. Remélem, a rendezők az idén kitesznek magukért, és érdemes lesz rajthoz állni a versenyen. Mi addig még indulunk Elbán, ami szintén Eb-futam, ott is megpróbáljuk a magyar versenyt népszerűsíteni, rajtunk nem fog múlni.”

BOSCH Service



Car-éra

ÉLETRE TERVEZVE



Megbízható használt autók Bosch Garanciával

- Javítások
- Karbantartások/inspekciók
- Hatósági vizsgálatok
- Gépjármű-alkatrészek

BOSCH Car Service Car-Éra Kft.

2030 Érd, Iparos utca 40.

Az M7-es autópálya leosztójánál

www.car-era.hu

BIZTATÓ EREDMÉNYEK



Győzelmet szerzett az MR Racing a Baranya Kupán

Sikeresen teljesítette a 14. Baranya Kupát az MR Racing mindkét párosa: a hazai pályán versenyző Borbás Szabolcs–Harmos Gergely kettős megnyerte a saját kategóriáját, míg a Maricsek Miklós–Notheisz Ivett páros a közvetlen élmezőnyben autózott, és egy erős hatodik helyezéssel jelezték, készen állnak a szeptemberi Kassa Ralira!

SZERZŐ, FOTÓ: TDK

A Maricsek–Notheisz páros már egy ideje tudatosan készül a versenyekre, a rutinos sofőr nagyon precízen felépített program szerint próbál felzárkózni az élmezőnyhöz, és olykor még magát is meglepi.

„Tulajdonképpen tettem a dolgomat és jöttem az időeredmények – mosolygott Maricsek Miklós a célban. – Amikor íven megy az ember, nem érzi annyira a tempót és ez becsapós, mert 5-10 másodperccel jobb időket autóztam, mint amit vártam magamtól. Pörgős verseny volt a Baranya Kupa, mi rettenetesen jól éreztük magunkat. Jól választottunk gumit, a Hankook abroncsok kiválóan végezték a dolgukat egész hétvégén. A prológon és az utolsó, nyárásvölgyi szakaszon is abszolút harmadik időt autóztunk, az ötödik gyorson úgy lettünk ötödikek, hogy hármunk egy másodpercen belül, de abszolút negyedik idő is szerepelt a nevünk mellett. A Baranya Kupán tét nélkül versenyeztünk, de ezt a teljesítményt kell majd alapul vennünk az ORB-ben, ha ott is eredményesen akarunk szerepelni.”

A Borbás–Harmos kettős számára nehezen indult a Baranya Kupa, hisz a Citroen DS3 az

első szakasz rajtja előtt megmakacsolta magát és nem akart beindulni, majd miután az MR Racing-es legénység lekéste a rajt idejét, varázsütésre megjavult az autó.

„Háromunknak, azaz az autónak, Gergőnek és nekem a Baranya Kupa volt a második közös aszfaltos futamunk, így igazából magunkhoz képest kellett, hogy gyorsuljunk – mondta

● Az első szakasz rajtjánál egy pillanatra leizzasztotta a Citroen Borbást, amikor nem akart beindulni, de egy kis késéssel mégis életre kelt



Borbás. – Nagyon sok van még a Citroenben, és bennünk is, mert ott a példa Michael Kogler személyében: ugyanolyan technikával sokkal jobb időket teljesített, mint mi. Az első gyors előtt egyből becsákolunk egy percet, de nem nagyon foglalkoztunk vele, mert az volt a cél, hogy végre autózzunk egyet. Szombat este a kategória harmadik helyén fordultunk, és másnap az olasz Renault Clió-s párossal meccseltünk. Ment az adok-kapok, volt, hogy tizedre azonos időt autóztunk, úgyhogy szoros csatát vívtunk, nagyon élveztük. Végül a kategóriagyőzelem is az ölünkbe hullott, mert Kogleréket kizárták, az olaszok pedig az utolsó gyors után késtek 12 percet, amiért kaptak 2 és fél perc büntetést, így egy perccel megelőztük őket az összetettben.”



Belvárosi Építő Kft.

menedzser praxis

DLJ Mérnöki Iroda

tropicaldrinks.hu



beat
yesterday.
fenix®3

GARMIN®

HEGYEK HÁTÁN

A hegyek domináltak a Livewire Team életében

Sűrű programja volt a Livewire Teamnek augusztusban is: több szakágban is érdekeltek voltak, legtöbb versenyzőjükért a hegyekben kellett szorítani: Szentgyörgyi Fanni a Bélkő-hegyen driftelt, Ferjác András és Bertus Balázs pedig a Mátra Ralin csapattak.

FOTÓ: LIVEWIRE TEAM



A csapat egyetlen hölgyversenyzője a megszokottól eltérően a Hegyi Drift versenyen vett részt, amelynek a hagyományokhoz híven a Belpálfalvai Bélkő-hegy adott otthont. Szentgyörgyi Fanni küzdött a lóerőkkel, minimális félsz volt benne, mert ez az a hely, ahol nem lehet hibázni, hiszen a hegy ismét szedte áldozatait. Elég hozzá annyi, hogy az éves bajnokság 32 indulójából 8 pilóta merete bevállalni a hegyet. A verseny végére Fanni ráérezett az efféle versenyzés izéire, tehát jövőre ismét ott fog állni a rajtvonalnál.

A drifterlány versenyével egy időben Gorzó Zsolt az ausztriai Pachfurthban kamatoztatta gokarttudását a gokart-ob hatodik bajno-

ki futamán. A verseny alatt derült ki, hogy a gokart váza el van repedve, meg van törve. A versenygép állapotát figyelembe véve Zsolt elégedett, úgy érzi, hogy magából is kihozta a maximumot. Rendkívül szorosak vol-



Gorzó Zsolt repedt alvázú gokarttal versenyzett Pachfurthban

tak az időeredmények, és végül az előkelő negyedik helyen végzett az összecsapásban. A csapat ralis szekciója a Cannabis Mátra Rallye nevet viselő versenyt teljesítette. Ferjác András és Pannuska Dávid hamar összeszokott, András elmondása szerint nagyrészt navigátorának köszönhető az, hogy minden gyorsan javulni tudtak. A Mitsubishi-t – üzembiztos, kezes és nagyszerű a futóműve – nagyjából 90%-osan sikerült beállítani a pilóta elképzeléseihez képest. András mosolyogva tette hozzá, hogy „legközelebb kattintunk még egyet a gátlón, és tökéletes lesz.” A kettős a Licenccs kategória második helyén ért célba.

Bertus Balázs és Lovász Tibor az említett versenyt az előzőkhöz hasonlóan technikai probléma nélkül zárták. Balázs elmondása szerint nagyon jó verseny volt, az egyenesekben lehetett volna még minimális időt nyerni, de úgy érzi, hogy magából és az autóból is sikerült kihozni a maximumot. A közel azonos időt autózó párosokkal hatalmasakat csatáztak. Tibi szokás szerint jól navigált, remek az összhang köztük az autóban is. A verseny BMW kupájának középmezőnyében teregettek az E36-ost, csaknem 12 másodpercet javítva idejükön.

A LIVEWIRE TEAM ENERGIÁJÁRÓL ÉS MENTÁLIS FRISSESÉGRŐL A LIVEWIRE ENERGY TERMÉKEI GONDOSKODNAK, ITAL ÉS RÁGÓCUKOR FORMÁJÁBAN.

REKLÁMPARTNEREINK:

Livewire Energy Kft. | LiveWire Team | FarkasTent and Event Kft. | Rics-Cont Business Kft. | Print Profi | Bayer Trans Kft. | Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft. | Bionectar Kft. | Bakery Group Kft. | Brucker Plusz Bt. | Duex Meta Kft. | Duo Metal Kft. | Wellness-Info Kft. | www.versenyfelszeres.hu | Admagic Kft. | Holiday Hotels Kft. | Mp-Sped Kft. | Hajduk Építő Kft. | Globál-vill Kft. | Aura System Kft. | QuasarDatabase Systems Kft. | Motul.hu. | Panyolai Pálinkák. | Tomtoys Kft. | Játékvár.hu | 3D floor Padlodesign | Vertexpont Bt. | Simon-MB Trade Kft. | Simon gumisműhely | Euro Pet Hungary Kft. | Fox Gumi Kereskedelmi Kft. | Kamionmosó Plusz Kft. | Fitness 5 & Gym



WAY FROM CHINA



CÉGEINK VEZETŐI KÍNAI ÉS EURÓPAI ÜGYINTÉZÉSRE SZAKOSODTAK ÉS TÖBB ÉVES FENNÁLLÁSUK ÓTA MINDIG SIKERT GARANTÁLNAK ÜGYFELEINKNEK

KÍNÁBAN ÜZLETET KÖTNI VÁGYÓ EURÓPAIAKNAK:

- Gyártókapacitás felkutatása
(megkeressük ön helyett a legmegfelelőbb partnert, és nem közvetítünk, hanem közvetlenül a kínai gyárba visszük ügyfeleinket, hogy ők maguk köthessék meg üzleteiket)
- Befektetés
- Ingatlanvásárlás
- Részvények vásárlása
- Gyárépítés
- Egyedi igények kiszolgálása

EURÓPÁBAN ÜZLETET KÖTNI VÁGYÓ KÍNAIAKNAK:

- Befektetés
- Ingatlanvásárlás
- Részvények vásárlása
- Gyárépítés
- Egyedi igények kiszolgálása

A better way to do business in China!

WWW.WAYFROMCHINA.COM

EURÓPAI IRODA: Kántor László
e-mail: info@wayfromchina.com • Európai mobil: +3620 9866500

KÍNAI IRODA: Song Zhenping (Donald)
e-mail: donald@good-resource.com • Kínai mobil: +86-13590127595

EGY ROSSZ DÖNTÉS EREDMÉNYE



Új váltó és újraprogramozott motor érkezik

Egy ütközés okozta defekt vetett véget Csendes Zsolt versenyének Nyirádon, a ralikrossz zóna és ob ötödik futamán, amelyen nagyon erős nemzetközi mezőny állt össze. Jó hír viszont, hogy az Opel Ascona a következő versenyre megkapta a szekvenciális váltót, és újraprogramozták a motort, ami magáért beszél.

FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Csendes az elődöntőt az ötödik helyről kezdte, a rajtnál átvette a vezetést, majd Oliver Gruber, akit szabálytalan autóval engedtek versenyezni, rálökte Tajmel Tibire. Gruber autója a technikai átvételén nem ment át a szabálytalan kipufogója miatt. Majd a versenyigazgatók személt hűntak felette, és megszületett a sportszerűtlen döntés, miszerint elindulhat a versenyen. Az ominózus meglökés az Ascona jobb hátsó defektjéhez vezetett, és ez a verseny végét jelentette Zsolt számára.

Az Opel Ascona 400 Turbóba a verseny után került be a szekvenciális váltó, és a motort újraprogramozták. Csenedes még nem ment az autóval, de Tóth Attila remegve hívta fel, mondván, hogy ő ilyet még nem érzett, azt

hitte eddig, hogy a BMW-je gyors autó... A hátsó futóművet is átalakították. Az ádándi legendás ralikrosszpályán történő tesztelés után teljes legénységgel célba veszik a soron következő lengyelországi versenyt.



Defekt állította meg Csenedest Nyirádon



PARTNEREINK:

Targo Trans Kft.

K Z Invest Kft.

CAPRINE bicycles

Marketing & Média One

XEROtrans Kft.

HAUSER
MAGYARORSZÁG

Autósport
Formúla

ÉPKAR ZRT.
BUDAPEST



INTER CARS
DEBRECEN

4030 Debrecen,
Diószegi úti Ipartelep 4.
Tel: +36 52 500 450

INTER CARS
MISKOLC

3525 Miskolc,
Jókai Mór út 20.
Tel: +36 505 400

INTER CARS
NYIREGyhÁZA

4400 Nyiregyháza,
Kinizsi Pál út 4.
Tel: +36 814 062

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREK:

Zsó-Autópark Kft. | Autojavitas.net. | Contisys Artis Kft. | Janó-Dob Kft. | Béreljautot.com. | TriCSÓK Tanácsadó és Szolgáltató Zrt. | ksf.hu.



MEGINT KEMÉNYEN KÜZDÖTTEK

Hazai sikerek az Eb nyirádi versenyén

Ha augusztus közepe, akkor autókrossz-Európa-bajnoki forduló Nyirádon: a széria hetedik állomása a pontversenyek szempontjából is tartogatott érdekes fordulatokat, mi azonban elsősorban az otthoni murván szereplő magyarok teljesítményére összpontosítunk. Ezúttal a SuperBuggy kategóriában volt ok az öröme.

A hazai ralikrossz- és autókrosszélet fellegrá- ra, Nyirád minden évben számos versenynek ad otthont a két szakágban, de az autókrossz-Európa-bajnokság fordulója vitathatatlannal az egyik legfontosabb közülük. Az augusztusi versenyre 79-en adták le a nevezésüket szer- te Európából, köztük természetesen magyar versenyzők – habár a hattragú különítmény létszáma némileg elmaradt a várakozástól.

A legnagyobb érdeklődés mind nemzetkö- zi, mind hazai szempontból a 29 indulóból álló SuperBuggy kategóriát övezte. Itt nem lehetett panasz honfitársaink szerepvál- lalására, az országos bajnokság komplett élmezőnye megjelent, Ábrahám Károly, Istókovics István, Klenáncz Szabolcs – a pont- verseny első három helyezette – és Tóth Richárd is rajthoz álltak. Ahogyan számítani lehetett rá, az edzések és az előfutamok so- rán a kilencszeres magyar bajnok, Ábrahám volt a hazai küldöttség zászlóvivője, igaz, a köztes eredménylistán ez is csak a 15. helyet jelentette, egy pozícióval Klenáncz előtt. Is- tókovics szintén bejutott a tíz-tíz résztvevő két elődöntőbe.

A magyarok itt magasabb fokozatba kap- csoltak, Klenáncz negyedik, Ábrahám ötö- dik helyet ért el (külön elődöntőben indul- tak), ezzel mindketten kiharcolták a fináléba jutást. Nem került viszont a legjobb tíz közé Ábrahám elődöntőjében szereplő Bernd Stubbe, az Európa-bajnokság élvőse, ezzel pedig legközelebbi üldözője, Ervins Grecis előtt nyílt hatalmas lehetőség, aki a harma- dik helyről indulva megnyerte a hétkörös döntőt. Bár változás nem történt a pontver- seny élén, a lett pilóta két pontra megköze- litette német riválisát. Az előfutamok után első helyen álló, és finálét pole-pozícióból kezdő Petr Bartos nem ért célba, ahogy

Klenáncz Szabolcs sem, Ábrahám viszont az utolsó rajtkockából az ötödik pozícióig kü- zdötte fel magát. Nem volt magyar érdeklődés a Buggy 1600 kategóriában, ahol a ponttábla első két helyezette vívott klasszikus párharcot az 1040 méteres pályán: Florent Tafani volt a leggyorsabb a mért edzésen és az első előfutamon, Petr Nikodem a másik kettőn. A döntőt a francia kezdte rajtelső helyről, ám Nikodem 3,6 másodperccel legyőzte őt. Kettejükét csupán egy pont választja el a bajnokságban, ahol egyelőre a Suzuki-mo- torral hajtott cseh is üldöző szerepe. Bár voltak legjobb tízen belüli eredményei, Mitsubishijével végül a futamok alapján 12. helyen zárt Kis Ádám, a Touring Autocross kategória magyar résztvevője, így a döntő- ben nem állhatott rajthoz. Tekintettel a 14 indulóra, a karosszériás autók versenyében nem tartottak elődöntőt, a köztes ered-



● Klenáncz Szabolcs a második legjobb magyar volt kategóriájában



● A TouringAutocross mezőnyét a csehek uralták



ménylista megegyezett a rajtsorrenddel is. A cseh Martin Samohyl csak az ötödik hely- ről startolt, mégis őt intette le elsőként a kockás zászló, a pole-ból induló listavezető honfitársa, Vaclav Fejfar előtt. Ifjabb Ábrahám Károly ott volt a legfiatalab- bak mezőnyében, végül azonban 11. helyével épphogy lecsúszott a Junior Buggy döntőjé- be jutásról. Nem Ábrahámék voltak az egyet- len apa-fia páros a mezőnyben: Justs Grecis mindent megtett, hogy átvegye a bajnokság vezetését Milan Vanektől, de a döntőben ki- esett, a győzelmet szerző cseh ifjú pedig te- temes, 20 pontos előnybe került két verseny- nyel az Európa-bajnoki idény befejezte előtt.

A KATEGÓRIÁK EREDMÉNYE:

SUPERBUGGY		
1. Ervins Grecis	Ford	5:03,011
2. Mike Bartelen	Trackline	+ 5,913
3. Andre Hinnekamp	Suzuki	+ 11,086
...		
5. Ábrahám Károly	Ford	+ 14,065
9. Klenáncz Szabolcs	Mitsubishi	+ 2 kör
20. Istókovics István	Audi	elődöntő
– Tóth Richárd	Audi	előfutamok

BUGGY 1600		
1. Petr Nikodem	Suzuki	4:55,781
2. Florent Tafani	Suzuki	+ 3,687
3. Vit Nosalek	BMW	+ 4,222

TOURING AUTOCROSS		
1. Martin Samohyl	Skoda Fabia	5:19,303
2. Vaclav Fejfar	Skoda Fabia	+ 3,886
3. Jan Brozek	Skoda Fabia	+ 17,779
...		
12. Kis Ádám	Mitsubishi Colt	előfutamok

TOURING AUTOCROSS 1600		
1. Milan Vanek	Alfa Racing	5:07,734
2. Matvey Furazhkin	Suzuki	+ 1,639
3. Timo Pahler	F&S	+ 4,923
...		
11. ifj. Ábrahám Károly	Honda	előfutamok

● Petr Nikodem (105) győzelemmel zárta a Buggy1600-versenyt





AZ EREDMÉNY MAGÁÉRT BESZÉL

Ábrahám: A jó nyirádi szereplés még az ob-győzelmeknél is értékesebb

Autókrosszsként – különösen a szakág kilencszeres bajnokaként – a szezon legfontosabb versenye az Európa-bajnokság hazai fordulója Nyirádon. Ábrahám Károly, ahogyan évről évre, most is összemérte tudását a kontinens legjobbjával, és Csehországhoz hasonlóan a döntőbe jutott, ahol nem állt meg az ötödik pozícióig.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN | FOTÓ: KISS IMRE

Nagyon erős ötödik helyen sikerült befejezni a nyirádi Eb-futamot. Számítottál ilyen jó eredményre?

Nem számítottunk rá, úgy terveztük, hogy az első tizenötben leszünk. A Nova Pakai verseny alapján, ahol nyolcadikak lettünk, bíztunk benne, hogy az első tíz is meglesz. Nagyon jó eredmény ez az ötödik hely, teljes mértékben meg vagyok elégedve.

A hétvége korábbi részében, az edzések és az előfutamok során az első tizen kívüli helyek voltak jellemzők. Hogyan sikerült innen ennyire felküzdeni magad?

Jól ment a hétvége, második-harmadik helyen is voltunk, onnan csúsztuk vissza műszaki hibák után. Az első differenciálművel folyamatosan küszködtünk, de később olajat cseréltünk, és a probléma megszűnt. Hátul voltunk tehát, viszont a szabályok értelmében A és B elődöntő is van, mindkettőből az első öt jut tovább. Mi ötödikek lettünk, ami azt jelentette, hogy a döntő tizedik helyére kvalifikáltuk magunkat. Ez a szabály kicsit kettős, hiszen az elsőből is lehet huszadik, és a huszadikból is lehet első, de nekünk most jól jött ki a lépés.

A döntőben az utolsó rajthelyről lettél ötödik. Az első kanyarban nagy kavarodás volt?

Az első kanyarban mindig nagy kavarodás van! Mindenki elsőnek szeretne fordulni. Én úgy voltam velem, hogy a tizedik helyről türelmesen kivárom, hogy az eleje ütközzön és dulakodjon. Higgadt és nyugodt versenyzéssel sikerült előre kerülni, hiszen túléltem az első kanyart, és ez volt a legfontosabb. Már a második kanyarban sikerült az ötö-



A gondos kezeknek köszönhetően tökéletesen működött az autó

” AZT GONDOLOM, A NYIRÁDI EB KICSIT MINDIG MAGASABBAN VAN, MINT A GYŐZELEM A MAGYAR BAJNOKSÁGBAN.

dik helyet megszerezni. A kocsi kifogástalanul működött, minden rendben ment, tökéletes volt az egész döntő. Legközelebb már csak jövőre indulunk az Eb-n, az idei két szereplésünk nagyon jól sikerült.

Mi értékesebb? Megnyerni egy futamot az országos bajnokságban, vagy ilyen előkelő eredményt elérni az Európa-bajnokságon?

Mind a kettőnek van értéke, jelentősége, nagysága. Azt gondolom, a nyirádi Eb kicsit mindig magasabban van, mint a győzelem a magyar bajnokságban. Egy nyirádi ötödik hely magáért beszél, hiszen Európa legjobb

versenyzői állnak itt rajthoz. De a magyar első helynek is megvan az értéke, ott is ugyanúgy küzdeni kell a pozícióért.

Beszélgünk a fiadról is. Karcsi 11. lett a junior kategóriában, tehát épp nem jutott tovább a döntőbe. Mennyire csalódott emiatt?

Nagyon. Nova Pakában sikerült bejutnia, és itt is szeretett volna döntős lenni. Őt elkerülte a műszaki probléma, de a többiek nagyon gyorsak, szükség van a fejlődésre. Azt gondolom, még tanulnia kell, sebesség terén és vezetési stílusban is, mert az ellenfelek is haladnak előre.





NYÁRVEGI ÁTRUCCANÁS

Szlovákiában járt az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság

Első határon túli versenyével a Slovakia Ringen folytatódott az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság augusztusban. A hatodik és a hetedik fordulójukat teljesítő formautók és túraautók küzdelméhez a Hankook Racer Cup is csatlakozott. Egy új győztes, hölgyversenyzők remeklése és elmaradt bajnokavatás a mérleg.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN
FOTÓ: BETHLEN TAMÁS, MURÁNYI GÁBOR, KOLLÁR ATTILA

A hétvégi versenyek nem csupán a magyar bajnokságba, de a Közép-európai Zóna Trófea értékelésébe is beleszámítottak, számos külföldi pilóta nehezítette meg az indulók feladatát. Kőszegi Tamást így sem lehetett megfogni a forró szombati napon a formautók kategóriájában, a pilóta a pole-pozíció megszerzése után fölényesen megnyerte a futamot is, 10 körön 24 másodpercet adva a második Paolo Brajniknak. A harmadik és negyedik helyezett közt jóval szorosabb volt a differencia, de az ob-éllovas Rónai Tamás megszerezte a dobogós helyezést Franz Wöss előtt.

Vasárnap Kőszegi újra az első helyre kvalifikált Brajnik előtt, az eső azonban épp akkor érkezett meg, mikor az autók elfoglalták a rajtrácsot. A rajtot hasztották, hogy legyen idő kereket cserélni, majd biztonsági autó mögül indult el a mezőny. Kőszegi nem tudott elrajtolni, az olasz pilóta így ezúttal megszerezte a győzelmet Petr Samek előtt. Stern Roland a magyar értéke-

lés legjobbjaként állt a dobogóra, a mögötte beérő Rónai Tamás újabb értékes pontokat gyűjtött a bajnokságban.

A 2000 köbcentiméter alatti, azaz kistúra osztályban a CEZ-címvédő Milovan Vesnic mindent vitt a hétvégén SEAT Leonjával, Keszthelyi Vivien azonban két második helyet gyűjtött a szerb versenyző mögött a 38 fős mezőnyben, vasárnap alig másfél másodperccel lemaradva a nyertestől. Az Audi versenyzőakadémiájának tagja ezzel ötre növelte a sorozatban szerzett győzelmei számát a hazai pontversenyben. Mindkét versenyen Mór Csaba, a lotusosok legjobbjára, valamint Nagy Norbert ETCC-gépével versenyző Tóth Csaba egészítették ki a magyar értékelés dobogóját, bár az abszolút pódiumra ők nem tudtak felállni. Az indulók nagy részét 1600 köbcentiméter alatti autók tették ki, közülük mindkétszer egy magyar, Merk József volt a leggyorsabb Suzukival. Még nagyobb volt a külföldiek uralma a nagytúraautók között, ahol a szlovák Stefan Rosina egy nagy különbségű, illetve egy egészen szoros győzelmet szerzett Ales Jirasek előtt. A hazai színeket a Fekete család és Bódis Kálmán képviselte ebben a kategóriában, Fekete Dominik BMW-jével kilencedik és nyolcadik helyezeket gyűjtött az abszolút értékelésben, amivel ő bizonyult legjobbnak a hármasból.

A GYORSASÁGI-OB VÉGEREDMÉNYEI

	ABSZOLÚT GYŐZTES	MAGYAR GYŐZTES
FORMAAUTÓ		
1. verseny	Kőszegi Tamás	Kőszegi Tamás
2. verseny	Paolo Brajnik	Stern Roland
KISTÚRA		
1. verseny	Milovan Vesnic	Keszthelyi Vivien
2. verseny	Milovan Vesnic	Keszthelyi Vivien
NAGYTÚRA		
1. verseny	Stefan Rosina	Fekete Dominik
2. verseny	Stefan Rosina	Fekete Dominik

A Hankook Racer Cup nem követi szigorúan az országos bajnokságot, így fordulhatott elő, hogy a mezőny idén már másodszor szerepelt a Slovakia Ringen. A négy Lotus Elise versenyében Veronika Vanyova vitte az időmérőt György Anett előtt, és ő nyerte az első futamot is honfitársát, Tomas Bizubot megelőzve. A második versenyen Bizub győzött 1,1 másodperccel Ivan Lexa előtt, a megpördülő György Anett megismételte szombaton elért harmadik helyét. A Suzuki Swiftok teljes egészében magyar versenyzőkből álló mezőnyében Boldizs Bence pole-pozícióból nyerte a nyitófutamat Vogel Adrienn előtt. A második verseny sokkal eseménydúsabban alakult, köszönhetően a fordított rajtrácsnak és az eső közbeavatkozásának. Báldi Gergő a negyedik rajtkockából állt az első helyre a rajtnál, de vezetett Kismarty-Lechner, László Martin, Boldizs és végül Vogel, aki a férfiakat legyőzve megszerezte a győzelmet. Báldi bajnoka-



vatásra számíthatott a hétvégén, de mivel a dobogóra sem fért fel, várnia kell az októberi szezonzáróig a Hungaroringen. Az országos bajnokság kategóriái addig találkozni fognak még egyszer, Csehországban, Brnóban.



Két magyar abszolút második helyet és a Lotus Eastern Cup győzelmét szerezte meg Mór Csaba



HANKOOK RACER CUP	
1. verseny	Veronika Vanyova
2. verseny	Tomas Bizub
HANKOOK RACER CUP (Swift)	
1. verseny	Boldizs Bence
2. verseny	Vogel Adrienn



György Anett két harmadik helyezéssel gazdagodott





ÖRÖMTELI FEKETE-DIADAL

Kettős családi siker a Slovakia Ringen

Noha új kihívással találták magukat szemben a gyorsasági-ob augusztusi fordulóján, Fekete Dominik és nagybátyja, Fekete Zoltán megbirkóztak a körülményekkel, és legyőzhetetlennek bizonyultak a magyar értékelésben.

SZÖVEG: ÁTS FERENC | FOTÓ: TDK

Zoli, új technikával, egy BMW M6 GT-vel vágtatok neki a hétvégének. Mennyire nehezítette meg ez a dolgotokat?

Sok különféle gépet vezettem már, de ilyen jellegűt, azaz orrmotorral és farhajtással rendelkezőt még nem. Ez volt az első versenyem egy nagy GT-autóval, ami igen nehezen vezethető, és tényleg komoly kihívásokat támaszt az emberrel szemben. Azt gondolom, hogy elég jól összebarátkoztunk egy hétvége alatt, azzal együtt is, hogy túlságosan kevés edzésidőből gazdálkodhattam.

Még Öcsivel is majdnem fel tudtam venni a versenyt, nagyon kevés hiányzott hozzá, hogy lépést tartsak vele. Remélhetőleg legközelebb több sikerrel járok.

Mindkétszer második lettél Dominik mögött. Hogyan értékelnéd a hétvégét?

Technikai problémákkal tűzdelt, az időjárás által megbolygatott volt, de összességében mégis nagyon jó hétvégét zártunk, hiszen minden lehetőséget megragadtunk, és minden kupát elhoztunk, amit tudtunk. Az elő-

ző napon is a második hely jött össze, azzal a különbséggel, hogy szombaton a váltó, vasárnap pedig a kipörgésgátló okozott fejfájást. Különösen az esőben volt nehéz az utóbbi nélkül, hiszen mégiscsak 800 Nm nyomatékot kellett kordában tartanom!

Dominik, a két győzelem ellenére sem vagy teljesen elégedett. Mi ennek az oka?

Az első napról kicsit nehéz beszélni, hiszen eléggé el voltam keseredve az időmérőt és a versenyt követően is. Nem nagyon akartak összejönni a dolgok, amire még a meleg is rágett egy lapáttal, szóval nem igazán zártam a szívembe a szombatot. Ennek ellenére a magyar értékelésben sikerült megszereznem az első helyet, de attól önmagammal még nem voltam megelégedve. A második nap időmérőjén is kicsit hasonlóan éreztem, de miután leesett az eső, bizakodni kezdtem, és reméltem, hogy a mellőlem rajtoló Zotyával majd egy jót csatázunk. Végül ő remekül rajtolt, én

viszont nem helyezkedtem jól, és összezártak előttem a többiek. Később azért megkaptuk az egymás elleni csatát is, bár kicsit sajnálom is, hogy műszaki gondjai adódtak, hiszen így nem tudtuk 8-10 körön át gyúrni egymást. Összegezve sikeresnek könyvelhetem el a hétvégét, hiszen két első helyezést szerez-

tünk a magyar értékelésben, és ez a CEZ ösz-szesítésében is egy ötödik és hatodik helyet jelentett. Idén ez volt a negyedik versenyem, és már a harmadik különféle autót vezettem, szóval eddig mindenből jutott egy kicsi. Ezt a mostani gépet nagyon jónak tartom, és ilyen mezőnyben hatalmas élmény vezetni. ➤



● Dominik és Krisztián mindkét futamot az első két helyen zárták a magyar értékelésben





Az endurance-futamról Fekete Krisztián mednedsert kérdeztük:

Dominik és Zotya a Silver Stinggel állt rajthoz az egyórás futamon, amit azért tartottunk fontosnak, mert hosszabb távú terveinkben elsősorban a GT- és az endurance-versenyek szerepelnek, melyek egyaránt váltott pilótás megmérettetések. A dolgok a lehető legjobban alakultak a számunkra, hiszen a fiúk mind az időmérőt, mind a futamot a magyar értékelés élén zárták.

Megtudhatnánk valamivel többet az említett hosszabb távú stratégiáról?

Egyelőre még rengeteg a kérdőjel, de a közelebbi cél a 24H Series, a távlati pedig a Le Mans-i 24 órás versenyen való részvétel. Mindketten szeretik az endurance-versenyzést, nemrég részt vettek a Paul Ricard-i 24 órás is egy spanyol csapat jóvoltából. Épp ezért az itthoni bajnokságokban is olyan stratégiára van szükségünk, amelyek segítik a felkészülést ezekre a versenyekre.

Reális cél lehet egy magyar csapat számára a Le Mans-i 24 órás verseny?

Szerintem semmi sem elképzelhetetlen, nem egyszer mondták már nekem olyan dolgokra, amiket véghezvittem, hogy ez egyszerűen lehetetlen. Persze sok minden nem rajtunk múlik, de hiszek benne, hogy ha az ember mindent megtesz valamiért, akkor nem lehet lelkiismeret-furdalása abban az esetben sem, ha végül nem sikerül. Zengő Zoliék elérték azt, amit magyar csapat eddig soha: a WTCC-ben

kineveltek egy sikeres, most már gyári pilótát, pedig ezt se gondolta volna senki tíz évvel ezelőtt. Talán épp így nem gondolja senki, hogy egyszer magyar csapat magyar pilótákkal részt vehet majd a Le Mans-on, de én most borítékolom, hogy ez így lesz. Hogy csak egy dolgot említsek ezzel kapcsolatban, épp a szlovákiai hétvégén kaptunk egy ajánlatot Greg Murphytől, hogy a fiúk az ő LMP2-es autóját teszteljék, ami mindenképpen abba az irányba mutat, hogy a terv megvalósítható. □

● Az idei évben a legendás Bódis Kálmán is Feketéké csapatában versenyez



KRISTÁLY

Biztonságos, hosszútávú,
költséghatékony megoldások



Generációkon átívelő élettartam.

Mint egy viking...

Az Isiflo rézidomok hosszútávon jól teljesítenek szélsőséges körülmények között is. Az egyedi korróziórezisztens RA450-es rézötözet biztosítja a felhasználók számára a házi bekötések korrózióval szembeni ellenálló képességét.

Isiflo

8600 Siófok, Fő u. 15.
Telefon: (84) 510 088; (84) 316 338
E-mail: kristaly@kristaly.hu | www.kristaly.hu

Telephely: 8600 Siófok, Somlay A. u. 4.
Telefon: (84) 510 089; (30) 328 6401 | Fax: (84) 312 931
Nonstop ügyeleti számunk: (30) 385 0648

ÉLVEZETES HÉTVÉGE

Vnoucekné Ilus trófeát szerzett a Hungaroringen

ÚJRA A PÁLYÁN

Vnoucek hosszú évek után ismét gyorsasági versenyen

Régi ismerős tűnt fel az országos autós gyorsasági bajnokság szlovákiai futamán: az elmúlt időszakot ralikrosszozással töltő Vnoucek László ezen a hétvégén visszatért a szakág küzdelmeibe. A rutinos versenyzővel a Slovakia Ringen rendezett forduló után beszélgettünk.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Milyen érzés volt a hosszú kihagyás után visszatérni a gyorsasági szakágba?

Igazság szerint már öt éve nem szerepeltem gyorsasági versenyen, így teljesen új volt minden a számomra, mintha még sosem indultam volna ilyen eseményen, ráadásul az autót és a pályát sem ismertem. Épp ezért nem volt egyszerű a helyzetem, de jó érzéssel töltött el, hogy ismét ebben a kategóriában szerepelhetek.

Hogy alakult a hétvége?

Szombaton kissé elnéztem az egyik kanyart, és megtörtem az autó elejét, de vasárnapra rendbe tettük, így részt tudtam venni az idő-

mérő edzésen. A verseny nem úgy alakult, ahogy szerettem volna, egy műszaki hiba miatt idő előtt be kellett fejezni, de a brnói fordulóra összerakjuk az autót. Egy igazi élmény volt ennyi idő után ismét gyorsasági-ban indulni, ráadásul egy új autóval egy új helyszínen: kellemesen el lehetett fáradni benne.

Hogyan tovább: gyorsasági vagy ralikrossz?

Az idei év hátralévő részét végig szeretném csinálni az autóval, Brnóban és a hungaroringi évzárón is terveim szerint ott leszek, majd jövőre vissza akarok térni a ralikrossz-szba. Az év elején összeszedett sérülésem

miatt egészen mostanáig pihenni kényszerültem, de szerencsére most már nem jött vissza a probléma, ez a mögöttünk álló hétvége talán legfontosabb híre.



Öt év után indult ismét gyorsasági futamon Vnoucek László



A Swift Cup Europe küzdelmeinek hungaroringi fordulóján 39 pilóta vett részt, köztük az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság állandó résztvevője, Vnoucekné Ilus, aki a hölgyversenyzők külön értékelésében trófeát is kapott.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Hogy indult a hétvége?

A háromfutamos versenyhétvége első két versenyén vettem részt. Az első versenyen a mezőny második feléből rajtolhattam, de több riválisom elől, majd a rajtot követően sikerült megelőzőm az 1,3-as autóval induló vetélytársakat.

Milyen eredménnyel zárult a hungaroringi forduló?

A második futamon képes voltam tartani a helyemet, próbáltam utolérni másokat is kisebb-nagyobb sikerrel, de összességében egy jó és élvezetes versenyhétvéget tudhatok magam mögött. Az összesítésben a 28. helyet sze-



reztem meg 39 indulóból a 'Ladies Cup' értékelésében pedig egy trófeát is kaptam.

Hol láthatjuk még az idén versenyezni?

Az országos bajnoki küzdelem most Brnóban folytatódik, ezt követően pedig a Hungaroringen zárom az évet.

Vnoucekné Ilusra az évzáró előtt még vár egy csehországi kaland

SZENZÁCIÓS VERSENY

Háromszor is győzött Keszthelyi Vivien a Slovakia Ringen

Szenzációs teljesítménnyel és nagyon sikeres hétvégével zárta a nyarat Keszthelyi Vivien, az Audi Sport versenyzőakadémiájának egyetlen magyar tagja az augusztus 19. és 21. között, a Slovakia Ringen megrendezett Közép-európai Zóna Kupa túraautós sorozat legutóbbi fordulóján.

FOTÓ: TEAM VK

A 15 éves pilóta fizikálisan és mentálisan is jó formában érkezett a hétvégére a nyári szünet után, ez pedig már a szerdai, csütörtöki és pénteki szabadedzéseken is jól látható volt, ezeket a gyakorlásokat ugyanis minden alkalommal az első ötben zárta a fiatal versenyző.

Szombaton aztán a sprintfutamban győzött a saját kategóriájában, míg az abszolút értékelésben második lett, ezután pedig a szervezők kérésére és külön engedélyével bevezetett az esti, éjszakába nyúló endurance (hosszútávú) versenyre is. A Team VRS pilótája itt szenzációs teljesítményt nyújtva győzött, majd vasárnap a sprintfutamon megismételte a szombati eredményét, kategóriájában első, abszolútban második lett. A vasárnapi díjátadó után azonnal autóba ült, és elindult Németországba, ahol az

Audi Sport versenyzőakadémiájának aktuális, háromnapos tesztelésén vett részt a Lausitzringen. Magyarországra visszaérve pedig szinte rögtön a Hungaroringre vezetett a fiatal pilóta útja, ugyanis az Audi egyik csapata meghívta őt a kamion-Európa-bajnokság magyarországi hétvégéjének betétfutama, a Blancpain GT Sprint Series versenyreire.



● Két sprint- és egy endurance-futamon nyert Keszthelyi Vivien



Way of Life!

ÚJ SUZUKI SX4 S-CROSS

már **3 990 000 Ft-tól**



Jelentkezzen tesztvezetésre!

DUNA AUTÓ Zrt.

www.dunaauto.hu/suzuki

Az új Suzuki SX4 S-Cross kombinált üzemanyag-fogyasztása: 4,1-5,6 l/100 km, összevont CO₂-kibocsátása: 106-128 g/km.

Duna Autó Zrt. Márkakereskedések és Márkaszervizek
1037 Budapest, Zay utca. 24. • Telefonszám: +36 1 801 4203
E-mail: info@dunaauto.hu





HA ÜNNEP, LEGYEN ÜNNEP!

Várakozáson felül teljesített a Gender Racing Szlovákiában

Stern Roland nagyszerű teljesítménye révén új futamgyőztest ünnepelhettünk a Hankook Autós Gyorsasági Országos Bajnokság Slovakia Ring-i fordulóján, ami mellett a Gender Racing által kitűzött év végi célnak, azaz az abszolút bajnoki cím megszerzésére Rónai Tamással még mindig meg van az esélye.

FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, MURÁNYI GÁBOR

Mindenre készülni kell – tartja a mondás –, mert ami megtörténhet, az az autósportban bizony meg is történik. Ez a hétvége sem volt problémamentes, ám ezúttal az izgalomfaktort az időjárás emelte az egekbe. Igaz a bonyodalmak csak vasárnapra, a második futamra érkeztek meg. A hétvége első, augusztus 20-ra eső versenye és időmérője még váratlan közjátékoktól mentesen futott le. A csapat nagyon gyorsan és zökkenőmentesen megtalálta a beállításokat a Slovakia Ringre, és mindkét autó nagyszerűen működött – mondták egybehangozóan a pilóták, Rónai Tamás és Stern

Roland. Ennek köszönhetően a Gender Racing reménységei a leggyorsabbak közé kvalifikálták magukat. Az új slick gumik mindkét autón pazarul működtek, így bár Tamás a rajt után már a második helyen is haladt, ám az erősebb autók a hosszú egyenesben nem voltak tarthatóak. Az erőfölényt ezen a szakaszon nem lehetett kompenzálni. Így Rónai Tamás végül az abszolút hazai értékelés második helyére futott be. Stern Roland sem panaszkodhatott, hiszen folyamatosan a Forma Renault Kupa legnagyobb ászáival küzdött, amelynek végén a sorozat hazai értékelésének második helyét szerezte meg.

A verseny után mindketten arról beszéltek, hogy nem elégedettek maradéktalanul az eredmények reménykeltőek a vasárnapi futamra nézve, ám a jövőt ők sem láthatták. A kisördög végül egészen kiszámíthatatlan ködös, nyálkás, esős időjárás képében érkezett meg. A bonyodalmak pedig azonnal, már az időmérőn meg is kezdődtek. „Tamás és én is örültünk ennek az időnek, hiszen ilyenkor eltűnnek az erőkülönbségek a gépek között – mesélte Stern Roland a futam után. – Ennek azért persze Tamás jobban örült nálam, hiszen bíztam ugyan magamban, de ezen a pályán vizes körülmények között még nem mentem. A helyzetet csak nehezítette, hogy a gumistratégia végül különösen nagy jelentőséggel bírt.” A kvalifikáció ezen a napon nem is sikerült a legjobban, hiszen egy piros zászló miatt például Rónai Tamás csúcsra járatott, egészen kiváló szektoridőket mutató körét nem tudta befejezni. Így maradtak a kevésbé előnyös rajtpozíciók.



Az időjárás azonban úgy érezte, még nem volt elég, s egy tréfát még mindig tartogatót. A felvezető körben leszakadt az ég. Az esős versenyt csak ekkor hirdették meg, így bár Rónai Tamás taktikai húzásként a slickeket vizes gumira cserélendő a bokszba hajtott, ez nem hozta meg a sikert. A versenyirányítás ítélete miatt ugyanis végül mindenki cserélhetett a rajt előtt, amely következtében Rónai Tamás csak a mezőny végéről indulhatott el. Még ekkor is volt csavar a történetben, hiszen a safety car mögül kezdte a futamot a mezőny, így Tamás még két kört el is veszített a felzárkózás lehetőségéből, amely végén összességében a második helyre jött fel.

Stern Roland ugyancsak parádésan vezetett: „Kanyarról kanyarra kellett egyre beljebb engedni az autót a féktávon, ahogy javultak a körülmények. Nem túlzás, szinte tojásokon kellett járni. A pedálokat olyan óvatosan kezelttem, mint még talán soha. A pozícióra pedig úgy ügyeltem, mint a szemem fényé-

● Rónai Tamás az abszolút magyar értékelés második helyét szerezte meg



● Stern Roland euforikus állapotban vezetett és erre minden oka meg is volt



re, hiszen a hazai abszolút bajnoki értékelés első helye volt már számomra a tét. Az autót végül sikerült behozni, s ez elmondhatatlan öröm és élmény volt. Állítom, euforikus állapotban voltam a leintéskor. Boldogságomban a sisakból alig láttam ki.”

„Nagyszerű érzés volt a hazai dobogó első két helyén állni a verseny után” – folytatta Rónai Tamás. „Minden versenyző számára a győzelem a cél, s bár ez ezúttal nekem nem lett meg, ám a csapat és Roland örömét látva a bosszúságom pillanatok alatt elillant.”

A csapatvezető, Tóth (Gender) Tamás elégedett volt a hétvégi teljesítményükkel: „Azt hiszem nagyon szép ajándék volt ez nekünk a nemzeti ünnep hétvégéjén. A magyar értékelés első két helyét elhoztuk a vasárnapi versenyen. Erről őszintén szólva, már lemondtam, mikor kiderült, Tamás csak a mezőny végéről indulhat. Éppen ezért elmondhatatlan örömet éreztem a sráccokat a dobogón látva. Meg is ünnepeltük, hiszen ezt mindenki, a szerelők, a csapat egyéb tagjai és a versenyzők is megérdemelték. Ez csak meghozta az étvágyunkat a következő, csehországi futamra. A bróni pálya hatalmas kihívás, ami például jól látszott a múlt hétvégén ott tartott MotoGP futamán is. Kemény dió, de azért vagyunk, hogy feltörjük és megoldjuk ezt a helyzetet. Ebben pedig komoly tapasztalatunk van, így hát várjuk a következő megmérettetést.”

FELEMÁS HÉTVÉGÉ

Dobogók és egy törött autó a Mogul Racing Teamnél

Sajnos nem úgy sikerült a magyar formulaautó-bajnokság Slovakia Ringen rendezett harmadik versenyhétvégéje, ahogy Fekete László csapata várta. A szerelőknek két hét alatt kell összerakniuk Turák sérült autóját.

SZÖVEG: SZŐKE ADÉL | FOTÓ: MURÁNYI GÁBOR



Az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság harmadik hétvégéje egészen jól indult, ugyanis Volentér Balázs a szombati versenyen az abszolút harmadik és kategóriája első helyét zsebelte be, Turák Laci pedig kategóriája, a Formula Renault negyedik helyén zárta a szombati napot. A vasárnap reggeli időmérő már nem volt ennyire sikeres, az utolsó körökben Turákot megdobta a rázókö, a versenyző kicsúszott és a gumifalnak ütközött. Szerencsésen megúsza a balesetet, autójáról azonban ez sajnos nem volt elmondható.

„Nem úgy alakult ez a mai nap, ahogy terveztem – nyilatkozott az esetről Turák. – Picit lassabb köröket mentem, ezután futottam egy gyorsat, tiszta volt a pálya körülöttem, ezért úgy voltam vele, hogy még egy gyorskört megpróbálok. De sajnos csak a kettes kanyarig jutottam, ami elég tempós jobbos, itt hozzáértem a rázóköhöz, az megdobta az autót, és nekicsapódtam a gumifalnak. Én rendben vagyok, csak az autót sajnálom nagyon.”

A baleset miatt a vasárnapi futamon csak Volentér tudott rajthoz állni. Izgalmas versenynek ígérkezett, akkor kezdett el esni az



● Volentér mindkét versenyen újabb trófeákkal gazdagította a vitrint

eső, amikor felálltak a rajtrácsra a pilóták. A felvezető kör végén törölték a rajtot, és hagytak időt kerékcsere, ezután a biztonsági autó mögött indult el a mezőny.

„Egy-két körig kint volt a safety car, majd engedtek minket. A rajtom elég jól sikerült, sok pozíciót tudtam javítani – foglalta össze versenyét Volentér. – A tempónk nagyon jó volt, ott voltunk a magyar abszolút első

” A CSAPAT ELSŐDLEGES CÉLJA MOST AZ, HOGY A TÖRÖTT AUTÓ JAVÍTÁSA KÉSZ LEGYEN A KÖVETKEZŐ VERSENYRE...

helyén, a Renault kategória első helyén és a zóna abszolútban is a harmadikon, ami egy ilyen pályán, ilyen mezőnyben nagyon jó. Kicsit csalódotok vagyok, mert ezután jött egy technikai gond, ami miatt elbuktuk a jó eredményt.”

Balázs végül kategóriájában a második, a magyar abszolútban pedig a harmadik helyen zárta a hétvégét. A csapat elsődleges célja most az, hogy a törött autó javítása kész legyen a következő versenyre, ami szeptember második hetében lesz. Fekete László csapatfőnök így beszélt az előttük álló feladatról:

„Nem egyszerű hétvégét tudunk magunk mögött, Turák Laci majdnem totálkárosra törte az autót, de a lényeg, hogy ő épen megúsza, nem lett semmi baja. Két hetünk van arra, hogy összerakjuk az autót a csehországi versenyre, Brnóra. Nagyon bízom benne, hogy sikerülni fog, a fiúk már dolgoznak az ügyön. Balázs szombati napja csodálatosan sikerült, viszont a vasárnapi esőben sajnos előjött egy váltóhiba, amitől kétszer megforgott, ezért az abszolút és a Renault értékelés első helyéről kicsúszott, de így is megvolt a két dobogó.”



GYŐZELEM EGY ÉV KIHAGYÁS UTÁN

Kőszegi Tamás a Slovakia Ringen tért vissza

A Szigetvári Racing Team pilótája az FIA Közép-európai Zónabajnokság Slovakia Ring-i fordulóján ült ismét volán mögé a gyorsasági szakág D2–2000-es kategóriájában. A 23 éves versenyző remek formában autózott egész hétvégén, és ha nem szakad le az ég vasárnap, kettős diadallal zárhatta volna futását. Kőszegi Tamás karrierje legfontosabb lépéseiről és legutóbbi versenyeiről nyilatkozott az Autosport és Formula Magazinak.

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA | FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

A budapesti versenyző 2002-ben kezdett gokartozni, és tehetsége már igen hamar megmutakozott a legkisebb géposztályban: a Kesjár Csaba Gokartsuliban kapott kedvet az autóversenyzéshez, ahol egy házi verseny megnyerése után döntötte el, milyen irányban képzelet el a jövőjét. 2003 tavaszán már a G-Kart Team színeiben indult 80 köbcéntis kategóriában, ahol ötödik lett, egy évvel ké-

sőbb pedig a Bambinire váltott, ahol már magyar bajnoki címet ünnepelhetett. 2005-ben ismét szintet lépett, és újra bajnok lett, immáron több nemzetközi versenyen indulva. Az igazi váltás 2009-ben jött el: Tamás ekkor tért át a formaautókra. Első versenyét októberben, a Hungaroringen teljesítette, ködös-esős körülmények között, ahol általában elválnak a jók a legjobbaktól. 2011-ben kapta

kezei közé a jelenlegi, egy Dallara VL-3-as karosszérián alapuló autóját, melyet követően már csak az anyagiaktól függött, hogy mikor és milyen versenyeken indulhat el. A pilótának 2014-ben teljes szezont sikerült futnia, ekkor harmadik lett a bajnokságban.

„A legbüszkébb arra vagyok, amikor tavaly sikerült megszorogatom a többszörös zóna- és osztrák bajnok F3-as pilótát, Christopher Höhert – nyilatkozta az AFM-nek Tamás. – Ha nem rontom el a rajtomat, talán meg is tudtam volna nyerni azt a versenyt. Nagyon komoly ellenfélről van szó, hiszen több nemzetközi kategóriában is indult, mint például az Euroformula Open vagy a GP3.” Végül egy év kihagyás után eljött az augusztus 20–21-i hétvége a Slovakia Ringen, ahol Kőszegi egy év után indult ismét versenyen a Szigetvári Racing Team színeiben. „Nyár elején már nagyjából tudtam, hogy indulni

fogok ezen a versenyen, és egy hónappal előtte biztossá is vált a részvételem. Már korábban elkezdtem a fizikai felkészülést: 8-10 kilométereket futottam, konditerembe jártam, többéves rutin alapján saját magamat készítettem fel, hiszen tudtam, mi kell ahhoz, hogy kibírjak egy versenyhétvégét. És persze odafigyeltem az étkezésre, hogy ne egyek össze-vissza mindent.”

De mi is történt pontosan a Slovakia Ringen? „Szombat reggel megnyertem az időmérőt, és a versenyt is viszonylag simán behúztam – emlékezett vissza a pilóta. – A második körre az ellenfeleim eltűntek mögülem, hogy őszinte legyek, unalmas verseny volt. Bár az ég beborult, a második időmérő szárazon zajlott, és új egyéni csúccsal ismét megszereztem a pole-pozíciót. A rajtnál azonban leszakadt az ég. Még a felkészülésnél úgy döntöttünk a csapattal, hogy maradunk száraz

gumikon, ahogyan a vetélytársak is így tettek. De már az első kanyarban úgy éreztem, hogy nincs meg a megfelelő tapadás, ezért talán túl keményen kezdtem el melegíteni a gumikat, és sikerült megforognom. Bár nem csúsztam ki a kavicságyba, lefurdaltam – arra tippelünk, hogy a belső akkumulátor lemerülése miatt nem tudtam újraindulni. Mire visszahoztak a boksza, elrajtolt a mezőny, így ezt a futamot sajnos nulláztam” – tette hozzá Tamás, aki elmondása szerint a jövőben valószínűleg zárt karosszériás autókra fog váltani.



● Kőszegi Tamás egész hétvégén a legjobb volt, a második futamon viszont kibabrált vele az időjárás



HARC

A TERMÉSZET ERŐIVEL

Folyamatosan javult a HF Racing a Slovakia Ringen



Nagy reményekkel érkezett a Slovakia Ringre, az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság következő fordulójára a HF Racing, amelynek csapatvezetője, Szilniczky Gyula végre mosolygós arccal kommentálta a hétvége eseményeit.

FOTÓ: HF RACING TEAM

„Öröm számunkra, hogy a hétvége jelentősebb műszaki gond nélkül telt el – vágott a közepébe Szilniczky. – Két kisebb probléma ugyan adódott, amitől az autó pénteki és szombati teljesítménye csak 80%-os volt, de ennek ellenére, és Balogh Zsolt szenzációs rajtjának köszönhetően a szombati első versenyen így is a dobogó harmadik fokára állhatott. Viszont még szombat éjjel sikerült megoldani a problémát, és a vasárnapnak már egy tökéletes technikával vághattunk neki. A vasárnapi időmérőn történt kicsúszás ellenére Zsolt megfutotta a hétvégi saját leggyorsabb körét, és külön öröm volt, hogy ez egyben a kategória időmérős első helyét is jelentette.



Balogh Zsolt szenzációs rajtjának köszönhetően állhatott fel az első verseny dobogójára

A vasárnapi második futamnak jó esélyekkel vágunk neki, de a verseny felvezető körében leszakadt az eső. A versenyt esőnek minősítették, így a rajtrácson mindenki esőgumira váltott, és a mezőny a safety car mögött rajtolt. A futam elején küszködtünk a nem megfelelő beállításokkal, de a végére az alábbhagyó eső és a felszáradó pálya folyamatos gyorsulást eredményezett. Az eredményességnek egy kicsúszás vetett véget, így csak a dobogó harmadik helye vált elérhetővé. Összességében a csapat hétvégi teljesítményével elégedett vagyok, s bár mindenki remekül végezte a feladatát, és ennek következtében az eredmények is folyamatosan javultak, természetesen van még egy-két dolog, amiben mindenképpen fejlődünk kell. Bár a hétvégeben lévő potenciált nem tudtuk megfelelően kihasználni, a két harmadik hely igazán megér-

demelt siker volt ebben a rendkívül szoros mezőnyben. Viszont most nincs megállás, mivel rövid szünetet követően folytatódik a megmérettetés, és addig számos dologban fejlődni szeretnénk a további jobb eredmények érdekében.”

Balogh Zsolt, a csapat első számú pilótája szintén elégedetten nyilatkozott: „A csapat hozzáállása és munkája nagyon jó volt. Az autó a hétvégén állandóan egyre jobb lett. A gázpedál kijavítása és a beállítások folyamatos finomítása végett az autó egyre kezelhetőbb és gyorsabb lett. Nagy öröm számomra, hogy vasárnap megfutottuk az idei év legjobb időmérőjét. Külön köszönet Bertha Roland és Huber Péter szerelőimnek a remek autóért. A vasárnapi verseny miatt viszont kicsit szomorú vagyok, mivel mind az autónk, mind a stratégiánk tökéletes volt egy kategóriagyőzelemre, de a természet

” A FUTAM ELEJÉN KÜSZKÖDTÜNK A NEM MEGFELELŐ BEÁLLÍTÁSOKKAL, DE A VÉGÉRE AZ ALÁBBHAGYÓ ESŐ ÉS A FELSZÁRADÓ PÁLYA FOLYAMATOS GYORSULÁST EREDMÉNYEZETT.

erői közbeszóltak. Sajnos a kedvezőtlen beállítások, a használtabb gumi és egy lassabb autó miatti kicsúszás következtében ismét csak a dobogó harmadik helyét tudtuk megszerezni. Összességében mégis elégedett vagyok, mivel a többiekhez viszonyítva az azonos körülmények közötti teljesítményünk nagyon jó volt, és ez az elkövetkező futamokra biztató előjelnek számít.”

NINCS HIÁNY A TEHETSÉGEKBŐL

Magyar sikerek az Euro Finale döntőiben



Krozszer Menyhért egyre jobban szerepel a MicroMax futamokon, Tóth László ezúttal Darms színekben főlényesen zsebelte be az első helyet



A Válint-testvérek sikeresen szerepeltek az Euro Final futamain, Bence a harmadik helyen zárt a kemény mezőnyben

Immáron hagyomány, hogy augusztusban az Ausztriában található Speedworld pályán megrendezik a MiniMax, MicroMax és Max Junior Euro Finale-t, ahol az utánpótlás bizonyíthatja rátermettségét. A versenyen három kategóriában 31 ország több mint száz képviselője állt rajt, a magyarok is megmutatták tehetségüket, és kiváló eredményekkel zárták a versenyhétvégét.

SZÖVEG: TELEK PETRA | FOTÓ: OLLÉ IVÁN

A versenyhétvége már szerdán délután elkezdődött a szabadedzésekkel, ezt azonban elmosta az eső, így az érdemi gyakorlás csütörtökre maradt. A hivatalos időmérők péntek délután kezdődtek. A nagy létszám miatt (41) a MicroMax mezőnyét az időmérőkre két csoportra osztották, a páros és a páratlan rajtszámok szerint. Ebben a kategóriában öt magyar versenyző is indult, hisz Sugár Dániel, Dominik Arnold, Válint Balázs, Krozszer Menyhért és Krausz Dániel is ott csatázott a mezőnyben a jobb időért. A pénteki edzésidők alapján

alakították ki a szombati kvalifikációs versenyek csoportbeosztásait, ahol körversenyes rendszerben igyekeztek a versenyzők pontokat gyűjteni a vasárnapi döntőbe kerülésért, illetve az ottani rajtsorrendért. A MiniMax kategória versenyait két csoportra osztották, ezúttal műszaki szempontok szerint, így külön indultak a rövid- és a hosszúvázás gokarttal rendelkezők. A magyarok közül Major Bence képviselte színeinket a rövidvázásoknál, és egy elrontott időmérő után tüzes csatákban sikerült magát a futamok során felverekedni

az előkelő hatodik helyre. A hosszúvázásoknál Tuzson Bence, Válint Bence, Losonczy Levente rőtta a köröket, nem is akárhogy. A nagy csatákból, sok esetben test test elleni küzdelemből Tuzson jött ki a legügyesebben, és megnyerte az Euro Finale döntőjét, míg a harmadik helyre is magyar versenyző ért be, Válint Bence személyében. Losonczy Levente is ott gokartozott az élmezőnyben, de hibás rajtjéért kapott időbüntetése miatt visszacsúszott az értékelés hetedik helyére. Idén először rendeztek versenyt a Junior kategóriának. Itt is fényes magyar siker született, hiszen Tóth László, bár ezúttal a belga Daems csapat színeiben indult, megnyerte a döntőt, és a második helyre is magyar versenyző, Sövér László érkezett a célba. Az Euro Finale szépen megmutatta a magyar és a CEE bajnoki sorozatok magas színvonalát, hogy az itt versenyző pilóták és csapatok valóban európai szintű munkát végeznek, és láthatóan – szerencsénkre – tehetségekből sincs hiány.



FANTASZTIKUS NYÁR

Kovács Zsombor megállíthatatlan volt

Csehországban és Ausztriában versenyzett a nyári forróság kellős közepén Kovács Zsombor, aki hat futamból hat győzelmet zsebelt be a közép-európai zónabajnoki, illetve a magyar országos bajnoki fordulókban – a sikerekről a fiatal versenyzőt kérdeztük.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: HAJÓSI MIKLÓS

Hogy szerepeltél a csehországi CEZ-fordulóban?
Ez egy új helyszín volt, s már az edzéseken látszott, hogy megvan a sebességem, amit vasárnapra is sikerült átmenteni. Harmadiként zártam az időmérő edzést, megfutottam azt a kört, amit tudtam, s az első futamot erről a rajthelyről is meg tudtam nyerni, ráadásul a legjobb köridő is az enyém lett. A következő versenyen az utolsó előtti körig vezettem, de ekkor veszítettem egy pozíciót, majd az utolsó kör felénél még egyet, de a leintés előtt mindkettejüket vissza tudtam előzni. Nagy öröm volt számomra, hogy megnyertem ezt a futamot, a záróverseny viszont már kevesebb izgalmat tartogatott, hiszen rajt-cél győzelmet arattam.

Sikerült átmenteni a jó formát brucki ob-hétvégére?

Igen, itt is megvolt a sebességem, minden edzésen az első három között végeztem. Vasárnap sikerült egy elég jó idővel megnyerni a kvalifikációt, az első futamon viszont

hibáztam egy kicsit, visszaestem a második helyre, de gyorsan visszavettem a vezetést. A második futam rajt-cél győzelmet hozott a leggyorsabb kör megszerzésével, s ezzel már szinte biztos volt, hogy enyém lesz a hétvége legjobb eredménye. A harmadik futam izgalmasabban alakult, az utolsó körökben védekezni kellett, de végül itt is én értem be az első helyre.

Hogy néz ki a folytatás a nagyszerű július után?
Augusztus végén Samóba utazunk tesztelni a világdöntőre, a következő versenyem pedig szeptember elején Belgiumban, Genkben lesz. Szerencsére sikerült szorosabbra fűznünk a kapcsolatot a karrieremet eddig is támogató Speedshop Zrt.-vel, így mostantól már főtámogatóként segítik a versenyésem.



Végig vezetve, sokat védekezve, nagyot csatázva - Kovács Zsombor nem tudott nem nyerni júliusban



AZ INTERJÚ MEGVALÓSÍTÁSÁT TÁMOGATTA

**SPEED
SHOP**.hu

MÉLYVÍZBEN

Kis Menya megmutatta magát az Euro Finale-ben



Pályafutása első komoly nemzetközi versenyén méretetett meg Krózsér Menyhért a Bruckban megrendezett Micro Max Euro Finale-ben. A nyolcéves versenyző a 42 indulóból a 14. helyet szerezte meg úgy, hogy igazán csak a döntőben villantotta meg tudását.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA | FOTÓ: OLLÉ IVÁN

Nagyon komoly programot állított össze az MHH Team legifjabb tagjának, Krózsér Menyhértnek, aki az idén a 8-12 évesek számára kiírt Micro Max kategóriában versenyez. Indult a magyar bajnokságban, a Közép-európai Zónakupában, de a Morva-kupa és az osztrák bajnokság egy-egy versenyén is rajthoz állt. Az idei szezon csúcspontjának szánták augusztus 12-e és 14-e között az Euro Finale-t az ausztriai Bruckban, ahova egész Európából érkeztek fiatal tehetségek. Kis Menya egy héttel korábban már versenyzett Bruckban egy osztrák-szlovén bajnoki futamon, ahol a 17 résztvevőből második lett. Az Euro Finale-ben nem tudta legjobb formáját hozni, de a 42 fős mezőnyből így is a 14. helyen végzett.

„Az eredménnyel elégedett vagyok, bár szerintem egy kicsit megilletődötten versenyzett – mondta az apuka, idősebb Krózsér Menyhért. – Az időmérőben nagyon szerencsétlen volt Menya, hol bejöttek elé a gyorskorében, hol csetepaté volt előtt, amikor meg tiszta kört futhatott volna, akkor

meg nem tudott szélárnyékot fogni. Sajnos előfordul az ilyesmi a gokartsportban. Pont erre jó egy ilyen erős nemzetközi verseny, hogy megtanulja az ember, hogyan lehet akkor is a legtöbbet kihozni magából, amikor a körülmények összeesküsznek ellene.” Kis Menya így is simán kvalifikálta magát az elődöntőbe, ahol a 23. helyről rajtolt, és itt is ért célba. A döntő sokkal jobban sikerült, hiszen a 23. helyről a 14-re jött fel. „Minden futamban nagyon jó volt a rajtja, hihetetlenül jól lát a pályán, képes új folyosót nyitni, úgy előzni. Ebben a tekintetben majdhogyan én is tanulhatnék tőle. Szerintem az időmérő után elment egy kicsit az önbizalma és megilletődött az erős nemzetközi mezőnytől, ezért messze nem tudott annyit előzni, mint máskor. A döntőben volt a legbátrabb, amit mutat, hogy kilenc helyet javított, azonban ismerve a képességeit, még itt is jöhetett volna előrébb. De nem vagyok telhetetlen, pont azt kaptuk ettől a versenytől, amit vártunk: megtapasztalta Menya, hogy milyen komoly ellenfelek

ellen versenyezni, és azt is meg kell tanulni az autósportban, hogy elhidd, nem kell megijedni az ellenfelektől. Az idén még lesz egy CEE-futamunk szeptemberben, utána értékeljük az évet, és eldöntjük, hogyan folytassuk. Szeretnénk a világdöntőre elkísérni csapattársunkat, Fodor Gézát, aki a DD2-ben érdekelt. Ha egy ilyen versenyt csak megnézel, már abból is sokat lehet tanulni.”

● Kis Menya a rajtok specialistája és kiválóan lát a pályán, a nemzetközi mezőny súlyát pedig most tanulja



BELGIUM FELÉ

A Prokartnál nincs nyári szünet

A hazai gokartosok többsége az augusztusi időszakot leginkább pihenéssel töltötte, hiszen a Magyar Bajnokság és a CEE futamai is szünetelnek, de ez az állítás nem vonatkozik a Prokart-csapatra, amelynek vezetőjét, Törő Istvánt ezúttal Belgiumban értünk utol egy rövid telefonos interjúra.

SZÖVEG: TELEK PETRA | FOTÓ: HAJÓSI MIKLÓS

„Két hete még az Euro Finale futamon szerepeltünk Szabó Boldizsárral a brucki pályán, ami a jó edzések ellenére sajnos balul sült el – mondta Törő. – Már az időmérőn sem sikerült a formánkat futni, de ez nem vetette vissza Boldizsárt a küzdésben. Becsülettel jött is fel a mezőnyben, de a versenynek a szuperdöntőben egy, a célegyenes végi előzésnél lett vége, amikor kiforgatták, és az ütközéstől elhajlott a hátsó tengely. Így sajnos igazi eredmény nélkül, de annál több tapasztalattal térünk haza. Most éppen a belga bajnokság egyik futamára igyekszünk. Nagyon kedveljük a BNL futamait, mert bár elég sokat kell utazni a pályákhoz, de a szervezés remek, a nevezési díj vállalható, és ami a legfontosabb: a mezőny szinte megegyezik az Európa Kupa mezőnyével. A BNL nagy

ni, és lehetőség szerint előrébb lépni a bajnoki tabellán. Minderre persze nem lenne lehetőségünk támogatóink nélkül, a Körös Spedit Zrt., a Jatex Kft. és a Mondoro Kft. segítségével Boldizsár rengeteget versenyezhet és tanulhat ebben az évben.



● Eddig nem mindig jött ki a lépés, de a Prokart a szeptemberi brucki versenyen mindenképpen bizonyítana



Atlassian Experts

ATLASSIAN EXPERTEK VAGYUNK!

Professzionális Atlassian szolgáltatások egyenesen a szakértőktől!

- Termékbevezetés, konfigurálás
- Tanácsadás, oktatás
- Hosztolás, karbantartás
- Egyedi kiegészítő (add-on) fejlesztés
- Saját fejlesztésű kiegészítőink:



JExcel



Plangle



Report Fix
for JIRA Agile



Copy Quick Filters
for JIRA Agile

MORESIMP
moresimp.com

SZOFTVERFEJLESZTÉS MESTERFOKON

Egyszerűen használható szoftvereket készítünk agilisan, többéves tapasztalattal, az Ön igényei szerint!

- Egyedi szoftverfejlesztés
- Kész megoldásaink:



simpTASK



SSB Reporter



simpXS



simpIDM



simpSLM

TOPPILOTÁK TOPLISTÁJA

Kazár Miklós megfutotta az alapidőt az elektromos gokartpályán



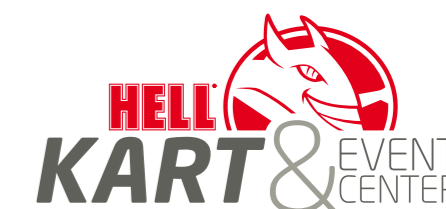
A miskolctapolcai Avalon Park és a Formula.hu weboldal szervezésében minden hónapban más és más magyar toppilóta látogatja meg a létesítmény területén található Hell Kart & Event Centert, hogy az elektromos gokartokkal is bizonyíthassák tudásukat, és létrehozzák a pályán megforduló toppilóták toplistáját.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az első vendég a navigátorként egyszeres, pilótaként háromszoros abszolút magyar rali bajnok Kazár Miklós volt, akit családja és barátai is elkísértek a pályára, hogy szurkoljanak a versenyzőnek. Az Avalon Parktól mindössze egy kilométerre élő sportoló korábban csak egy alkalommal ült a Hell kartjában, így nem volt meglepő, hogy a gyakorlás során körről-körre folyamatosan javított az eredményein, és végül az utolsó etap legvégén volt a leggyorsabb: 42,110 másodperc alatt ért körbe a ringen – ezt az időt kell tehát a következő versenyzőknek túlszárnyalniuk, ha szeretnének a lista élére kerülni. A Pro Racers népszerű pilótája magazinunknak nem csak gokartos élményeiről, hanem ralis terveiről is beszélt. Megtudhattuk: az

idei szezon hátralévő futamain már a 2017-es bajnokságra hangol, egy friss fejlesztést fog tesztelni Fordjával Kassán, a következő futamon, amellyel remélhetőleg jövőre ismét komoly eséllyel indulhat harcba, hogy visszazerezze hazai abszolút elsőségét.

A raliversenyzőnek két kislánya szurkolt a legjobban az elektromos gokartpályán



AMIT EDDIG
NEM TUDTÁL
KAZÁR
MIKLÓSRÓL

KIVEL KÁVÉZNA SZÍVESEN?

Frei Tamás

KEDVENC FILM

Ponyvaregény

GYERMEKKORI PÉLDAKÉP

Darnyi Tamás

GYENGE PONT

„még mindig építem magam”

BABONA

mind leküzdve

KIEGÉSZÍTŐ SPORT

asztalitenisz, downhill kerékpár

HA NEM AUTÓVERSENYEZNE

quaddal küzdene

MEGNYITOTTAK

Magyarországra érkezett a G-Energy Service-állomás

Hatvanban nyílt meg az első G-Energy Service-állomás Magyarországon. A Gazpromneft Kenőanyagok Társaság, a Gazpromneft olajüzletágát üzemeltető vállalkozás a nemzetközi G-Energy Service program keretében immár a hetedik – hazánkban első – szervizállomását nyitotta meg.

FOTÓ: GENDER RACING TEAM

A szervizállomás Budapesttől 60 kilométerre, Hatvan városában található, és naponta közel 30 gépkocsit képes kiszolgálni. A G-Energy Service-állomáson kilenc korszerű olajcserélő egység található, amit szakképzett személyzet működtet. A Gazpromneft Kenőanyagok Társaság által szállított olajok és technikai folyadékok a különböző típusú modern gépkocsik részére készültek úgy garanciális, mint garancia utáni időszakban történő üzemeltetés céljából. Az összes termék megfelel a nemzetközi minőségi követelményeknek.



- ÁLLAPOTFELMÉRÉS
- OLAJ- ÉS SZÜRŐCSERE
- FÉKPOFA CSERE
- JAVÍTÁSOK
- AKKUMULÁTOR CSERE
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KLÍMABERENDEZÉSEK
- FUTÓMŰBEÁLLÍTÁS
- GUMICSERE
- CENTÍROZÁS



A szervizállomás szakemberei autódiagnosztikát, illetve futómű-beállítást, karosszéria- és gumiabroncs-munkálatokat végeznek, valamint szükség esetén kicserélik a fékbetéteket, akkumulátorokat és feltöltik a klímaberendezést. A látogatók részére kényelmes ügyfélfőzónát alakítottak ki.

A G-Energy Service projekt feltételei szerint a Gazpromneft Kenőanyagok Társaság támogatást nyújt az adott márkanév alatt működő partnereinek: segítséget nyújt speciális berendezések beszerzésénél, oktatást végez a személyzet körében, illetve segíti az állomások kialakítását.

A program Oroszország, Olaszország, Grúzia, Örményország, Fehéroroszország és Kazahsztán több mint 30 állomásán már megvalósult. Az összes szervizállomás modern technológiai berendezésekkel rendelkezik, amelyek megfelelnek a legszigorúbb ipari biztonsági és környezetvédelmi követelményeknek. A G-Energy Service projektek fejlesztését tervezik Oroszország, FÁK-országok, Nyugat-Európa, valamint a Közel-Kelet országai területén és más régiókban is.

„A G-Energy Service program számunkra nemcsak a magas minőségű kenőanyagok biztosítását teszi lehetővé az autósok számára, hanem magas szintű, egységes

” A G-ENERGY SERVICE-ÁLLOMÁSON KILENC KORSZERŰ OLAJCSERÉLŐ EGYSÉG TALÁLHATÓ, AMIT SZAKKÉPZETT SZEMÉLYZET MŰKÖDTET

szolgáltatások biztosítását is az összes régióban – mondta a Gazpromneft Kenőanyagok Társaság vezérigazgatója, Alekszandr Truhan. – A program magyarországi startja jelentős esemény, mivel ez a fontos lépés lehetővé teszi társaságunk nemzetközi üzleti tevékenységének fejlesztését. Saját termelőegységünk jelenléte – Olaszországban és Szerbiában – kedvező feltételeket teremt az európai piacon. Meggyőződésem, hogy azok az európai autósok, akik a G-Energy és a Gazpromneft motorolajokat választják, hasonlóan magasra értékelik a G-Energy Service által nyújtott szolgáltatásokat is.”

TÁJÉKOZTATÁS

A „Gazpromneft- kenőanyagok” társaság („Gazpromneft- SzM” Kft) a „Gazpromneft”, olaj, kenőanyagok és technikai folyadékokat gyártó és értékesítő vállalkozás leányvállalata. Alapításának időpontja – 2007. A „Gazpromneft- kenőanyagok” társaság, 5 termelőegységgel rendelkezik Oroszország, Olaszország és Szerbia területén. Az össztermelés, évi 500 ezer tonna magas minőségű olaj, kenőanyag és technikai folyadék. Az Omszki kenőolaj-gyártó üzemben (OZSZM) működik Oroszország legkorszerűbb olajkeverő, kiszerezési és csomagoló egysége, melynek éves kapacitása 300 ezer tonna. A „Gazpromneft- kenőanyagok” vállalat Menedzsment Rendszere és termelő eszközei teljes mértékben megfelelnek az ISO 9001, ISO 14001, ISO 16949 és OHSAS 18001 Nemzetközi Szabványok követelményeinek. A Társaság termékeit olyan cégeknek szállítja, mint: DAIMLER KAMAZ RUS, KZ ROSZT-SZELMAS, AK DERWAYS, KAMAZ, AVTOTOR (Hyundai termelőegység), AZ GAZ, UAZ (Sollers), BELAZ.

A „Gazpromneft- kenőanyagok” társaság termékeit felhasználó cégek: Szeversztal, Szibur, Gazprom, Evraz, MMK, TMK, NLMK, Ruszal, Arosza, RZSD és más, nagy ipari vállalat. A termékkála, a piac valamennyi ágazata részére, 500 olaj, kenőolaj megnevezést foglal magába (több mint 1200 termék)

A társaság termékeit több mint 250, vezető, műszaki berendezés-gyártó cég hagyta jóvá, közöttük: BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Volvo, Renault, General Motors, Cummins, MAN, ZF, KAMAZ, Avtovaz, Bosch Rexroth és mások. A társaság, Oroszország kenőanyagpiacának 15% foglalja magába, illetve a FÁK-és Baltikum országokban, valamint Európában, Közép-és Dél-kelet Ázsiában, Afrikában és más országokban vannak jelen. Összességében, a Társaság termékeit a világ 60 országában árusítják.



ELEKTROMOS IZGATÁS

Menetpróba: Volkswagen Golf GTE

Sportos és elektromos? De hiszen a BMW i3 és a VW e-Golf óta tudjuk, hogy az elektromos autók szó szerint villámgyorsak tudnak lenni. A Golf GTE oldalára írt felirat nem túlzás, a VW plug-in hibridje tényleg elég izgalmas autó.

SZÖVEG: CSORDÁS GÁBOR
FOTÓ: AUTÓ ÉS STÍLUS



A 18 colos kerekek és a dupla kipufogóvég a GTI stílusát idézik, a kék feliratok és a zöld rendszám azonban elárulják, hogy nem egészen arról van szó. Igazából a Passat GTE mintájára készült hajtásláncot találunk az autóban a 150 lóerős 1,4 TSI és a hatfokozatú DSG váltó közé illesztett 102 lóerős elektromotorral. És ha már GTE a neve, akkor a GTI

sportkormányja és retró kockás huzatú sportülései kerültek a belső térbe, piros helyett kék mintával.

De a plug-in Golf nem a dizájntól, hanem attól lesz igazán kedvelhető, ahogyan megy. Az E-mode gombbal választhatunk az elektromos és a hibrid üzemmód között, de a hagyományos számlapok helyett a Golfba



● Otthon három és fél óra alatt, töltőoszlopon két óra alatt töltődött fel a Golf



MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4270/1790/1449 mm
Motor (benzin): 1395 cm ³ , 150 LE/5000, 250 Nm/1500 ford/perc
Motor (elektro): 102LE
Gyorsulás (0–100 km/h): 7,6s
Ár: 19 967 000 Ft (alapár: 11 879 000 Ft)
Tesztautó: Porsche Hungaria

is elkélne a Passat színes képernyős műszerregysége, mivel az akku töltöttsége vagy a hatótáv kijelzése például nem elég feltűnő. A Golf otthon 3,5 óra alatt töltődött tele, és mindez kicsivel több mint két órát igényelt az utcai töltőoszlopnál. A teszt során 2,5 liter benzin és 10,4 kilowattóra fogyott száz kilométerenként, ami még a dízel üzemanyag-költségénél is kedvezőbb, de a Golf nemcsak takarékoságával szerette meg magát. Elég csak megnyomni a GTE gombot, hogy mindkét motorból a legtöbbet hozzuk ki. A remek üléspozíció, az alacsony súlypont, a feszes futómű és a precíz kormányzás pedig még a jelentős tömeg ellenére is minden kanyargós útszakaszt élménnyé tehet, ami eddig ismeretlen volt a hibridek között.



AQUAPROFIT

Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.



A fenntartható fejlesztések szakértője

Szakterületeink:

- környezetvédelem
- vízgazdálkodás
- vízkezelés
- területfejlesztés
- turizmus
- projektfinanszírozás

www.aquaprofit.com



JÓL ÁLL NEKI AZ ELEGANCIA

Mercedes-Benz C 250 Coupé

Az S osztály Coupé stílusát idéző forma nagyszerűen áll a Mercedes-Benz középkategóriásának. A C osztály kétajtós kivitele turbós benzinmotorjával, légrugózásával és elképesztően gazdag felszereltségével ideális túrakocsi.

SZÖVEG: CSORDÁS GÁBOR | FOTÓ: AUTÓ ÉS STÍLUS

Elég csak rápillantani, hogy levegyen a lábunkról: az új Coupé fantasztikusan jól néz ki. Szemből szinte megegyezik a limuzinnal, de az újdonság ezúttal nem csupán egy kétajtós C osztály, hanem formailag is önálló alkotás. Hosszú motorházfedelével, markáns törésvonalával, lágyan ívelő, mégis erőteljes vonalaival a karcsú karosszéria egyszerre elegáns és sportos. Az egy vonallal megrajzolt tetővet a krómkeretes oldalablakok hangsúlyozzák, a csomagterfedél-

ből formázott légtérrel pedig kecses hátsó lámpák egészítik ki. Stílusa az S osztályos Coupét és az AMG GT-t juttatja eszünkbe, nemcsak nekünk, hanem ismerőseinknek is, akik rendre feljebb pozícionálták az autót. Belül is kimondottan látványos a különlegesség, pedig a műszerfalát szinte változtatás nélkül vették át a limuzinból. De a műszerek, a széles központi konzol és a kerek szellőzőnyílások is az AMG GT-t idézik, a sportos hangulatot pedig az alul kiegyenesít-

tett kormánykerék, a fémpedálok és a hangsúlyos formázású ülések is fokozzák. Elegáns megoldás a keret nélküli oldalablak, és az is, ahogyan beszállás után elektromosan a kezünkbe nyújtja a biztonsági övet az autó. Két személynek tökéletesen megfelelő a helykínálat, de a Coupé négyüléses: az első ülések előrecsúsztatásával foglalhat helyet hátul két utas, akik külön szellőzőnyílást és pohártartót is kapnak. A fejtér a lejtős tető miatt korlátozott, és az elődjénél nyolc centivel nagyobb tengelytáv ellenére a térdeknek sem marad sok hely, ezért érdemes inkább 2+2 személyesként tekinteni a kupéra, amivel időnként hazavihetjük a barátainkat. A csábító forma sportos menetteljesítményeket sejtet, és bár a tesztelt C 250 Coupé kétlitese még bőven nem a kínálat teteje, már ez is minden igényünket kielégítheti. A

kétlitese, négyhengeres, turbós benzinmotor közepső, 211 lóerős kiviteléről van szó, amelyhez szériaként adják a hétfokozatú automata sebességváltót. Sportkupéhoz nem hangzik soknak a bő kétszáz lóerő, de a C 250 Coupé így is sok mindenre képes: hét másodperc alatt futja a száz sprintet, a végsebessége pedig eléri a 250 km/órát. A nagyszilárdságú acélok alkalmazásával merevbb lett a karosszéria, a könnyűfémből készült első sárvédőknek, motorháztetőnek és csomagterfedélnek köszönhetően pedig elődjénél kevesebbet nyom a mérlegen az új modell, amely menet közben sem érződik nehéznek. Direkt, a végállások között két és felet forduló kormányával, elől-hátul többlengőkaros felfüggesztésével agilis, a viselkedését pedig továbbalakíthatjuk a Dynamic

Select kapcsolóval. Az Eco, Comfort, Sport és Sport+ üzemmódok mellett egy Individual is rendelkezésünkre áll, ahol külön állíthatjuk a hajtáslánc, a kormányzás és a futómű beállításait. Az utóbbi hatása pedig valóban érezhető, a tesztautót ugyanis a kategóriában egyedülálló módon légrugózással szerelték. Az S osztály kupéját idéző forma láttán ismerőseink jóval drágábbnak gondolták az autót, pedig a 156 lóerős 1,6-ossal éppen tízmillió forint felett indul, a tesztelt motorral és váltóval pedig 12,8 millióval kezdődik az alapára. Ezt az extrákkal közel a duplájára, 22 millió forintra növelték, igaz, ennyi pénzért olyan felszereltséget kapunk, amely még egy kategóriával feljebb is elismerésre méltó lenne. A panorámatetővel és szellőztetett bőrülésekkel ellátott utastérben a for-

gókapcsolóval és érintőpaddal is kezelhető infotainment rendszeren navigációt, tévét vagy DVD-t tudunk nézni, hallgathatjuk a lenyűgöző hangzású Burmeister hifit, de fedélzeti wifi is van az autóban. És akkor még nem beszéltünk a vezetésségítőkről, amelyben a Mercedes-Benz mindig is élen járt: széria a ráfutásgátló és az éberségfigyelő, de a sávtartó és a távolságtartó rendszerek is elérhetők. Ha kell, araszol helyettünk a dugóban vagy önállóan parkol, de ebben a felületi képet adó kamerával is tud segíteni.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4686/1810/1400 mm
Motor: 1991 cm ³ , 211 LE/5500, 350 Nm/1200 ford./perc
Gyorsulás (0–100 km/h): 6,8 s
Ár: 22 173 000 Ft (alapár: 12 784 000 Ft)
Tesztautó: Mercedes-Benz Magyarország



Az érintőpaddal is kezelhető infotainment rendszeren navigációt, tévét vagy DVD-t tudunk nézni



Stílusa az S osztályos Coupét és az AMG GT-t idézi, ami feljebb pozicionálja a C250 Coupét



MUNKÁRA ÉS TEREPRE

Ford Ranger Limited

126



Felfrissítette pick-up kínálatát a Ford: a modell 2011-es színre lépése óta sokat változott a világ, főleg az elektronikában, a ráncfelvarrás ezért ezt a részt érintette a leginkább.

SZÖVEG, FOTÓ: BENEDEK ATTILA

A 2016-os esztendő igen sűrű a kisteherautó-piacon: a Nissan, a Toyota és a Mitsubishi is vadonatúj fejlesztésű autóval szállt versenybe, és megjelent a Fiat is a színen. A Rangernek ebben a közegben kell helytállnia, ami menetpróbánk tapasztalataiból kiindulva menni fog.

A tervezők a bevált motorokat és a hajtásláncot is érintetlenül hagyták, tesztautónk a kínálat csúcán lévő Wildtrack felszereltsége alatt lévő Limited modell volt, hatsebességes, automataváltóval és sok extrával felszerelve. A 160 lóerős motor ebben a kombinációban közúton 7,9-es fogyasztást produkált, városi menettel fűszerezve pedig 8,5 litert.

Amiben igazán felzárkózásra szorulnak a 2014-15 előtt piacra került járművek, az az elektronika. Ekkor lettek igazán olcsók az érintőképernyők, a radaros technikák, és szinte szériaszerevvé váltak minden kategóriában. Ez volt a ráncfelvarrás fókuszában, így került a fedélzetre a feleslegesen nem ríogató ütközésre figyelmeztető rendszer, a tolatókamera és egy sor radar, aminek jeleit használja az okos sebességtartó automatika is. A felszereltség részét képezi a menetstabilizáló (ESC), sávellenyésre figyelmeztetés, széria még az idegen nyelveken hangvezérlésre képes Sync 2 fedélzeti rendszer és jó pár kutyü. Ez jól együttműködik

mindhárom mobil operációs rendszerrel. A közutakon kissé keménynek tűnő rugózás terepen már jóval kellemesebb, remekül úton tartja a kerekeket. Terepezésre buzdít az egy milliméter híján 23 centis szabadmagasság, a merev hátsótengely, az alvásztrapabíró kialakítása és a kocsi alján lévő fém motorvédő-borítás. A habot a tortán a 80 centis gázlómélység jelenti, amiből csak



● Csak a műszerfal közepén található mutatóóra, az LCD panelt valamennyire személyre lehet szabni.

40 centit próbáltunk ki a gyakorlatban – működött. A terepjárást segíti még a kapcsoló, amivel lehet váltani a 4x2 és a 4x4-es módok között, persze menet közben is. A hátsó hajtás, a kikapcsolt menetstabilizáló, az önzáró differenciál és a nagy nyomaték örömfórássá változtatja a Rangert: a kocsi orrnehézségét kihasználva remekül lehet a szalmabálák

körül driftelni. Ezt ésszel kell csinálni, mert az autó magas súlypontú és 2049 kilós. Az automataváltó bajforrás megszüntető is, ugyanis terepezés közben nem lehet rossz pedálhasználattal pl. leégetni a kuplungot vagy túlerőltetni a hajtásrendszert. Így a terepen gyakran közlekedőknél gyorsan megtérül a felára. A tágas fülke hátul nagy lábteret kínál, a műszereknél abban tér el a Ranger a konkurenciától, hogy csak a műszerfal közepén található óra a mutató, a mellette lévő kijelzős részen LCD panel van, amit valamennyire személyre lehet szabni. Ha valakinek felcsillan a szeme a bőrülések láttán, lehűtjük azzal, hogy a napon álló autókban könnyen felforrósodnak.



MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 5362/1860/1815 mm
 Motor: 2198 cm³, 160 LE/3700, 375 Nm/1800 ford./perc
 Gyorsulás (0–100 km/h): 12,8 s
 Ár (áfa nélkül, nettó): 9 330 000 Ft (alapár: 6 415 000 Ft)
 Tesztautó: Ford Közép- és Kelet-Európai Kft.

www.Porsche911service.hu



1963 Porsche 356

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



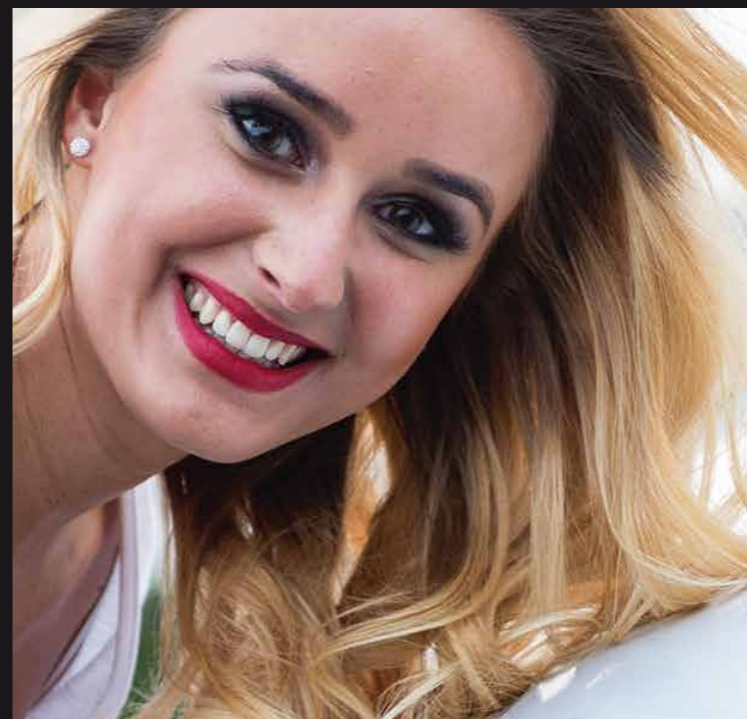
Kövesdán Kft
 independent car dealer and repair service

Edina

ÉS AZ OCTAVIA

LÁNY
MACZALI EDINA
20 ÉV
NYÍREGYHÁZA
Miss Summer Sunshine
2015 II. helyezett
TANULÓ

AUTÓ
**SKODA OCTAVIA
KOMBI RS**
2016
1968 CM³
184 LE



Frizura: Lukovics Imre | Fotó: Janics Attila
Ruha: La Casa Fashion | Helyszín: RabócsiRing



OLVASÓINKTÓL

MÉGIS ENGEDÉLYEZIK A RÁDIÓS SEGÍTSÉGNYÚJTÁST AZ F1-BEN



Egy gondolat azért bánt engem. Mi lenne, ha egy sakkbajnokságban felettébb állna egy segítő, aki mindig megmondaná a három lehetséges legjobb lépést? Akkor ki sakkozna kivel? A csapatnak az lenne a dolga, hogy egy jó technikát és egy megfelelő alternatív stratégiát dolgozzon ki, a többi a versenyzőnek kellene irányítani. Elvégre ezért kapja a fizetést. De lassan már-már ő is csak egy kis alkatrészként funkcionál, akit lecserélhetnek bárkire, ha épp nem jól működik.

György László

OLIMPIAI F1? NEM OLYAN KÖNNYŰ...

Én lennék a legboldogabb, ha az olimpiának része lehetne az F1. Ám a technikai sportok nagyon szerteágazóak, voltaképpen ki kellene választani egy bizonyos szakágat, ami képviselhetné magát. Aztán a logisztika és az időbeosztás is fejfájást okozhat: a legtöbb sportággal ellentétben ezek a bajnokságok lefoglalnak szinte egy teljes évet, és az olimpia bizonyosan nem igazodna egy FIA-versenynaptárhoz. De arról sem vagyok meggyőződve, hogy egy motorsport-olimpiai aranyérem ugyanakkora sportértéket képvisel, mint egy vb-cím, amiért egy egész éven át harcolnak a versenyzők a különböző pályákon.

Vincze Roland

MÁR AZ ESŐFUTAMOK SEM A RÉGIEK?

Az a gond, hogy ha még engedik is esőben versenyezni a pilótákat, akkor sem kapunk lényegesen több izgalmat, mint egy száraz futamnál, hiszen az erőssorrend ugyanaz marad. Ellenben például a MotoGP-vel, ahol a teljes káosz során egy jó taktikával a privátversenyzők is megnyerhetik a futamot – mint azt láthattuk nemrég Crutchlow vagy Miller győzelménél.

Csordás Adrián

15 ÉVE ÍRTUK



Valamennyi ünnepséget lemondta Monzában a kétszeres világbajnoki című Ferrari, miután Maranelloban hírt vették az Egyesült Államok elleni terrortámadásoknak. Habár a csapat és a cég vezetői is kiálltak a verseny megrendezése mellett, egyetértettek abban, hogy ünneplésnek nincsen helye a viadal végén, az Olasz Nagydíjon pedig feketére festett orrkúpot viseltek autóik.

10 ÉVE ÍRTUK



Flavio Briatore reagált a híre, mely szerint Fernando Alonso esetleg kivásárolná magát a McLarennel kötött szerződéséből. Az olasz úgy véli, hogy ha a spanyol pilóta el is hagyja jelenlegi munkaadóját, akkor sem ér véget a Renault sikersorozata.

Meglepő nyilatkozatot tett Rubens Barrichello: „A visszavonulásom közelebb van, mint valaha. Szeretem ezt a sportot, de nem

5 ÉVE ÍRTUK



Különleges élményben volt része Michael Schumachernek és Nico Rosbergnek: a Mercedes-tandem tagjai a Nordschleifén kipróbálhatták a W196-ost, az első Ezüstnyílát, amely 1954-ben és 1955-ben szerepelt a Formula-1-ben. Schumi a burkolattal ellátott változattal, míg Rosberg a nyitott kerekű verzióval döntött: a beszámlók szerint mindkét sofőr élvezte a kisebbfajta időutazást.

Luca Badoer helyett a cseh Tomas Enge lett a befutó a Belga Nagydíjon agrázkódást szenvedett Luciano Burti helyére a szezon utolsó három futamán. Az olasz verseny előtt megkötött szerződése egyben azt is jelenti, hogy a 25 éves Enge lett az első kelet-közép-európai autóversenyző, aki a modernkori F1-ben valódi lehetőséghez jutott.

Egyre nagyobb a valószínűsége annak, hogy jövőre a finn Kimi Raikkönen váltja fel honfitársát, Mika Hakkinent a McLarennél. A kétszeres bajnok állítólag napokon belül bejelenti visszavonulását, hogy több időt tölthessen családjával. Az utódnak még két évet a Saubernél kellene maradnia, ám Ron Dennis már sok hasonló problémát megoldott...

akárom megdönteni Patrese rekordját.” A Honda 34 esztendő s versenyzője 230 versennyel a háta mögött már így is harmadik a minden idők legtöbb versenyét futó pilóták ranglistáján.

Sir Frank Williamsnek végre sikerült közös nevezőre jutnia a Toyotával. A 2007-es szezontól kezdődően három éven keresztül a japánok fogják ellátni az angol istállót versenymotorokkal. A két fél között létrejött megállapodás értelmében a WilliamsF1 hasonló specifikációjú erőforrásokat kap, mint a Panasonic Toyota Racing.

Tizennyolc hónap közös munka után Kimi Raikkönen úgy tűnik boldogabb, hogy „megszabadult” csapattársától, Juan Pablo Montoyától. Egy nekiszegezett kérdésre ugyanis mosolyogva ezt válaszolta: „Sokkal könnyebb nélküle dolgozni.”

Jenson Button esetében bebizonyosodott, hogy igaz a régi magyar mondás, amely szerint „akinek a halálhíré keltik, az hosszú életű lesz”. A McLaren-menő honlapját szombat este feltörte egy hacker, aki a hírek között azt tudatta, hogy a versenyző súlyos autóbalesetet szenvedett Budapesten. Az eredmény ismert: másnap a brit győzelmet aratott.

Gyulay Zsolt, a Hungaroring vezetője a Magyar Nagydíj után elárulta: a jövő évi összecsapásig mindenképpen szeretnék újraaszfaltozni a mogyoródi versenypályát. „Van egy tervünk – mondta Gyulay. – Ennek kivitelezése azonban állami segítség nélkül lehetetlen. Az újraaszfaltozás a minimum, amit szeretnénk megvalósítani. Komoly elképzeléseink vannak a következő két évre.”

SZÁMTAN

0 Fernando Alonso még sohasem tudta megnyerni a Belga Nagydíjat, dacára annak, hogy már 19 pályát meghódított legalább egyszer.

10 F1-es futamot rendeztek a riói Jacarepagua versenypályán, amit az olimpia miatt végérvényesen ledézertoltak.

19 Verstappen és Ocon révén először történt meg, hogy két húsz év alatti pilóta is volt az F1-es mezőnyben.

25 éve debütált Michael Schumacher – Spában kicsit erről is megemlékezett a sport.

36 év után, vagyis 1980 óta először fordult elő, hogy a nyári olimpia ideje alatt nem rendeztek F1-es nagydíjat.

87 ezredmásodperces előnnyel szerezte meg 2009-ben Spában a Force India máig egyetlen pole-ját Giancarlo Fisichella.

1981 óta először avattak brit futamgyőztest a MotoGP-ben Cal Crutchlow brnói sikerének köszönhetően.

HÁZUNK TÁJA

Írunk, szerkesztünk és egy ideje már forgatunk is! A felvételen főszerkesztő-helyettesünk, Mészáros Sándor épp Mikko Hirvonennel készít interjú televíziós magazinműsorunkhoz: a nem is olyan régen még a WRC-ben száguldó, immáron terepralizó finn jött, látott és győzött a Hungarian Baján, így volt miről beszélnie.



IDÉZET

A LEGFONTOSABB CÉLOM, HOGY A FÖLD FELETT, ÉS NE ALATTA VÉGEZZEK.

(JAMES HUNT)

ÉLTETŐ FRISSESSÉG. EZ MINDEN AMIRE VÁGYOM.

FEELFANTASTIC.NET/MEN

Megújult Fa Men sport termékcsalád:

- Speciálisan az aktív férfiak számára kifejlesztve
- Innovatív illatmolekulákkal a még frissebb közérzetért
- Új precíziós deospray szórófej-rendszer

Thomas Vilaceca

THOMAS VILACECA,
VILÁGBAJNOK ÉLETMENTŐ



FaNTASZTIKUS ÉRZÉS

DTM

FEEL THE ROAR



**DTM BUDAPEST
2016. 9. 23 – 9. 25.**

**JEGYÉRTÉKESÍTÉS
GPTICKETSHOP.HU
+36 1 266 2040**

HUNGARORING
HUNGARORING.HU
DTM.COM

ADAC

ultimate

BOSCH
Életre tervezve

DEKRA

Deutsche Post

HANKOOK
driving emotion

kfzteile24