

Autósport és 10 Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPOORT MAGAZINJA

XI/7. szám, 2010. július



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere

FIZESSEN ELŐ



és az Öné lesz egy
**Vodafone McLaren
Mercedes** táska!

NYERJEN EGY PÁROS BELÉPŐT AZ LG F1-ES KIÁLLÍTÁSÁRA!

WWW.FORMULA.HU



Külföldön is nyerők:

**Walter, Kiss Pál,
Michelisz, Wéber, Kiss**



MotoGP:

Rossi lábát törte, Lorenzo a favorit

Rali ob:

Asi idén már verhetetlen?

Sportautó:

Környezetbarát Porsche Spyder

Magyar GP:
Ötven
emlékezetes
pillanat



HAMILTON

2008 bajnoka ismét az F1 élén



795 Ft

TAX4
Tel.: 4-444-444

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY
GABRIELLA ÉS AZ EVO VIII





A magyar autósport támogatója a Magyar Suzuki Zrt.

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

BÜSZKE MAGYAROK

Hogyan függ össze az autósport az országimázzsal?

Ha autósportos körökben beszélgetésbe keveredik az ember a külföldiekkel, egyre biztosabb lehet abban, hogy tudják a partnerei, kik is azok a magyarok, mi is az a Hungaroring, és hogy Budapest bizony nem Bukarest.

A szépen, lassan építgetett imázs egyik alapköve a válságos idő beköszöntével sokak által támadott F1-es Magyar Nagydíj, amely nehéz indulása és éveken át szinte eseménytelen futamai ellenére nagyon is stabil pontja a gyakran változó versenynaptárnak, mi több, a Hungaroring már arról is rendelkezik szerződéssel, hogy 2016-ig megrendezheti a világ talán legnépszerűbb sportjának egyik hétvégéjét. De ne szaladjunk ennyire előre, hiszen pár héttel az idei Grand Prix előtt illik inkább arra koncentrálni, hogy immáron a 25. nagydíja lesz látható Mogyoródon az országnak. A jubileumi ünneplésből mindenki kiveheti a részét, hiszen a legolcsóbb, három napra érvényes felnőtt belépőjegyek már 10 000 Ft-tól megvásárolhatóak, ennyire jutányos áron pedig bűn lenne kihagyni az esztendő csúcsrendezvényét. Hogy a szurkolók a pénztárcájukat érintő, esetleg azt békén is hagyó kezdeményezésekre mennyire vevők, azt bizonyítja a nemrég, szintén a Ringen lebonyolított Renault Világszéria hétvége, ahol feltehetően nem csak az ingyenes belépés miatt hömpölygött a tömeg, immáron harmadik alkalommal.

Van aztán még egy lassan növekedő oszlopa a hazai autósport nemzetközi ismertségének, amelyet a legifjabb generációs, tehetségtől duzzadó autóversenyző honfitársaink építgetnek. Név szerint is illik megemlékezni a Túraautó Világbajnokságon egyre jobban teljesítő Michélsz Norbertről, a Seat Európa Kupában tabellavezető Wéber Gáborról, a spanyol Seat Szuperkupában nyerni képes Kiss Norbertről, a GT3-ban futamgyőzelmet besöprő Walter Csabáról, vagy a legújabb sztárról, a brit Formula Renault bajnokságban élen álló Kiss Pál Tamásról. Ők azok, akik az idei évben birtokba veszik Európa legismertebb versenypályáit, hogy az ellenfeleket igen gyakran verve a pódium tetejére lépjenek, és a tiszteletükre eljuttassák a magyar himnuszot és felvonják a nemzeti színű zászlót.

Tulajdonképpen az is egy bizonyítéka annak, hogy a hazai autó- és motorsport a nem túl rózsás gazdasági helyzet ellenére él, létezik, és képes tehetségeket kitermelni,

hogy az Autósport és Formula Magazinra is immáron tíz éve kíváncsiak az emberek. Szerkesztőségünk igyekszik meghálálni olvasóink bizalmát, és olyan anyagokat közreadni, amelyek máshol, esetleg az interneten nem lelhetőek fel, és amelyek segítségével mindenki betekintést nyerhet abba a csodálatos világba, amely hihetetlenül színes és élvezetes, és amelyet versenyzésnek hívunk. Júliusi számunkban például felidézzük 50+1 olyan emlékeztető eseményt, amely az elmúlt negyed században a Hungaroringen történt, de bemutatjuk a fentebb felsorolt „imázspítő” fiatalokat is. És persze még millió más olyan dolgot is, amiről talán sokan még csak nem is sejtették, hogy idehaza is létezik. Foglalkozunk a hazai ralival, gyorsasági autózással, terepralival, autókrosszal és ralikrosszal, drifttel, gokarttal, moto-krosszal és quaddal, és akkor a nemzetközi szériák ugyancsak tarkabarka küzdelmeinek felidézését még nem is említettem. Bízom benne, hogy a nyár folyamán, a nyaralások alatt sokan leviszik majd a strandra az AFM-et, vagy kiülnek magazinunkkal a kertben áttanulmányozni a legfrissebb híreket. Esetleg a 10 esztendő lap legújabb számát is beteszik majd abba a csomagba, amit magukkal visznek majd a 25. Magyar Nagydíj nézőterére, hogy a szünetekben is legyen mit lapozgatni.



Fotó: Rogosz Péter



"Az idei felnőtt F1-es belépőjegyek már 10 000 Ft-tól megvásárolhatóak, ennyire jutányos áron pedig bűn lenne kihagyni az esztendő csúcsrendezvényét."

Ízelítő a 2010-es választékból:

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

Póló "Hamilton"
V05D2T5
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Button"
V05D1T5
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Team"
cikkszám: V05TC
ár: **6.990,-**

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

Sportzsák "Large"
cikkszám: V05DB
ár: **5.490,-**

Ing "Team"
cikkszám: G35007
ár: **21.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

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

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

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

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

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

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

Top "Michael"
cikkszám: G31034
ár: **10.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Top "Nico"
cikkszám: G31029
ár: **10.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

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

Sapka "Italy Flag"
cikkszám:
fekete: 320137401
piros: 320137402
ár: **7.990,-**

Póló "First on Track"
cikkszám:
piros: 320037302 / fekete: 320037301
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut

Top "Italy Straps"
cikkszám:
piros: 320060802 / fehér: 320060803
ár: **8.490,-**
méret: S, M, L, XL anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

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

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

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

Hátitáska "Small Backpack"
cikkszám: 320570302
fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: **12.990,-**

Nyakpánt "SF"
cikkszám:
fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: **2.790,-**

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

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

Top "Felipe Massa"
cikkszám: 320051802
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

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

Sapka "RBR Fan"
cikkszám: M-101914
ár: **7.490,-**

Sapka "Driver"
cikkszám:
Vettel: M-103578
Webber: M-103580
ár: **7.990,-**

Póló "Vettel"
cikkszám: M-103680
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Reflective"
cikkszám: M-101899
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Italy Flag"
cikkszám:
fekete: 320137401
piros: 320137402
ár: **7.990,-**

Póló "First on Track"
cikkszám:
piros: 320037302 / fekete: 320037301
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut

Top "Italy Straps"
cikkszám:
piros: 320060802 / fehér: 320060803
ár: **8.490,-**
méret: S, M, L, XL anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

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

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

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

Hátitáska "Small Backpack"
cikkszám: 320570302
fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: **12.990,-**

Nyakpánt "SF"
cikkszám:
fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: **2.790,-**

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

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

Top "Felipe Massa"
cikkszám: 320051802
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

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

Sapka "RBR Fan"
cikkszám: M-101914
ár: **7.490,-**

Sapka "Driver"
cikkszám:
Vettel: M-103578
Webber: M-103580
ár: **7.990,-**

Póló "Vettel"
cikkszám: M-103680
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Reflective"
cikkszám: M-101899
ár: **7.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Rendelési információk:
- rendelés leadható telefonon, sms-ben, e-mailben, levélben vagy a webshopon keresztül.
- rendeléskor **megadandó adatok:**
név, szállítási cím, értesítési telefonszám és/vagy e-mailcím, cikkszám, rendelt mennyiség és méret.
- a kiszállítás díja 1.200Ft az ország bármely pontjára, értékhátartól függetlenül.
Szállítási idő: 1-14 munkanap, készlettlől függően.

www.GPSHOP.hu
Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka
Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,
Tel./sms: **06 70 254 7906**, e-mail: **info@gpshop.hu**
Általános nyitvatartás: H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 13:00, vasárnap zárva.
Nyitvatartás július 29-31 között: Cs-P: 10:00 - 19:00, Szo: 9:00 - 13:00, vasárnap zárva.
*Minimum 25.000,- Ft ill. 50.000,- Ft értékű vásárláskor járó kedvezmény, további információ: **www.gpshop.hu**.

TARTALOMJEGYZÉK

2010. július



HÍREK	6	NEGYEDSZER IS ASI	72
Érdekességek az F1 világából		A murvás versenyen is a zirci pilóta nyert	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	15	„ÚJ” MEGMÉRÉTTETÉS	84
Dávid Sándor rovata		Bükkföldön harcolt a rali-túra mezőnye	
GUMILUTRI	16	SPRINTVERSENY	86
Montreal: Újabb kettős McLaren-diadal		Valódi terepfutam – igazi dagonyákkal	
VETTEL ÉS A MCLAREN NYERT	22	EGY HÉT KÉT VERSENYE	96
Másodszorra izgalmas lett a városi verseny		Autocross ob: Túrkeve és Szeghalom	
EZ TÖRTÉNT	30	JANI BÁ	98
A 25 éves Magyar Nagydíj érdekes momentumai		A hazai autósport egyik legidősebb versenyzője	
MEGÁLLÍTHATATLAN	40	CSAK A LEGJOBBAKNAK	102
Kiss Pál Tamás fantasztikus szériája		Eb-futam Nyírádon	
A LEGJOBB ÚJONC	43	SZOMSZÉDOLÁS	110
Michélsz Portimaóban első helyről esett ki		Slovakiaring: Gyorsasági OB V-VI. futam	
BEÉRET	44	ELŐTTE ÉS UTÁNA	114
Walter Csaba futamot nyert a GT3-ban		A bajnokság első külföldi futamának értékelése	
SZÜLETETT TEHETSÉG	47	TÚL A FÉLIDŐN	122
Az ACS formautójából Spanyolországba		Gokart: Utcai futam is várható	
AZ AUTÓSSPORT ÜNNEPE	52	KETTŐ PLUSZ EGY	126
Harmadszorra érkezett a Hungaroringre a WSR		Bemutató: Porsche 918 Spyder	
NINCS MEGÁLLÁS	56		
MotoGP: Öt hét alatt négy futam			
KÉT LEGÉNY	62		
Motocross ob: Borka és Firtosvári duplázott			
KEMÉNY CSATÁK	66		
Quadcross és Short Track: Így kezdődött az év			
A LEGSIKERESEBB	68		
A Ford 75. vb-győzelme			



**NE TOVÁBB!**

Rossi eltörte a lábát, oda az idei vb

Megint kiderült: a szupersztár sem superman. A kilencszeres világbajnok Valentino Rossi az Olasz Nagydíj szabadedzésén 190 km/h sebességnél óriásit esett, és a szárcapocscsontján nyílt törést szenvedett. A Doktort mentőhelikopterrel a firenzei kórházba szállították, ahol azonnal megműtötték. Vale még soha életében nem hagyott ki versenyt, de ezúttal a legoptimistább számítások szerint is csak Brnóban ülhet vissza Yamahája nyergébe. Az olasz ikon a balesettel így nagy valószínűséggel elvesztette az esélyét az idei világbajnoki címre.

(Max Rossi/REUTERS, 2010. június 5., Mugello)

MINDHALÁLIG

Bernie Ecclestone, az F1 impreszáriója sokadszorra is megerősítette, hogy csakis a halál választhatja el a száguldó cirkusztól. „Nem tudom abbahagyni” – mondta az Autocar című brit lapnak Ecclestone. „Számomra a visszavonulás felér a halállal. Ha egy reggel úgy ébredek, hogy nincs több probléma vagy nincs, ami miatt aggódhatnék, akkor többé már nem is éri meg felkelni.”



SOHA NE IGYÁL!

Mika Häkkinen ismét Magyarországra látogatott a „Johnnie Walker – Soha ne igyál, ha vezetsz!” kampány és a „Join the Pact” (Csatlakozz az egyezményhez!) kezdeményezések támogatására. Mindkét akció célja a felelősségteljes alkohol-fogyasztás népszerűsítése,



melynek keretében a márka tulajdonosa, Diageo idén egy világméretű játékot hirdetett meg, amelynek szerencsés nyertese egy egyedülálló kaland részese lehet: egy Vodafone



McLaren Mercedes Formula 1-es autót vezethet. A kelet-európai elődöntőnek az örökényi Euroring adott otthont, a ver-

senyre 8 országból érkeztek a szerencsés kiválasztottak, akiknek egy felejthetetlen napban volt részük. A versenyzők

közelebből is megismerkedhettek az autóversenyzés világával és találkozhattak Mika Häkkinennel.

PLUSZ EGY ÉV

2011-ben is a Red Bull versenyzője marad Mark Webber, akivel a Kanadai Nagydíj előtt hosszabbított szerződést az energiatalos alakulat. Bár az isztambuli balhé miatt elterjedt, hogy a különítmény nem tartja meg az ausztrált, utólag kiderült: az újabb, egy évre szóló kontraktus már Barcelonában olyan állapotban volt, hogy aláírhatták volna. „Közös megegyezéssel döntöttünk a hosszabbítás mellett, mert köztudott, hogy nem azért vagyok a Formula-1-ben, hogy gyarapítsam a létszámot. Pályafutásom ezen szakaszában örülök az újabb egy évnek. Továbbra is jól érzem magam itt, és nagyszerű egy olyan csapat tagjának lenni, amely a középmezőnyből küzdötte fel magát addig, hogy esélyes legyen a baj-

noki címre. Bízom benne, hogy további sikereket érünk el együtt a jövőben és valóra váltjuk célunkat, a világbajnokság megnyerését” – nyilatkozta Webber. Sajtóértesülések szerint a Red



Bull hamarosan hosszabbíthat Vettellel is: a német reménység szerződése 2012 végig érvényes, de állítólag egyre több istálló ólálkodik körülötte, így az energiatalosok már most megtoldanák a szerződést 2015 végéig.

SZABÁLYVÁLTOZÁSOK

Több szabályváltozásról is döntött az Európa Nagydíj előtt tartott genfi ülésén az FIA Motorsport Világtanácsa (WMSC). Mivel jövőre várhatóan 26 autóból áll majd a mezőny, újra bevezetésre kerül a 107 %-os szabály: ennek értelmében „azok, akiknek a kvalifikáción elért legjobb köre kívül esik a legjobb Q1-es időeredmény 107 százalékán, nem indulhatnak el a versenyen”.

Ugyanakkor „kivételes esetben, ha az illető a szabadedzésen kellően gyors kört tett meg, a bírák engedélyezhetik számára az indulást”. Lewis Hamilton montreali időmérő-mizériája kapcsán szabályba foglalták, hogy „az autók nem haladhatnak szükségtelenül lassan a boxba bevezető, illetve onnan kivezető körökben az időmérőn és a verseny előtt. A boxkijárat

megnyitását követően, a versenyzőknek a boxkijárat utáni és előtti Safety Car vonal között tartaniuk kell magukat az FIA által előírt maximális időhöz, amit mindig a versenyigazgató határoz meg az első edzésnap előtt, de a hétvége során – amennyiben szükséges – módosításra kerülhet”. Kimondja az új regula azt is, hogy az autóknak az edzések után önerőből kell eljutniuk a boxba, ahol üzem-

anyagmintát kell szolgáltatni az FIA-nak, tehát a versenyautókból nem fogyhat ki az üzemanyag. Lezárta azt a rést is a WMSC, amelyre Michael Schumacher monacói, utolsó körös előzése világított rá. „Mostantól egyetlen autó sem előzhet, mielőtt első alkalommal átszeli az 1. Safety Car vonalat azután, hogy a Safety Car behajtott a boxba. Ha viszont a Safety Car még a pályán

van az utolsó kör kezdetén, vagy az utolsó körben küldik pályára, a kör végén szintén be fog menni a boxba és az autóknak ilyenkor előzés nélkül kell továbbhaladniuk a kockás zászlóig” – áll a szövetségi közleményben. Döntött a WMSC néhány műszaki vonatkozású kérdésben is. Többek között 640 kilogrammra emelték az autók minimum súlyát, mert jövőre várhatóan visszatér a KERS. Bevezetésre kerül a versenyzők által menet közben állítható

hátsó szárny is, amely a légelélenállás átmeneti csökkentésével elősegítheti az előzéseket: a szövetségi közlemény szerint a versenyzők a szárnyat a rajt előtt vagy a futam második köre után variálhatják kizárólag előzési céllal, illetve futam közben csak akkor használhatják, ha a vezető elektronika jelzi, hogy ez lehetséges. Betiltják 2011-től a dupla difúzorokat és az F-csatornát is, utóbbit azzal a rendelkezéssel, amely kimondja:

„A versenyzők által állítható karosszériaelemekhez szükséges alkatrészeket kívül minden olyan rendszer, berendezés és módszer használata tiltott lesz, amivel a versenyző mozdulatai révén meg tudja változtatni az autó aerodinamikai jellemzőit”. Mivel a Mercedes F-csatornája passzív, a többi istállóval ellentétben a rendszer működtetéséhez nincs szükség a versenyző beavatkozására, így ez a rendszer további rendelkezésig vélhetően szabályos marad.

Sebastien Buemi, a Toro Rosso svájci tehetsége veheti át 2012-től Mark Webber helyét a Red Bull Racingnél – ezt engedte sejtetni az energiatalos cég sportszakmai tanácsadója, Helmut Marko, miután a 21 esztendőes sofőr törött kipufogóval versenyezve pontszerzőként végzett Montrealban, ahol egy körön át vezette is a versenyt. Dicséri Buemit jelenlegi felettese, a Toro Rossót irányító Franz Tost is: „A legjobb korszaka még csak ezután következik. Tudja, hogy nálunk jó kezekben van, itt nem nehezedik rá semmilyen szükségtelen teher” – mondta a szakvezető.

Kimi Räikkönenre vadászik a Renault istálló – állítja az olasz Autosprint című szaklap. Mint ismeretes, az idei évet a Citroën-juniorcsapatával a rali-vb-n töltő finnről sokáig az a hír járta, hogy főszponzora, a Red Bull révén jövőre a Red Bull racing színeiben tér vissza Mark Webber helyén, de mivel az energiatalos egylet szerződést hosszabbított az ausztrállal, ez a lehetőség bezárult. Bár az északi klasszis saját bevallása szerint csak később kezd gondolkodni azon, hogy mihez kezd 2011-ben, Gerrard Lopez, a Renault istálló többségi tulajdonosa állítólag nagy erővel dolgozik azon, hogy Vitalij Petrov helyére leigazolja a 2007-es világbajnokot.

Komolyan felmerült, hogy elveszítheti svájci vezetői engedélyét Lewis Hamilton: a McLaren világbajnokának a közelmúltban volt egy kisebb koccanásos incidense választott hazájában, ráadásul barátja, Nicole Scherzinger egy interjúban arról beszélt, hogy párjával gyakran száguldoznak az alpesi ország útjain. Mivel a brit versenyzőnek Melbourne-ben, az Ausztrál Nagydíj hétvégéjén is volt egy közúti balhéja (emiatt jelenleg is eljárás zajlik ellene), egy közúti biztonsággal foglalkozó svájci szervezet azt követeli a hatóságoktól, hogy az ország határain belül tiltsák el a vezetéstől a 2008-as világbajnokot.



KITÜNTETTÉK

10

Jenson Button, a McLaren címvédő világbajnoka a Török és a Kanadai Nagydíj között Londonban, a Buckingham-palotában járt, ahol II. Erzsébet királynő a Brit Birodalom lovagrendjének tagjává avatta. A 2009-es idény F1-es világbajnoka az érdemrend első fokozatát, az MBE-fokozatot kapta meg. „Ófelsége és a brit emberek elismerése a legnagyobb megtiszteltetés számomra, amit el tudok képzelni. A motorsportban az egész életem egy csodálatos utazás. Amikor nyolcéves kisfiúként elkezdtem gokartozni, csak álmodoztam arról, hogy egyszer majd a Formula 1-ben versenyezhetek és világbajnok leszek. Még most is hihetetlen, hogy mindezt sikerült megvalósítanom” – mondta az esemény kapcsán Button.

MICHELISZ
AZ F1-BEN

F1-es Renault-val száguldozott a Hungaroringen a WTCC magyar kiválósága, a ZengőDension Team színeiben versenyző Michélisz Norbert. A hímesházi



sofőr a különítmény 2005-ös autójával tett meg néhány kört: „Hihetetlen élmény volt! Sokkal élvezetesebb vezetni, mint egy túraautót, talán jobban is illik a vezetési stílusomhoz. Bármikor nagyon szívesen visszaülnék egy formula-autóba!” – számolt be tapasztalatairól az FIA által a 2009-es év tehetségének választott, a túraautó-vb-n egy Seat Leon TDI-vel vitézkedő magyar sofőr.

HOMOKFUTÓ

Jaime Alguersuari, a Toro Rosso 20 éves versenyzője az F1-es mezőny legifjabb tagja, de máris olyat művelt, amit még legtapasztaltabb kollégái sem csináltak. A katalán reménység május végén, a Red Bull Road Show keretein belül a Dominikai Köztársaságban tartott bemutatót, mégpedig a Karib-tenger partján, a homokban, ahol 180 km/órás sebességet ért el. A fiatal sofőr száguldozott Santo Domingo utcáin is, ahol több mint 200 ezren voltak kíváncsiak a produkciójára.

PIRELLI

Hivatalossá vált, hogy a Bridgestone év végi távozása után a Pirelli lesz az F1 hivatalos gumiszállítója, az olasz márka 2013 végig szerződhet a csapatokkal. Mint arról Paul

Hembergy sportigazgató beszámolt, az abroncsok felkészítését a teszttilalom miatt az új GP2-es autóval kezdik meg, s csak az évadzáró után vesznek igénybe F1-es kocsit: „Megbízható alapokra van szükségünk, hogy elkezdhessük gyűjteni az információkat. Talán meg kell győznünk a csapatokat arról, hogy egy három éves autó, vagy valami hasonló, megfelelő alternatíva lehet, ha meg tudnak állapodni arról, hogy melyik márka legyen. Kiváló választás lenne például a BMW” – fogalmazott a szakember.



Hosszú huzavona után a Pirelli lett a 2011-es gumiszállítója az F1-nek, a tesztet egy GP2-es autóval kezdik meg az olaszok



„Alguersuari olyat művelt, amit még legtapasztaltabb kollégái sem tettek soha.”



IRÁNY TEXAS!

2012-től újra lesz F1-es futam az Egyesült Államokban, mégpedig a texasi Austinban, egy vadonatúj versenypályán – jelentette be a promóter és a Formula One Management. A pálya nyomvonaláról, jellegéről és az építkezésről egyelőre nem közöltek részleteket, az oválpályás versenyzésen edződött amerikai közönség meghódításáért évtizedek óta küzdő Bernie Ecclestone azonban lelkenedik: „Az F1 amerikai történelmében először, egy világszínvonalú pálya épül az esemény fogadására” – mondta a szakági főmögul. A száguldo cirkusz legutóbb 2007-ben vizitált az USA-ban: nyolc éven át Indianapolis adott otthont az Egyesült Államok Nagydíjának, míg a távolabbi múltban Watkins Glen, Long Beach, Las Vegas, Detroit, Dallas és Phoenix volt a helyszín.

Sajtóértesülések szerint hamarosan visszatérhet az F1-be a száműzött korábbi Renault-vezér, Flavio Briatore, aki állítólag Bernie Ecclestone jobbkeze lesz a Formula One Management-nél. Az olaszt tavaly a Szingapúr-bundabotrány miatt meghatározatlan időre eltiltották mindenféle szerepvállalástól az F1-ben, de fellebbezését követően egy francia bíróság úgy határozott, hogy a szakembert legfeljebb 2013-ig lehet eltiltani. Briatore csapatfőnként semmiképp nem akar szerepet vállalni, de állítólag Ecclestone szívesen látná a Formula One Management kötelékében, ahol – ha minden igaz – hamarosan a sportág szponzorációjáért felel majd.

Újabb fiatal versenyzőt karolt fel a Ferrari tehetséggondozó programja, a Driver Academy: a Scuderia a jövőben a mindössze 11 éves kanadai gokartos, Lance Strollt is támogatja majd. „Nagyon fiatal, de a gokatozás világában máris megmutatta, hogy rendkívüli tehetség. Lépésről lépésre fogjuk követni az észak-amerikai szereplését és hamarosan részt vesz majd a maranellói kurzusokon is” – mondta a Driver Academy programért felelős vezető, Luca Baldisserri. Stroll azzal mutatkozott be a Ferrarinél, hogy egy montreali gokartversenyen legyőzte a márka egyik F1-es versenyzőjét: állítólag Alonso volt az áldozat, de a Scuderia tapintatosan nem nevezte meg a vesztest.

Jelentős elismerésben részesül a brit mérnök-legenda, Steve Hallam, aki 1982-től 2008-ig a Lotus és a McLaren kötelékében a Formula 1-ben is dolgozott. A szakember a huddersfield-i egyetem – amelynek elismert autópári kara is van – díszdoktorrá avatja. Hallam jelenleg a NASCAR-ban tevékenykedik, ahol a Michael Waltrip Racingnél ügyvezetőként és sportigazgatóként dolgozik.

11



F1-ES PICK

A Vodafone különleges ajándékkal kedveskedik a Magyar Nagydíj idején hazánk egyik legnevesebb hungarikumának: a Pick logója a mobilszolgáltató jóvoltából felkerül a Vodafone McLaren Mercedes csapat világbajnokok – Jenson Button és Lewis Hamilton – által vezetett versenyautóira. A Vodafone

a McLaren Mercedes csapat elkötelezett támogatójaként immár 2007 óta a csapat sikeréért dolgozik. Ezt a sikert osztja meg most a Pickkel, amelynek logójával tévénezők milliói találkozhatnak majd a Magyar Nagydíj hétvégéjén a pilótafülkék alatt. Az együttműködést egy látványos akció

keretében hozta nyilvánosságra Beck György, a Vodafone elnök-vezérigazgatója, és Csányi Sándor, a Pick márkát is magában foglaló Bonafarm csoport alapítója, amelynek során csapatmunkában szabályos kerékserét hajtottak végre egy Vodafone McLaren Mercedes versenyautón. A szá-

guldó cirkusz – amely egy-egy futam alkalmával közel 20 millió angol, német és magyar szurkolót szögez a képernyők elé – dinamikus változó világán keresztül a Vodafone rendkívüli márkaismertséget, valamint márkaépítési lehetőséget kínál a Pick által képviselt értéknek és minőségnek.

MARADHAT

Felipe Massa 2012 végéig a Ferrari versenyzője marad – tudatta a Kanadai Nagydíj előtt a maranellói közlöny. Noha a brazil menesztéséről heteken át pletykált a világsajtó, Stefano Domenicali csapatfőnök szerint fontosnak

A pletykák ellenére Massa szerződést hosszabbított és még két évet versenyez a Ferrarival



ÁTÁLLT

Július elsejétől a Ferrari alkalmazásába szegődik Pat Fry, aki az utóbbi 18 esztendőt a McLaren istállónál töltötte. A 46 éves szakember a Ferrari közlése szerint Aldo Costa technikai igazgató helyetteseként dolgozhat Maranellóban. „Szomorú, ha egy olyan kiváló mérnök, mint Pat, elhagyja a csapatunkat. Nagyon kedveljük őt, de mindenki a saját életét tartja szem előtt, és el kell fogadnunk, ha valaki más-hogyan képzei el a jövőjét” – nyilatkozta Jonathan Neale csapatmenedzser. „Ez nem befolyásolja a jövőbeli terveinket. Erős csapat vagyunk, és ezt kívánjuk fenntartani továbbra is.”

PERESKEDÉS

Csalás miatt pert indított a Lotus ellen a Force India: Vijay Mallya csapata szerint az újonc zöld-sárgák műszaki guruja, a korábban a Force



Indiát erősítő Mike Gascoyne az Aerolab és a Fondtech létesítményein és adatain keresztül komponenseket, szellemi ter-

mékeket és a Bridgestone által kizárólag a Force India számára licenzelt abroncsokat használt a T127-es Lotus szélcsatorna-modelljén. Gascoyne-ék hamar visszafricskáztak a silvers-tone-i csapatnak: leigazolták a Force Indiánál néhány héttel korábban technikai igazgatóvá előléptetett Mark Smith-t, aki új állomáshelyén is hasonló szerepet tölt majd be, s vele együtt érkezik a hinghami alakulathoz a tervezőcsapat két prominens tagja, Lewis Butler és Marianne Hinson is. Előbbi főtervezőként, utóbbi vezető aerodinamikusként erősíti majd a zöld-sárga alakulat kötelékét.

KERESZTVÍZ

Michael Schumacherről a harmatos montreáli szereplés után újfent leszdedte a keresztvízet a nemzetközi sajtó, azonban a Mercedes GP vezérkara sokadszorra is kiállt a hétszeres világbajnok mellett. „Meglépődtem azon, hogy az emberek erre a következtetésre jutottak” – mondta a csapat ügyvezetője, Nick Fry. „Michael jó pozícióban volt a defektjéig, de aztán történt valami, és kiközöklent a ritmusból. Picit korán raktuk fel az autójára az opciós gumikat, amit talán nem kellett volna, máskülönb jobban tudott volna védekezni. A csapaton belülről szemlélve teljesen másként fest az, ami történt.” Bár Rosberg minden tekintetben jobban áll, Fry szerint nincs különbség a két versenyző között: „Nem látunk jelentős különbséget Nico és Michael teljesítménye között. A sportban egyszer ez történik, egyszer az. Egyszer véget ér a szerencsesorozat és az ellenkezője történik. Nagyon elégedettek vagyunk Michael teljesítményével és nem látok okot arra, hogy miért ne lehetne jó. Folyamatosan javul és rendre jó munkát végez” – fogalmazott a szakember.



Megkapta az FIA-tól az engedélyt a névváltoztatásra Peter Sauber istállója, így a BMW név az idei szezon végén végleg eltűnik a száguldó cirkusból. Sauber az utolsó pillanatban mentette meg a hinwilli istállót az alakulatot az utóbbi négy évben működtető BMW tavalyi kivonulása után, így idén a televíziós pénzek miatt fontos jogfolytonosság érdekében a régi névvel versenyeznek. Ennek köszönhetően faramuci helyzet állt elő: a BMW-Sauber néven futó alakulat versenygépeit ugyanis Ferrari V8-asok hajtják. Sajtóközleményein és egyéb felületein az alakulat egyébként egy ideje már a „Sauber Motorsport” nevet használja.

Nicolas Prost, a korábbi négyszeres világbajnok Alain Prost fia múlt hétvégén, Magny-Cours-ban kipróbálhatott egy F1-es Renault-t. A francia reménység a márka tavalyi, R29 típusjelű versenygépével száguldzott a korábbi nagydíj-helyszínen. A 28 esztendő kis Prost a Renault Roadshow keretein belül ízelhetette meg a száguldó cirkuszt és köreit a helyszínen tekintette meg édesapja is. Érdekes, hogy a neves papa 1981 és 1983 között maga is versenyzett a fekete-sárgáknál, három év alatt 9 diadallal öregbítette a márka hírnevét.

Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke továbbra sem tett le arról, hogy egy vörös versenygép volánja mögött az F1-ben indítsa a MotoGP fenomenját, Valentino Rossit. Az olasz klasszis – aki korábban több ízben tesztelt a maranellói csapatnál és versenyzői szerződését is többször napirendre került már – vélhetően marad a kétkerekűek világában, Montezemolo azonban leszögezte: ha bevezetése kerülné a Ferrari által sürgetett szabály, amely lehetővé tenné a csapatoknak egy harmadik autó indítását, kísérletet tennének a „Doktor” leigazolására.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel
az Autósport és Formula Magazinra
és az Öné lesz a két eredeti

VODAFONE McLAREN MERCEDES

táska egyike.

A: UNISEX VÁLTÁSKA
B: LAPTOPTÁSKA

A termékeket felajánlotta Magyarország és Európa
első Vodafone McLaren Mercedes üzlete
Mammut I. Bevásárlóközpont, II. emelet
1024 Budapest, Lövőház u. 2-6.,

Magyarország autósport magazinja minden hónapban a posta-
ládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legiz-
galmasabb képeivel és háttérinformációival! Csak küldje el nekünk
az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát!

1 éves (11 szám)	6990 Ft
AFM előfizetés ajándékkal	
1/2 éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül)	3790 Ft
További lehetőség: ajándék nélküli éves előfizetés	5490 Ft

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

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

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

**Autósport és
Formula**

A fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazint:

☐ egy évre - 5490 Ft ☐ fél évre - 3790 Ft
☐ egy évre, ajándékkal - 6990 Ft
☐ A: Unisex váltáska ☐ B: Laptop tásk

Név:

Lakcím:

Tel.:

E-mail:

A megrendelőszelvényt
(vagy annak másolatát)
a következő címre kérjük
beküldeni:

**Autósport és
Formula Magazin**

3504 Miskolc, Pf. 90.

Telefon: 06-46-505-490

E-mail: elofizetes@formula.hu

KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

BIZTONSÁG

Gilles Villeneuve, a „Karambolkirály”,
a „Zűrzavar hercege” és más kitüntető cí-
mek birtokosa, akit Enzo Ferrari a fiaként
szeretett, Niki Lauda pedig minden idők
leggyorsabb Forma-1-es versenyzőjének
tart, miközben azt kívánta bizonyítani az idős
Mágusnak, hogy gyorsabb, tehát jobban is
szereti, mint Pironi, a másik fiú, 1982-ben,
Spa-ban, az edzés utolsó, a leggyorsabbnak
szánt körében halálos balesetet szenvedett.
Ugyanazt a hibát követve el, mint Webber,
legutóbb, Valenciában. Aki aztán sértetlenül,
karcolás nélkül úszta meg a bukást.

Gilles a lassan totyogó Jochen Mass-t érte
utol száguldv, aki a tükörből látva a veszélyt,
hirtelen nem is tudta merre térjen le az ide-
ális ívről, picit balra, majd inkább jobbra
mozdult, és ez a pillanatnyi tétozás elég
volt ahhoz, hogy Villeneuve, utána mozdulva,
éppen nekivigye Ferrarija első kerekét Mass
autója hátsó kerekeinek. Hasonlóan, mint
Webber Kovalainen abroncsainak.

A Ferrari hatalmas hátra szaltót ugrott,
majd orral a földbe fúródott. Gilles az
ülésével együtt kiszakadt, és a túloldali
„majomfogó” dróthálóban kötött ki, gya-
korlatilag már holtan. A Ferrari a becsapó-
daskor már „repülő tárgy”-ként viselke-
dett, s hatalmas erőhatások érték. Amikor
a tervező Forghierit kritizálták, mondván,
hogy alultervezte az autót, elmondta,
hogy minden csavart, amelyek az ülést tar-
tották, s amelyek elszakadtak, nyolc tonná-
ra méretezett. „Mennyire kellett volna?”
– kérdezte – „Hol lehet a határ?”

Az egész világ volt más.

Az autók, a pályák, a biztonsági berende-
zések. Abban a Ferrariban, (és minden akkori
autóban), a versenyzők szinte közvetlenül
az első kerekek fölött ültek, a lábuk az autó
orrába ért. Egy akkori autóban Webber is
meghalt volna. Most megmentette a hosz-
szú csőr, amely az aszfaltba ütközve felfogta
az erők nagy részét azzal, hogy minden
leszakadt róla, felemészítve a becsapódás
erejét. A sebességét pedig kifogta a gumifal,
a „majomfogó” helyett.

Végül ne felejtünk ki a szerencsét.

Én láttam ugyanis, és majdnem infarktust kap-
tam, végül hinni sem akartam a szememnek,
amikor Monzában, a „kis” Fittipaldi, ez a szü-

letett „Bel-Ami” autójával egy teljes hátra
szaltót ugrott, és talpra érkezvén, ment tovább!
A gyönyörű haja szála sem görbült meg...
Sokan magától értetődőnek veszik, hogy
manapság a versenyzők elborzasztó bal-
eseteket úsznak meg következmények nélkül.
Hogy megússzák, az jó. Az tökéletesen
megfelel Bernie Ecclestone sokszor hangoz-
tatott elvárásának: „A néző mindig eseményt,
izgalmat, veszélyt, sőt vért szeretne látni, mint
minden cirkuszban. A mi feladatunk pedig,
hogy úgy csináljuk MINTHA, de a legnagyobb
biztonság mellett, és vér nélkül.” De soha
nem szabad elfelejteni, hogy sok versenyző-
nek kellett ezért meghalnia (Senna, Ratzen-
berger, De Angelis, Ronnie Peterson, és má-
sok), és nagyon sok embernek kellett Jackie
Stewarttól kezdve nagyon sokat dolgoznia
azért, hogy a versenyek ilyen biztonság mel-
lett bonyolódhassanak le: az aktív és passzív
biztonság magas színvonala mellett.

Ez a színvonal minden mai, modern pályán
jelen van, ezért tévúton járnak mindazok,
akik a „szűk elit” érdekében a legszívesebben
kitiltanák a mezőnyből a végre odacsábított
„új fiúkat”, csupán azért, mert lassabbak
és talán tapasztalatlanabbak, mint „a nagyok”.
Elfelejtik, hogy ezen „második ligás” csapatok
és versenyzők nélkül a futamok ismét a dög-
unalomba fulladnának, mint az elmúlt évek-
ben. Ezek az új versenyzők nem kerékkötői,
hanem kovászai a versenyeknek, teljes értékű



**"Manapság a versenyzők
elborzasztó baleseteket úsznak
meg következmények nélkül."**

tagjai a cirkusznak! Aki elébük akar kerülni,
az kerülje ki, előzze meg őket, és ne menjen
nekik, mint Webber, éktelen igyekezeté-
ben. Akik pedig a nagy mezőnyöktől, a nagy
forgalomtól féltik a menőket, azoknak végül
is megint Ecclestone-t tudom idézni. Aki, ami-
kor a városligeti, lehetséges budapesti pályát
mutattuk meg neki 1983-ban, és amikor
Nádasdi Jancsi óvatoskodva a sok fát hozta fel
ellenkezésül, csak annyit mondott: „Na és?”
A versenyzőknek van szemük, látnak. Majd
úgy mennek, hogy ne menjenek a fának!”
Egyetértek. Egymásnak se!



GUMILUTRI

A pálya hossza:	4,361 km
Versenytáv:	70 kör – 305,270 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	25-27 fok
Aszfalt hőmérséklete:	38-41 fok
Leggyorsabb kör:	
Robert Kubica	1:16,972

Hoch2wei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters

sújtotta. Hamilton és Button panaszkodása ellenére másnap drasztikusan javult az M4-25 balansza, ezzel együtt a kezelhetősége is. A délelőtti szabadedzésen Hamilton volt a legjobb, s bár a végén a falat lekoccolva megsértette az autó jobb oldalát, formáját sikerült átmentenie az időmérőre: 2008 világbajnoka mindhárom etapot nyerte, a Q3 hajrájában futott 1:15,105-ös ideje zsinórban második ideit pole pozícióját hozta, megtörve ezzel a Red Bullot idei kvalifikációs egyeduralmát. Webber 0,268 másodperces hátránnyal zárt a 2. helyen, de míg a brit a futam első etapjára nézve kockázatosnak tartott szuperlágú gumival érte el legjobb idejét, addig az ausztrál a keményebb keve-

Hamilton és Button autója
Kanadában egyszerűen
utólérhetetlen volt
az ellenfelek számára,
csatákat csak a mezőny
közepén láthatott
a közönség

rékű Bridgestone-ra voksolt. Kollégájához hasonló taktikát alkalmazott a 3. rajthelyet megszerző Vettel is, míg a német mögött záró Fernando Alonso Ferrariján és Button McLarenjén – Hamiltonhoz hasonlóan – szuperlágý abroncsok feszültek. Az idómérő pozitív meglepetése Vitantonio Liuzzi volt, aki egészen a 6. helyig repítette a Force Indiát, a negatív szenzációról pedig Michael Schumacher gondoskodott. A német már Q2-ből sem jutott tovább és csak a 13. helyen zárt, ráadásul Nico Rosberg 10. helye sem jelentett vigaszt a Mercedes GP-nek. Hamiltonék vasárnap is jól „gumiztak”, ami kettős győzelmet ért a biztonsági autó nélkül is mozgalmal futamon. A brit sofőr csapat- és honfitársa, Button után, Alonsóval együtt már a 7. körben lecserélte a gyorsan kopó szuperlágý abroncsokat, majd két hibátlan,

Sebastian Vettel váltóprobléma hátráltatta a viadalon, de a fiatal német úgy érezte, hogy a Red Bull stratégiája is hagyott némi kívánnivalót maga után: „Meglepődtem, hogy az élről érkeztem az első kerékcserémre, de csak a negyedik helyre tértem vissza. Pedig minden úgy történt, ahogyan azt megíjoltuk. A többiek korán bejöttek új gumikért, ahogyan arra számítottunk. Ezzel normál esetben elszállt volna a versenyük, mert forgalomba kellett volna visszatérniük, de nem így alakult. Amikor a boxkiállás után visszatértünk a pályára, már előtűnk voltak. Rá kell jönnünk, hogy ez hogyan fordulhatott elő” – mondta az ifjú reménység.



„A McLaren vasárnap is kiváló
abroncstaktikát alkalmazott,
így simán nyerték a montreáli
versenyt.”



középkemény Bridgestone-okon futott etap-
pal magabiztos győzelmet aratott. Button
15 körrel a leintés előtt szorította a dobogó
3. helyére Alonsót, amikor a spanyol megtor-
pant Karun Chandok lekörözendő Hispaniája
mögött. A kétszeres világbajnoknak több
ízben is meggyűlt a baja a lekörözendőkkel
és emiatt a Ferrari határozott álláspontja sze-
rint a győzelmet veszítette el.
Az éltíró mögött a Red Bullok zártak, akik
házon belül is eltérő gumistratégiát alkal-
maztak: a 4. helyen leintett Vettel a középső
etapra rakatta fel a szuperlágy abroncsokat,
de hátráltatta, hogy szinte végig váltóprob-
lémával küszködött, Webber pedig a ver-
seny előtt végrehajtott váltócsereért kapott
5 rajtpozíciós büntetés után hiába állt
az élre, szuperszoft gumik menetét az utol-
só etapra halasztotta, így csak az 5. pozíci-

óban végzett és elveszítette vb-listavezetői
státuszát. Rosberg végzett a 6. helyen, maga
mögé utasítva Robert Kubica Renault-ját
és Sebastien Buemi Toro Rossóját: a svájci
reménység a futam egyik szenzációja volt
és hosszú, 15 körös első etapjának köszön-

hetően pályafutása során először egy kör
erejéig a mezőny élén is autózott.
A pontszerző zóna a két Force Indiával
egészült ki: Liuzzi a csapattárs Adrian Sutil
előtt végzett, miután a rajtnál két ízben
koccant Felipe Massával és a boxba kellett

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Lewis Hamilton: „Fantasztikus hétvége volt, minden csodálatosan ment. A csapat kiváló munkát végzett
• az egyik legnehezebb versenyen, így most büszke és boldog vagyok. Más pályákon, ahol több leszorítóőrre lesz szükség,
a Red Bullnak lesz némi előnye velünk szemben, de igyekszünk ledolgozni ezt. A versenyhétvégéken mi vagyunk a jobbak és re-
mélem, hogy ez így is marad.”



2. Jenson Button: „Nagyon élvezetes és nehéz versenyen vagyunk túl. Mivel a gumik itt másként viselkedtek
• a megszokottnál, pokoli futam volt. Lewis fenomenális munkát végzett, jómagam pedig örülök annak, hogy befejeztem
a versenyt és szerettem néhány pontot. Fernando üldözése közben elkoptak a gumijaim, így a csapattársam ellen már nem lett
volna esélyem a futam hajrájában.”



3. Fernando Alonso: „Végre újra a legjobb helyekért harcolhattam. Ma megszerezhetünk volna a győzelmet,
• de ez nem jött össze, mert néhány alkalommal drágán megfizettünk a forgalomért. El akarjuk érni a céljainkat, igye-
keznünk kell mindig dobogón végezni. Ez az eredmény csodálatos motiváció a csapat számára. Ma igazán jó munkát végeztek
a stratégiával és a boxkiállításokkal is.”



A nagy küzdelem
ellenére mindkét
Force India pontot
szerzett, a Sauber
viszont csak egy
páros kiesést
könyvelhetett el

hajtania új orrkúpért, a hajrához közeledve
pedig sikerült megelőzniük Schumachert,
akit röviddel korábban Massa hátulról
megpöccintett. Az incidens miatt a brazil
7 körrel leintés előtt orrkúpcsereére kény-
szerült és csak 15. lett, a futam korábbi
szakaszában egy defekt miatt – ezt egy Ku-
bicával vívott kerék a kerék melletti csata
közben kapta – extra boxkiállást is beiktató

német pedig visszacsúszott a 11. helyre, így
az időmérő után újra lebörgött. Az újoncok
csatáját Heikki Kovalainen 16. helye révén
a Lotus nyerte, ráadásul a finn maga mögé
utasította Vitalij Petrovot is. Az orosz újonc
két boxon áthajtós büntetést is kapott:
az egyike kiugró rajt miatt, a másikat pedig
azért, mert nekikoccant Pedro de la Rosa
Sauberjének.

A Kanadai Nagydíj végeredménye

1. L. Hamilton	SS-M-M	McLaren MP4-25-Mercedes	58 kör, 1:33:53,456
2. J. Button	SS-M-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 2,254
3. F. Alonso	SS-M-M	Ferrari F10	+ 9,214
4. S. Vettel	M-SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 37,817
5. M. Webber	M-M-SS	Red Bull RB6-Renault	+ 39,291
6. N. Rosberg	SS-M-M	Mercedes MGP-W01	+ 56,084
7. R. Kubica	M-M-M-SS	Renault R30	+ 57,300
8. S. Buemi	M-M-M-SS	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
9. V. Liuzzi	SS-M-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 1 kör
10. A. Sutil	SS-M-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 1 kör
11. M. Schumacher	M-M-M-SS	Mercedes MGP-W01	+ 1 kör
12. J. Alguersuari	SS-M-M-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
13. N. Hülkenberg	M-M-M-M-SS	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
14. R. Barrichello	SS-M-M-M	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
15. F. Massa	SS-M-M-M-SS	Ferrari F10	+ 1 kör
16. H. Kovalainen	M-M-M-SS	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
17. V. Petrov	M-M-M-M-SS	Renault R30	+ 2 kör
18. K. Chandok	M-M-SS	HRT-Cosworth	+ 4 kör
19. L. di Grassi	M-M-M-SS	Virgin VR01-Cosworth	+ 5 kör
Nem érték célba:			
T. Glock	M-M-M-SS-SS	Virgin VR01-Cosworth	50. kör
J. Trulli	SS-M-M-M-M	Lotus T127-Cosworth	43. kör
P. de la Rosa	M-M-M	Sauber C29-Ferrari	30. kör
B. Senna	M	HRT-Cosworth	13. kör
K. Kobayashi	SS	Sauber C29-Ferrari	1. kör

Több incidenst is vizsgált a versenybíróság
a futam után. Michael Schumacher ellen azért
indítottak vizsgálatot, mert a német a futam
hajrájában az utolsó kanyarnál keresztbe
húzódott Felipe Massa előtt, aki hátulról neki-
koccant: a Mercedes GP veterán klassziszt
nem találták sportszerűtlennek. Massát ezzel
szemben megbüntették: mivel az eset után új
orkkúpért a boxutcába kellett mennie és ott
átlépte a sebességhatárt, 20 másodperces
büntetéssel sújtották, de ez nem befolyásol-
ta a brazil sofőr eredményét. Robert Kubicát
figyelmeztetésben részesítette a testület,
miután a Renault versenyzője a második box-
kiállása előtt pozícióharcot vívott a Force India
menőjével, Adrian Sutillal, aki az utolsó kanyar
előtt fékezett, mire a lengyel sofőr kivágott
mögüle és az ütközést éppencsak elkerülve
behajtott a boxba. Figyelmeztetést kapott
a Toro Rosso ifjú titánja, Jaime Alguersuari is,
aki a futam korai szakaszában a Williams vete-
ránjával, Rubens Barrichellóval koccant.

Mark Webbert, a Red Bull versenyzőjét nem
keserítette el, hogy elvesztette vb-éllovas
státuszát a montreáli összcsepáson: „Nem ért
meglepetésként, hogy a második kiállásom után
az ötödik helyre tértem vissza, mert tudtam,
hogy Lewis mögött feltorlódtak a többiek. Utá-
na már kíméltem az autót a következő futamra.
Számítottunk rá, hogy itt nehéz versenyünk
lesz, de így is jobbak voltunk, mint reméltük.
Szerettem volna pezsgőzni ma, nem jött össze,
de biztos vagyok benne, hogy visszavágunk” –
mondta a váltócsere miatt kapott 5 rajtpozíciós
büntetésével a 7. helyről startoló ausztrál.

Törött kipufogóval futotta pályafutása ed-
digi legjobb versenyét a Kanadai Nagydíjon
a Toro Rosso fiatal titánja, Sebastien Buemi,
aki életében először hajtott vezető pozícióban
F1-es futamon, sőt, Michael Schumachert is
megelőzte. „Szuper boldog vagyok. Élveztem
a harcokat, főként Schumacher megelőzését,
ami nehéz volt, mert bár azonos gumikon
autóztunk, ő egy igazi harcos. Nehéz volt
ez a délután, mert a gumik gyorsan koptak.
Ez volt az oka annak is, hogy háromszor áll-
tunk ki, ami nem megszokott. Aggasztott az is,
hogy a futam kezdetétől fogva törött kipufo-
góval autóztam” – értékelt a svájci reménység.



Költséghatékony, megbízható
informatikai megoldásokért forduljon
a Synergon Rendszerintegrátorhoz!



MONTREÁL

Az egy esztendő kihagyása után
visszaköszönő, féligmeddig városi
pálya rengeteg nézőt vonzott,
bár sokakat már a futball-vb
tartott lázban. A német pilóták
például a válogatott mezében
pózoltak a fotósoknak.



VETTEL

GYŐZÖTT – A MCLAREN NYERT

Valenciában izgalmasra sikeredett a városi verseny

Sebastian Vettel pole pozícióból rajtolva aratott győzelmet az Európa Nagydíjon, a futam mégsem erről, hanem a másik Red Bull-menő, Mark Webber horrorisztikus légipiruettjéről marad emlékezetes. Az eset rávilágított a biztonsági autós szabály problémáira is.

Mészáros Sándor

HochŰzei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters



Valencia Street Circuit

A pálya hossza:	5,440 km
Versenytáv:	57 kör – 310,080 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	26-28 fok
Aszfalt hőmérséklete:	41-48 fok
Leggyorsabb kör:	
Jenson Button	1:28,766



Csak az előző két futamot nyerő McLaren maradt ki a Valenciára időzített újabb fejlesztési hullámból: míg a Red Bullnál a tökéletesített F-csatorna volt a legfőbb újdonság, addig a Mercedes és a Renault az energiatálosoktól ellesett, a gázokat a diffúzorán át elvezető kipufogó-rendszerrel, a Ferrari pedig ezt és sok más újítást is magában foglaló csomaggal támadott a spanyolországi város utcáin.

0,075 másodperccel letaszítva onnan Webbert. Lewis Hamilton saját magát is meglepve csípte meg a 3. rajtkockát a fejlesztések nélküli McLarennel, így a két Ferrarit, a zárófázist tiszta kör nélkül záró Alonsót és Felipe Massát utasította maga mögé. Robert Kubica révén egy Renault végzett a 6. pozícióban, ráadásul csapattársa, Vitalij Petrov is bekerült az utolsó szakaszba, ahol a 10. helyet szerezte meg. A páros



Fent pontosan látható, miképpen marad le Webber a rajtnál és hogyan veszi át a helyét Hamilton és Alonso

Miután pénteken előbb Nico Rosberg Mercedesé, majd Fernando Alonso Ferrarija végzett az eredménylista élén, úgy tűnt, hogy az újdonságok jelentősen átszabhatják a hierarchiát. Szombaton kiderült, hogy erre nem sok esély van. Vettel délelőtt az élre ugrott, néhány órával később pedig – Sanghaj óta először – a pole pozíciót is megszerezte: a német már a Q2-ben is a legjobbnak bizonyult, a Q3-ban pedig 1:37,587-es idővel végzett az élén,

tagjai közé a McLaren vb-címvédője, Jenson Button, valamint a hajszálra azonos, 1:38,428-as időt futó Williams-duó, Nico Hülkenberg és Rubens Barrichello férkőzött be. Negatív meglepetéssel a Mercedes szolgált: bár a csillagosok elsősorban kvalifikációs javulást vártak az újdonságoktól,

MINDENFÉLE

Idei negyedik, karrierje nyolcadik pole pozícióját ünnepelhette Sebastian Vettel, akinek vasárnap is bőven volt oka az öröme. A Red Bull fiatal németje a verseny után idén másodszor, karrierje során hetedik alkalommal pezsgőzhetett a dobogó legfelső fokán.

Mark Webber csodával határos módon úszta meg a valenciai légibemutatót, amivel sokak szerint a Red Bull Air Race-en is indulhatott volna. A kenguruföldi sofőr nem kezdett torzskodásba, de azt leszögezte: Heikki Kovalainen az incidens előtt az indokoltnál jóval hamarabb fékezett. „Sokkal gyorsabb voltam, mint Heikki, aki a fékezési pontnál jóval, körülbelül 80 méterrel hamarabb már elkezdett lassítani. Hála Istennek, az autó kellően biztonságos. Rendben vagyok, s bár veszítettem néhány pontot, a végén már nem emiatt aggódtam, hanem azért, hogy indulhatok-e Silverstone-ban” – mondta a versenyző, akit az incidens után a pálya kórházába szállítottak kivizsgálásra. Webber leginkább a totálkárusra tört RB6-os versenygépet sajnálta, amihez erős érzelmi szálak fűzték: „Monte-Carlóban és Barcelonában ezzel a kasztnival győztem, több pole pozíciót is szereztem vele, így ez a kocsi nagyon jó volt hozzám. Jó volt hozzám ma is, hiszen megvédte az életemet.”

Nem csak a biztonsági autós fázisra vonatkozó limitidőt megszegő kilenc versenyző kapott időbüntetés a futam után, hanem a Virgin Racing versenyzője, Timo Glock is: a németet a kék zászlók figyelmen kívül hagyásáért szankcionálták.

Ross Brawn, a Mercedes GP csapatfőnöke elismerte, hogy az Ezüstnyílhoz készített újdonságok nem váltották be a csapat reményeit. A szakvezető nem bírta a Montreal után újabb csúfos hétvégét produkáló Michael Schumachert sem. A németet a biztonsági autós fázis alatt rossz ütemben hívták ki kerékcserére, így hosszú másodperceket kellett várnia a boxutca kijáratánál, ahol épp piros fényjelzés volt érvényben: „Meglátásunk szerint egészen addig nem lehetett volna piros a jelzőfény, amíg az autók nem sorakoztak fel a biztonsági autó mögött. Arra kérjük az FIA-t is, hogy nézzen utána ennek. Amikor Michael bejött, még nem sorakoztak fel az autók és 18 másodperc választotta el egymástól Hamiltont és Kobayashit. Michael mindent megtett a felzárkózásért, de ezen a bosszantó délutánon ez már nem sikerülhetett” – fogalmazott a szakvezető.



24

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Remek, hogy újra győztünk, ráadásul egy olyan helyszínen, ahol nem is számítottunk erre. Kellően gyorsak voltunk a futam során végig ahhoz, hogy előnyben legyünk és biztonságban hazahozzam az autót, de nem volt olyan könnyű dolgom, mint ahogyan tűnt. Sikertől nagyon hamar hozzászoknom a versenyen első ízben használt F-csatorna működtetéséhez is.”



2 Lewis Hamilton: „Közel voltam Sebastianhoz a rajtnál, de végül nem sikerült megelőznöm, később pedig már utolérhetetlen volt. Amikor a biztonsági autó kijött, nehéz volt feldolgozni a sok információt: csipogott a figyelmeztető hang és villogott a kijelző a kormányon is. Megelőztem a biztonsági autót, de utána letöltöttem az ezért járó büntetés: 60 km/órás sebességgel végigsorogni a boxutcán elég hosszú idő.”



3 Jenson Button: „Sokáig autóztam Kobayashi mögött, mert tudtam, hogy a boxba kell hajtania. Ma kis leszorítóerővel autóztam, így az egyenesekben jó volt a csúcssebesség, de a kanyarokból kijövet nem tudtam a közelébe kerülni. Amikor kiment a boxba, volt három vagy négy gyors köröm, amit nagyon élveztem. Az autót jónak éreztem és azt kívánom, bárcsak több körön át játszodozhattam volna vele.”

Nico Rosberg a 12., Michael Schumacher pedig csak a 15. rajtpozíciót szerezte meg. Vettel a futamon magabiztos győzelmet aratott, egy pillanatra sem ingott meg.



Pedig volt kavarodás bőven: a borzalmasan rajtoló, a 9. helyre visszacsúszó Webber idejekorán, már a 7. körben a boxba hajtott új gumikért és a 18. helyről hajrába kezdett, de a 8. körben hátulról

eltráflta Heikki Kovalainen Lotusát. A Red Bull a levegőbe emelkedve döbbenetes piruetet mutatott be, fejtetőn landolt, majd újra négy kerékre állva a gumifalba fúródott. Miután az ausztrál csodák csodájára sértetlenül kikészálódott a rommá zúzott RB6-ból, a versenybíróság pályára küldte a biztonsági autót. Ennek hatására megindult a keréksere-invázió, ám előtte történt egy fontos szösszenet. A 2. helyen autózó Hamilton röviddel később érte el a második Safety Car-vonalat, mint a pályára tartó SLS AMG és meg is előzte Bernd Mayländer autóját: ezen főként a brit mögött érkező Ferrari-duó rágott be, akik a biztonsági autó mögött jutottak el a boxutca bejáratáig és a keréksere után Alonso a 10., míg Massa a 17. helyre esett vissza. Domenicaliék a pitwalltól azonnal panaszt tettek a versenybírósnál,



döntés azonban csak a 26. körre született: Hamiltont boxon áthajtós büntetéssel sújtották, de akkorra már olyan előnyre tett szert, hogy miután 60 km/órás tempóval átgördült a 240 méter hosszú boxutcán, könnyedén megtartotta a 2. helyet. A futam után – jókora felháborodást kiváltva – kilenc másik versenyzőt is 5 másodperces időbüntetéssel sújtottak, mégpedig a versenyigazgató által a Safety Car-fázis idejére megállapított biztonsági időlimit átlépése miatt.

Hamilton a futam végéig megőrizte a 2. pozíciót, míg a dobogó legalsó fokára csapattársa, Button állhatott fel. A dobogósok mögött a Williams idei legjobb eredményét produkáló Rubens Barrichello végzett, nyomában Robert Kubica Renault-jával és Adrian Sutil Force Indiá-jával. A 7. helyen a viadal meglepetésembere, Kamui Kobayashi végzett: a Sauber reménysége nem kevesebb, mint 53 kört tett meg a keményebb Bridgestone-okon,

Az F1 talán a világ egyik legjobban fényképezett sportága, de a szárnyakat kapott Red Bull bukásáról nem szívrogtak ki fotók



és az utolsó 3 fordulóra megkapott szuperlágymúgon általános meghökkenésre az utolsó körben előbb Fernando Alonso Ferrariját, majd Sebastien Buemi Toro Rosóját is legyűrte. Fokozza a japán sofőr érdemeit, hogy sokáig maga mögött tartotta a vb-címvédő Buttont is.

A futam után Buttont, Barrichellót, Hülkenberget, Kubicát, Petrovot, Sutilt, Buemit, De la Rosát és Liuzzi-t sújtotta 5 másodperces büntetéssel a versenybíróság, de ez a pontszerző helyeken mindössze annyit változtatott, hogy a Hamilton-incidens miatt morcos Alonso Buemivel helyett cserélve 8. helyezettként ke-

rült a hivatalos jegyzőkönyvbe, míg De la Rosa 10. helyét Rosberg örökölte. Sovány vigasz volt ez a Mercedesnek, amely egyébként üres kézzel távozott volna a helyszínről.



A Valencia Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	SS-M	Red Bull RB6-Renault	57 kör, 1:40:29,571
2. L. Hamilton	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 5,042
3. J. Button	SS-M-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 12,658
4. R. Barrichello	SS-M	Williams FW32-Cosworth	+ 25,627
5. R. Kubica	SS-M	Renault R30	+ 27,122
6. A. Sutil	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 30,168
7. K. Kobayashi	M-SS	Sauber C29-Ferrari	+ 30,965
8. F. Alonso	SS-M	Ferrari F10	+ 32,809
9. S. Buemi	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 36,299
10. N. Rosberg	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 44,382
11. F. Massa	SS-M	Ferrari F10	+ 46,621
12. P. de la Rosa	SS-M	Sauber C29-Ferrari	+ 47,414
13. J. Alguersuari	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 48,239
14. V. Petrov	SS-M	Renault R30	+ 48,287
15. M. Schumacher	M-SS-M-SS	Mercedes MGP-W01	+ 48,826
16. V. Liuzzi	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 50,890
17. L. di Grassi	M-SS	Virgin VR01-Cosworth	+ 1 kör
18. K. Chandok	SS-M	HRT-Cosworth	+ 2 kör
19. T. Glock	M-SS-SS	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
20. B. Senna	M-SS-M	HRT-Cosworth	+ 2 kör
21. J. Trulli	M-SS-M	Lotus T127-Cosworth	+ 4 kör

Nem érték célba:

N. Hülkenberg	SS-M	Williams FW32-Cosworth	49. kör
H. Kovalainen	M	Lotus T127-Cosworth	8. kör
M. Webber	SS-M	Red Bull RB6-Renault	8. kör

Rubens Barrichello a 4. hely megszerzésével demonstrálta, hogy a Williams új fejlesztései jól működnek, azonban jutott a csalódottság érzéséből is a csapatnak. Nico Hülkenberg törött kipufogója miatt a pontot érő 10. helyről esett ki 7 körrel a leintés előtt: „Vizsgáljuk az okát, hogy ez miért fordulhatott elő” – mondta a technikai igazgató, Sam Michael. Érdekeség, hogy csapattársával ellentétben a fiatal német F-csatornát sem használt: „Nico ülése miatt installálási problémáink adódtak, de biztosak vagyunk benne, hogy Silverstone-ra megoldjuk ezt a gondot” – indokolt Michael.

Kamui Kobayashi volt a valenciai viadal egyik szenzációja: 53 körös, kemény gumikon futott etapjával, a Buttonnal vívott hosszú meccsel és az utolsó körben bemutatott két előzéssel a japán kivívta főnöke, Peter Sauber elismerését. „Egy újonc leigazolása mindig kockázatos, de Kamui vasárnap bebizonyította, hogy jó döntést hoztunk” – mondta a svájci szakember. Érdekeség, hogy a versenyző elárulta: Buemi és Alonso megelőzésekor fogalma sem volt arról, hogy a verseny utolsó körét futja. Bár keréksereje előtt átlépte a boxutcai sebességhatárt – 60 helyett 71,9 km/órás sebességet mért neki a traffipax – és emiatt 2400 dolláros pénzbírsággal sújtották, aligha volt bolderabb ember a paddockban a japánnál...

Heikki Kovalainen nem érzi hibásnak magát a Webber-baleset kapcsán és ezt a futam után nem is rejtette véka alá: „Mark és én pozícióért versenyeztünk, így védekeztem. Nem csináltam semmit rosszul, de hátulról eltalált. Szerintem elnézte a féktávot és elég rossz szögben talált el, az első kereke az én autóm jobb hátsó abroncsára ment rá, így szabályosan felszállt. Nekem is kötelező volt felkeresnem a pálya kórházát, ahol kezelt ráztam Markkal is. Jól vagyok és örülök neki, hogy Mark is” – mondta az újonc Lotus versenyzője. Mike Gascoyne, a különítmény műszaki főnöke védelmébe vette a finnt és hangsúlyozta: versenyzőjét nem terheli felelősség az esetért.



25

VÁSÁROLJON ÉS OLVASSON!

Megnyílt Magyarország és Európa első Vodafone McLaren Mercedes üzlete

A Vodafone, a Forma-1 McLaren Mercedes csapat főszponzora néhány hete megnyitotta hazánk első, egyedülálló Vodafone McLaren Mercedes üzletét Budapesten. A Mammút I. Bevásárló és Szórakoztató Központ második emeletén található Vodafone márkaboltban az eredeti, divatos ruhadarabok mellett különleges ajándéktárgyakat is kínálnak a rajongóknak vagy az őket meglepni vágyó érdeklődőknek. Hivatalos üzlettel nem sok ország büszkélkedhet, ugyanis ez az első, kizárólag Vodafone McLaren Mercedes termékeket kínáló kereskedelmi pont egész Európában. A nyitást követően a boltban több akciónak is részesei lehetnek az autóversenyzés és a divat szerelmesei, a Magyar Nagydíj előtti tíz napon például mindazok, akik a lapunkból kívágnak egy kupont, és azzal

indulnak vásárolni, 20% engedményben részesülnek.

Talán ennél is izgalmasabb lehetőséget jelent az az együttműködés, amely magazinnak és az üzlet között jött létre, hiszen aki 2010. december 31-ig minimum 15 000 Ft értékben bármilyen Vodafone McLaren Mercedes ruhadarabot, kiegészítőt vagy ajándéktárgyat vásárol a boltban, az kiadónk-



tól egy fél éves Autósport és Formula Magazin előfizetést kap ajándékba. Mindehhez nem kell más tenni, mint a vásárlást igazoló blokkot, annak másolatát vagy szkennelt változatát postán (AFM, 3504 Miskolc Pf: 90), illetve elektronikus úton (formula@formula.hu) eljuttatni a szerkesztőségünkbe.



vodafone

Te is a Forma 1 szerelmese vagy?

Vágd ki a hirdetés sarkában található kupont és vásárolj a Magyar Nagydíj napjáig 20% kedvezménnyel eredeti Vodafone McLaren Mercedes termékeinkből!

Az akció a budapesti Mammút bevásárlóközpont Vodafone üzletében érvényes 2010. július 19-től augusztus 1-ig.

csak rólad szól

20% kedvezmény
Vágd ki és hozd vissza ezt a kupont és válassz 20% kedvezménnyel az eredeti McLaren Mercedes termékekből. A kupon 2010. július 19-től augusztus 1-ig érvényes a budapesti Mammút bevásárlóközpont Vodafone üzletében.

VALENCIA

A tavalyi premier után minden érintett attól tartott, hogy unalomba fullad a valenciai, betonfalak között megrendezett verseny, de mind a helyszíni szurkolók, mint a tv-nézők izgalmas jeleneteket láthattak a spanyol város kikötőjéből.



PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	127
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	12	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	0	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L. DI GRASSI	-	-	0	-	0	-	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTÖRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	43	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	248
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	22	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	218
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	0	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
TORO ROSSO	0	0	2	0	1	1	0	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0



A kétszeres spanyol világbajnok, Fernando Alonso az Európa Nagydíjat követően indulatosan nyilatkozott a versenyen történekről és a következő szabályokról, egyenesen azt állítva, hogy a stewardok befolyásolták a futam kimenetelét. Elégedetlenségének oka az volt, hogy a biztonsági autót szabálytalanul megelőző Hamilton túlságosan későn kapott büntetést, így ugyanarra, a második pozícióra tudott visszaállni a boxáthajtás után, mint ahol előtte haladt, míg az előírást betartó ferraris végül csak 8. lett. „Ez szégyen, nem csak nekem, de az egész versenysport számára, minden rajongó, aki kilátogatott ma ide, egy manipulált versenyt láthatott” – mondta a spanyol.

VERSENYBEN A TECHNOLÓGIÁVAL

F1-es kiállítást hozott az LG Magyarországra

Lenyűgöző Formula-1-es versenyautók láthatóak néhány hétig Budapesten az LG Electronics jóvoltából.

Az LG Electronics elsőként hozza el a régióba a nagysikerű londoni F1-es gyűteményt (eredeti nevén: The Great Design Race – a londoni Design Museum utazó kiállítása). A száguldó cirkusz és a csúcstechnológia szerelmesei 2010. július 3. és augusztus 1. között Budapesten testközelből csodálhatják meg a sportág történetét bemutató autókollekciót és a dél-koreai gyártó

legújabb csúcstechnológias érdekességeit. A “Formula One™ – Versenyben a technológiával” címmel egy hónapon keresztül látogatható rendezvényen az F1 fejlődését 1950-től 2006-ig feldolgozó autókollekciót, a történetéhez kapcsolódó filmritkaságokat, és az LG legújabb csúcstechnológias és elegáns formatervezésű termékeit láthatják, ez utóbbiakat pedig ki is próbálhatják.



A kiállításon egy Cooper T51 (1959), egy McLaren M7A (1968), egy McLaren MP4/4 (1988), egy Williams FW14B (1992), két BRM (British Racing Motors) (1966 és 1971), egy Lotus (1961 és 1971) és egy McLaren MP4/21 (2006) vehető közelről szemügyre



„Formula One™ – Versenyben a technológiával” kiállítás az LG támogatásával
Időszak: 2010. július 3. – 2010. augusztus 1.
Helyszín: Sportmax-Hegyvidék Sport-, szabadidő- és rendezvényközpont
1123 Budapest, Csörsz utca 14-16. (MOM Parkkal szemben)
Nyitva tartás: minden nap 10.00 – 18.00
Belépőjegy árak: 700 Ft (gyerek), 1500 Ft (felnőtt)
Családi (2 felnőtt + 2 gyerek): 3000 Ft

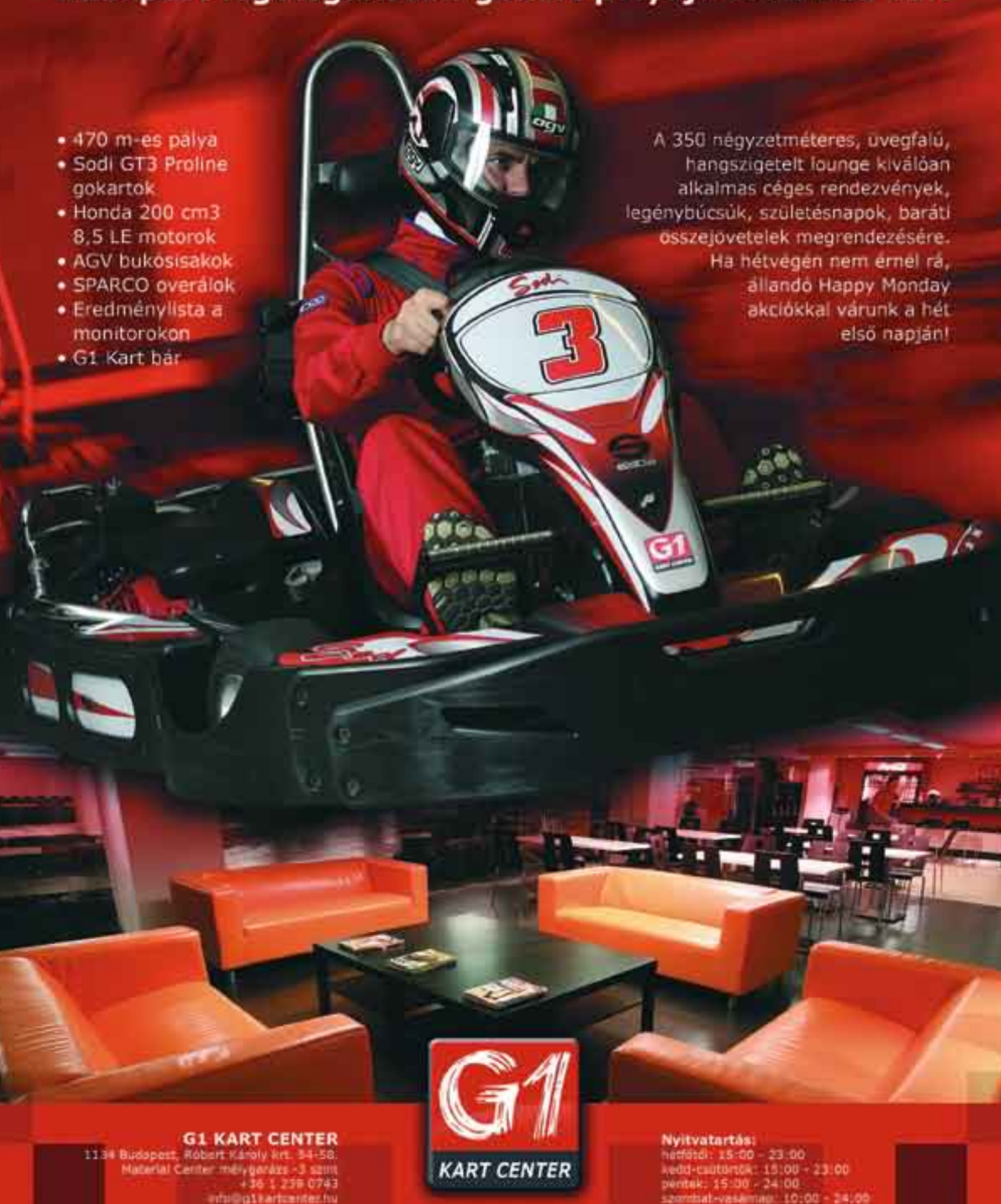
„Az LG és a Formula-1 hosszú távú együttműködése háttérben olyan értékek állnak, mint a csúcstechnológias és a formatervezési megoldások folyamatos fejlesztése iránti elkötelezettség, amelyet mindkét vállalkozás egyaránt magáénak vall. Azzal a céllal hoztuk el a kiállítást Budapestre, hogy minden olyan érdeklődő megismerhesse a száguldó cirkusz világának érdekességeit, aki szenvedélyes rajongója a csúcstechnológia izgalmas világának” – mondta Baja Sándor, az LG Electronics Magyar Kft. regionális operatív igazgatója.

SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

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

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



G1 KART CENTER
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 34-38.
Material Center mellyeljárás +3 szm
+36 1 238 0743
info@g1kartcenter.hu



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

50 EMLÉKEZTES PILLANAT

A 25 éves Magyar Nagydíj különleges eseményei

Hihetetlen, hogy 2010-ben már a 25. F1-es futamot futják a Hungaroringen. Összeállításunkban a magyar pálya versenyeinek legemlékezetesebb pillanatait idézzük fel.

Ieszányi Szabolcs

Hochőwei, FDP, ATP



50 | Motorhiba az utolsó körben

Főszereplő: Martin Brundle

brit, McLaren-Peugeot

Évszám: 1994

A Peugeot-motor az utolsó körben állt le, ezzel Brundle elveszítette harmadik helyét, amely az előző versenyen a boxutcában megégő Jos Verstappen ölébe hullt. A rendkívül népszerű hollandot Michael Schumacher az utolsó előtti körben engedte vissza maga elé, s mivel így Verstappent nem körhözte le, a pilóta megszerezhetette élete első dobogós helyét – Brundle-t végül negyediként jegyezték.

49 | Gachot-é a leggyorsabb kör

Főszereplő: Bertrand Gachot

belga, Jordan-Ford

Évszám: 1991



Bár csak a 16. helyről indult, és kilencediként ért célba, Gachot jegyezte a verseny leggyorsabb körét. Érdekesség, hogy a futamot követően zárták néhány hétre börtönbe, és Michael Schumacher a következő futamon az ő helyén mutatkozott be az F1-ben.

47 | Caffi a második sorban

Főszereplő: Alex Caffi

olasz, Dallara-Ford

Évszám: 1989

A Pirelli remek abroncsainak köszönhetően Caffi a szabadedzéseken és az időmérőn is az első négyben volt, végül a harmadik rajtkockát szerezte meg. A versenyen azonban visszaesett a hetedik helyre, és nem szerzett pontot.

46 | Frentzen elszalasztott győzelme

Főszereplő: Heinz-Harald Frentzen

német, Williams-Renault

Évszám: 1997

A német vezetett, de 29 kör után lágolót autójával az első helyről kiesett. A hazánkban mindig balszerencsés német esete alapozta meg Damon Hill legendáját.

45 | Senna álmoköre

Főszereplő: Ayrton Senna

brazil, McLaren-Honda

Évszám: 1991

A remek Williams-Renault-k elleni csatában Senna esélye a pole megszerzése volt: végül

48 | Hatvan kör 41 fokkal



Főszereplő: Nigel Mansell

brit, Williams-Judd

Évszám: 1988

A Williamsnek nem ez volt a legjobb éve, de Mansell számára a Magyar Nagydíj kü-

lönösen borzasztóan alakult: bárányműlős lett, és 41 fokkal indult el a futamon. 60 kört bírt, aztán a hetedik helyről kiállt. Napokig feküdt kórházban, a következő két futamot kihagyta.

1,2 másodpercet vert Riccardo Patresére és Nigel Mansellre, 3,1-et a hetedik Emanuele Pirróra. Aztán a versenyt is megnyerte.

44 | Irvine nem bírta

Főszereplő: Eddie Irvine

ír, Ferrari

Évszám: 1999

Michael Schumacher lábtörése miatt Irvine volt a Ferrari vb-esélyese, és nyolcpontos



előnyvel érkezett hazánkba Mika Häkkinen előtt. A második helyen haladt a finn mögött, de szorosan üldözte David Coulthard. 14 körrel a vége előtt megtört a nyomás alatt, kisodródott, és csak harmadik lett, előnye két pontra olvadt.

43 | Pletyka Sennáról

Főszereplő: Ayrton Senna

brazil, McLaren-Ford

Évszám: 1993

A brazil elveszítette esélyét arra, hogy világbajnok legyen, és a McLaren kilátása-

lan helyzete miatt tárgyalásokba kezdett a Williams-istállóval. A Hungaroringen már ez volt a fő beszédtema, és hetekkel később be is jelentették, hogy a brazil a visszavonuló Prost helyére szerződik.

42 | Hill első diadala

Főszereplő: Damon Hill

brit, Williams-Renault

Évszám: 1993

Ayrton Senna 17 kör után kiesett, Alain Prost hétkörös hátránya került, Hill több mint egyperces előnnyel szerezte meg első futamgyőzelmét.

41 | Az Alesi-kanyar apropója

Főszereplő: Jean Alesi

francia, Ferrari

Évszám: 1995

A Hungaroring F1-es történetének egyik legsúlyosabb balesetét szenvedte el Alesi a pénteki edzésen a 11-es kanyarban,



amelyet a magyar szakmabeliek azóta a francia nevének emlegetnek. Alesit két budapesti kórházban is kivizsgálták, végül engedélyezték az indulását, de motorhiba miatt kiesett.

40 | Az első pole pozíció

Főszereplő: Ayrton Senna
brazil, Lotus-Renault
Évszám: 1986

Bár arra panaszkodott, hogy addigi pályafutása során nem csúszott ki olyan sokszor, mint az első Magyar Nagydíj hétvégéjén, Senna megszerezte az első rajtkockát a klasszikus arany-fekete Lotusszal.

39 | Button révbe ér

Főszereplő: Jenson Button
brit, Honda
Évszám: 2006

Az angol pályafutása 113. versenyén szerezte meg első győzelmét, ráadásul úgy, hogy a 14. rajtkockából kezdte meg az esős versenyt. Ez volt a Honda utolsó győzelmé, Button pedig tavaly Hill és Alonso után a harmadik világbajnok lett, aki hazánkban szerezte meg első győzelmét.

32 | A nagy négyes



38 | Kifolyt az üzemanyag

Főszereplő: Michael Schumacher
német, Benetton-Renault
Évszám: 1995

Schumi volt az egyetlen, aki fel tudta venni a versenyt a Williams pilótáival, de győzelmi esélyei az első boxkiállásnál meghiúsultak: az üzemanyag-utántöltő tartályából elfolyt a benzin a garázsban, ezért a boxkiálláskor nem jutott elegendő az autóba. Schuminak rövidesen újra ki kellett állnia, és ezzel túl nagy hátrányba került.

37 Duplázott a Williams

Főszereplők: Damon Hill és Jacques Villeneuve
brit és kanadai, Williams-Renault
Évszám: 1996

Bár Michael Schumacher megszerezte az első rajtkockát, és a verseny elején vezetett is, nem bírta tartani a lépést a Williams pilótáival, akik Villeneuve, Hill

Főszereplő: Bernie Ecclestone
brit, az F1 gazdasági vezetője
Évszám: 2000

Az F1 történetének egyik leghíresebb képe volt az 1986-ban Estorilban készített fotó Sennáról, Prostról, Mansellről

sorrendben kettős győzelmet arattak. A Williams biztossá tette csapat-vb-címét, és az is eldőlt, hogy valamelyik pilótája lesz a világbajnok.

36 | Letört a kerék

Főszereplő: Rubens Barrichello
brazil, Ferrari
Évszám: 2003

A Ferrari elemzése szerint Barrichello kétszer is rossz szögben érkezett a síkánba, a bal hátsó kerekét a kerékvető kőnek



és Piquet-ről, a vb-riválisokról. Bernie Ecclestone hasonlót akart a 2000-es ászokról, és a Hungaroringen összeültette Schumachert, Häkkinent, Coulthardot, valamint Barrichellót. Ugyanolyan erőltetett, de legalább vicces volt.

30 | Schumi-verés az esőben



Főszereplő: Fernando Alonso
spanyol, Renault
Évszám: 2006

Az első és eddigi egyetlen esős Magyar Nagydíj rajtjánál Michael az időmérőn egyaránt megbüntették Schumacher és Alonso is felverekedte magát a középmezőnyből, a negyedik körben a spanyol a németet támadta, és a síkán előtti hatos kanyarban a külső íven körbeautózta. Klasszistelésítmény volt.

verte, a felfüggesztés megroppant, és a célegyenes végén széttört. A brazil egyenesen a gumifalba rohant, szerencsére nem esett baja.

35 | Az első spanyol diadal

Főszereplő: Fernando Alonso
spanyol, Renault
Évszám: 2003

Alonso mutatta már jelét annak, hogy számolni kell vele a jövőben, de a konkrét üzenetet a Hungaroringen kürtölte világgá: a pole pozícióból rajtolva nyert, ezzel ő lett az első spanyol futamgyőztes, és elindította az F1-örületet hazájában.

34 | Bye-bye, Lotus!

Főszereplő: Ayrton Senna
brazil, Lotus-Honda
Évszám: 1987

A második Magyar GP a nagy bejelentések viadala is volt, Senna itt közölte a Lotusszal, hogy 1988-ban a McLarennél fog versenyezni – Alain Prost csapattársaként. Istállója gyorsan reagált, azonnal megállapodott a Williamses Nelson Piquet-vel.

33 | Ferrari a pole-ban

Főszereplő: Michael Schumacher
német, Ferrari
Évszám: 2005

A Ferrari hétszer szerezte meg az első rajtkockát a Hungaroringen, egy kivételével (2002, Barrichello) mindig Michael Schumachernek köszönhetően. A legváratlanabb a 2005-ös volt, a Ferrarinak ebben az évben ez volt az egyetlen pole-ja, Schumi végül második lett.

31 | Roppant a McLaren

Főszereplő: David Coulthard
brit, McLaren-Mercedes
Évszám: 2001

A ma már nem létező, átépített 12-es kanyarban DC a pénteki szabadedzésen a lehető legrosszabbul futott rá a pálya szegélykövére, a McLaren alját valósággal lebontotta a kiálló beton. A pálya üzemeltetői másnapra levágták és lecsiszolták a rázókövet.

29 | A váratlan győztes

Főszereplő: Thierry Boutsen
belga, Williams-Renault
Évszám: 1990

Már az is váratlan volt, hogy megszerezte a verseny (és a Williams-istálló idénybeli egyetlen) pole pozícióját. Aztán boxkiállítás nélkül teljesítette a versenyt, a rajt után Gerhard Berger, majd Alessandro Nannini és Ayrton Senna támadásait is visszaverve rajt-cél győzelmet aratott.

28 | Nem világbajnoki produkció

Főszereplő: Alain Prost
francia, Williams-Renault
Évszám: 1993

Alain Prostnak sohasem ment a Magyar Nagydíjon. 1993-ban az összes edzést megnyerte, az élről indult, a verseny leggyorsabb körét futotta, de hétkörös hátránnyal a 12. lett. A felvezető körben ugyanis lefulladt, hátulról rajtolt, és bár húsz kör alatt feljött a negyedik helyre, a boxban a kerékcseré után olyan erővel tették le az autóját, hogy eltört a hátsó légterelője. Hét körön át tartott a szerelés.



INTERWEST
ital nagykereskedés

27 | A lekörözés veszélyei



Főszereplő: Kimi Räikkönen, Vitantonio Liuzzi
finn, McLaren-Mercedes, olasz,
Toro Rosso-Cosworth
Évszám: 2006

Räikkönen remekül kezdett, az első box-kiállása előtt vezetett a versenyben. Csak hogy a 26. körben utolérte a lekörözés előtt álló Liuzzit, aki az ideális íven haladva gondolta úgy, hogy lassít, és elengedi a finnt, aki erre nem számított, és bele-rohant az olaszba.

26 | Hihetetlen sorozat

Főszereplő: Michael Schumacher
német, Ferrari
Évszám: 2004

Tizenkét versenyből tizenegyet nyert meg Michael Schumacher 2004-ben, amikor hazánkba érkezett az F1-es cirkusz. Sorozata nem nálunk szakadt meg, a német az első helyről indulva, a leggyorsabb kört futva aratott rajt-cél győzelmet – ez volt máig az utolsó F1-es „Grand Chelem”, és Damon Hill 1995-ös diadala mellett a második a Hungaroringen.

25 | Az első hely megőrzése

Főszereplő: Ayrton Senna
brazil, McLaren-Honda
Évszám: 1991

Senna pole-köréről már esett szó, de ahhoz, hogy legyőzze a Williams párosát, jó rajt is kellett. Riccardo Patrese jól indult, de Senna ráhúzta autóját, centik választották el a két kocsit, majd a külső íven haladó

brazil késői, füstölgő fékezésével biztosította pozícióját.

24 | Kört kapott a világbajnok

Főszereplő: Fernando Alonso
spanyol, Renault
Évszám: 2003

Volt már olyan, hogy az előző év világbajnoka háromkörös hátránnyal ért célba, de Nelson Piquet-nek 1988-ban esélye sem volt megvédenie címét. Michael Schumachert viszont a Ferrarival öt világbajnoki elsőséget szerző sorozata alatt érte az a kellemetlenség, hogy körhátrányba került – méghozzá az élete első győzelmét arató, a hétszeres világbajnokot az utolsó idényében a vb-címért folytatott csatában is legyőző Alonsóval szemben.

23 | Torpedók a síkánban

Főszereplők: Ayrton Senna és Gerhard Berger
brazil és osztrák, McLaren-Honda
Évszám: 1990

Tizenhárom körrel a vége előtt még négyen üldözték az éllovas Thierry Boutsent, hét kör múlva viszont egyedül Senna maradt a nyomában. Az ok, hogy a McLaren pilótái a síkánban két reménytelen manővert is bemutatnak. Senna megúsza azzal, hogy csak Alessandro Nannini esett ki, de Bergernek öt körrel a vége előtt „beletört a bicskája” Nigel Mansell Ferrarijába.

21 | Majdnem előzés

Főszereplő: Alain Prost
francia, McLaren-Honda
Évszám: 1988

Prost a hetedik helyről rajtolt, az első körben visszaesett a tizedikre, de visszakapaszkodott, és a verseny kétharmadánál már Sennát üldözte. Az előzésre egyszer nyílt alkalm, a célegyenesben a brazil feltartotta két lekörözendő pilóta, és Prost megpróbálta kihasználni az alkalmat. Senna – Prost némi meglepetésére – nem erősködött, helyet hagyott a franciának, aki kisodródott a külső ívre, így a korábban fékező brazil belül visszavette első helyét, amelyet a célig megőrzött.

20 | Vigyázz! Autó!

Főszereplő: Inoue Taki
japán, Footwork-Hart
Évszám: 1995

Motorhiba miatt leállt az autója, és mivel az ott álló pályabírók tétlenül nézték a füstölgő gépet, a japán kezébe vette az irányítást. A poroltóval a kocsija felé indult, miközben autóval érkezett a pályabíró, és elütötte a versenyzőt, aki összeesett. Szerencsére nem lett nagyobb baja, a következő futamon már elindult.

Főszereplő: Michael Schumacher
német, Ferrari
Évszám: 2001

A Ferrari 2001-re tökéletesen megtanulta uralni a szálguldo cirkuszt, Schumacher az addigi 12 versenyből tízet zárt az első vagy a második helyen, és Magyarországon hárommal több pontot kellett szereznie David Coulthardnál, hogy biztossá tegye vb-címét. Megnyerte a versenyt, DC az akkori harmadik helyéért négy pontot kapott, úgyhogy kezdődhetett az ünneplés.

19 | Hiába a bravúr

Főszereplő: Fernando Alonso
spanyol, Renault
Évszám: 2006

A 15. helyről indulva az elsőre kapaszkodott fel Alonso az esős időben kezdődő Magyar Nagydíjon, amikor 19 körrel a leintés előtt a száradó pályára ideális gumikat kapott. Azonban a jobb hátsó kerekét rögzítő csavart nem tették fel jól, laza maradt a kerék, és a győzelem felé száguldó pilóta a második kanyarban kiszállt a versenyből.

18 | Mansell révbe ért

Főszereplő: Nigel Mansell
brit, Williams-Renault
Évszám: 1992

Mansell 46 pontos előnnyel érkezett, ahhoz, hogy világbajnok legyen, négy ponttal többet kellett szereznie, mint Riccardo Patresének. Csapattársa a pole-ból rajtolt, de kicsúszott az élről, visszaesett a hetedik helyre, majd kiesett. Mansell 40 másodperccel kikapott Ayrton Sennától, de a második hely is elég volt élete egyetlen vb-címéhez.

17 | Elrepült a hátsó szárny

Főszereplő: Michael Schumacher
német, Benetton-Ford
Évszám: 1992

Schumi első Magyar Nagydíja nem sikerült valami jól, a viadalt később négyszer megnyerő németnek ugyanis hátulról nekiment a csapattársa, Martin Brundle, és az ütközéstől megroppant a Benetton hátsó szárnya, amely a 64. kör elején letört az autóról. Schumi a célegyenes végén kipördült, és a kavicságban végezte.

16 | Hátborzongató csend

Főszereplő: A közönség
Évszám: 1986
A Red Bull F1-es kiadványa, a Red Bulletin néhány éve az első Magyar GP-ről faggatta az akkori versenyzőket. Elárulták, a legfurcsább az volt, hogy a rajtrácson való készülődés alatt könnyedén beszélgethettek szerelőkkel, ugyanis hiába volt kint kétszáz-ezer ember, totális csend honolt. A nyugati futamokkal ellentétben zene sem szólt, az emberek pedig mukkanás nélkül bámulták, mint készülődik a mezőny a versenyhez. A pilóták szerint hátborzongató és ijesztő volt a „vasfüggöny mögötti” fegyelem.

15 | Győzelmet ért a rajt

Főszereplő: Mika Häkkinen
finn, McLaren-Mercedes
Évszám: 2000

Michael Schumacher vb-élovasként érkezett, magabiztos teljesítménnyel szerezte meg a pole pozíciót, és úgy tűnt, növelheti előnyét. Csakhogy Häkkinen nem így gondolta, a harmadik helyről mindent egy lapra feltéve lerajtolta Schumit, merész manőverével el is döntötte a viadalt, és a vb-pontverseny élére állt.

14 | A legenda legszebb napja

Főszereplő: Kesjár Csaba
magyar, Zakspeed
Évszám: 1987

A tragikus sorsú magyar F1-es reménység nagy napja az 1987-es Magyar Nagydíj pénteki edzésnapján jött el: három kört megtehetett Christian Danner Zakspeed-jével. A tehetséges versenyző talán az első



kelet-európai F1-es pilóta lett volna, de 1988 júniusában halálos tesztbalesetet szenvedett Nürnbergben, a Norisringen.

13 | A nagy leleplezés

Főszereplő: Ferrari és Michelin
Évszám: 2003

A Ferrari-istálló 2003-ban nem tudta megismételni az előző két évben mutatott kiemelkedő teljesítményét, a Michelin abroncsokat használó csapatok versenyképessé váltak. Kimi Räikkönen és Juan Pablo Montoya a Hungaroringen elért második, illetve harmadik helyének köszönhetően egy, illetve két pontra felzárkóztott a győztes Fernando Alonso által lekörözött, nyolcadik helyen célba érő Schumacherre. A Ferrari jelezte, hogy a Michelin abroncsai a versenyen deformálódnak, s nagyobb tapadást tesznek lehetővé. Az FIA lépett, a kerekeket nemcsak a verseny előtt, hanem azután is ellenőrizték, Schumacher pedig megvédte vb-címét.

12 | Elszálltak a Red Bullok

Főszereplő: Christian Klien és David Coulthard
osztrák és brit, Red Bull-Cosworth
Évszám: 2005



Klien szenvedte el az eddigi leglátványosabb rajtbalesetet a Hungaroring F1-es történetében, az első kanyarban Jacques Villeneuve Sauberjének kerekére futva bukfacezett egyet. Csapattársa, Coulthard sem fejezte meg az első kört, a skót a Fernando Alonso Renault-járól leváló első légtérelőre futott rá a 12-es kanyar előtt, s miután leszakadt a jobb első kerek, kicsúszott.

22 | A második világbajnok-avatás



11 | A technika ördöge

Főszereplő: Felipe Massa

brazil, Ferrari

Évszám: 2008

Massa élete egyik legjobb versenyét futotta, a rajttól kezdve vezetett, pedig szinte



mindenki Lewis Hamilton dominanciáját várta. Miután a vb-élovos angol defekt miatt visszaesett a másodikról a hatodik helyre, Massa jó úton járt, hogy átvegye a vezetést a pontversenyben. Senkitől sem zavartatva autózott, amikor három körrel a leintés előtt a célegyenesben elfüstölt az autója, motorhiba miatt fel kellett adnia a futamot, amely után így az első győzelmet megszerző Heikki Kovalainen örülhetett.

10 | Egy elképesztő délután

Főszereplő: Damon Hill

brit, Arrows-Yamaha

Évszám: 1997

8 | Magyar a mezőnyben

Főszereplő: Baumgartner Zsolt

magyar, Jordan-Ford

Évszám: 2003

Baumgartner 2002-ben bemutatóköröket tett meg a Jordannel, egy évvel később teszt-pilótaként érkezett a Hungaroringre. Aztán amikor a szombat délelőtti szabadedzésen Ralph Firman az emelkedő tetején kicsúszott, és kisebb sérülést szenvedett, szóltak a magyar versenyzőnek, készüljön, mert be kell

Damon Hill már azzal lenyűgözött mindenkit, hogy megszerezte a harmadik rajtkockát, de az, amit a versenyen művelt, máig az egyik legnagyobb hungaroringi legenda. A második kör elején, a célegyenesben megelőzte a világbajnoki címért harcoló Jacques Villeneuve-öt, a tizenegyedikben pedig a másik vb-favoritot, Michael Schumachert is maga mögött hagyta. A vb-címvédő gyenge Arrows-Yamahája a Hungaroringen utolérhetlenné vált, körönként három másodpercet adott Schumacher Ferrarijának, a hajrában több mint fél perccel vezetett Villeneuve előtt. A Magyar Nagydíjon először szereplő Bridgestone abroncsai kiválóan működtek ezen a hétvégén, de nem lehetett csak a gumiknak betudni Hill remeklését, a többi bridgestone-os ugyanis átlagos teljesítményt nyújtott.

9 | Dupla büntetés

Főszereplő: Michael Schumacher és Fernando Alonso

német, Ferrari és spanyol, Renault

Évszám: 2006

A vb-címért folyó csata magyarországi fejezete már pénteken elkezdődött. A szabadedzésen Alonso „összekapott” Robert Doornboszal, a célegyenesben ráfékezett a hollandra, ezért büntetést helyeztek

kilátásba neki. Szombaton Alonso elintézte, hogy Schumacher is így járjon, amikor a harmadik szabadedzést félbeszakították, a spanyol lelassított, és Schumi elment mellette (igaz, ugyanezt az újonc Robert Kubica nem tette meg). A piros zászlós előzés miatt ugyanazt a büntetést kapta, mint Alonso, azaz az időmérő mindhárom szakaszában hozzáadtak két másodpercet az eredményükhöz. Schumi a 11., Alonso a 15. rajthelyről indult.

7 | Taktikából jeles

Főszereplő: Michael Schumacher

német, Ferrari

Évszám: 1998

Minden idők egyik legnagyszerűbb teljesítményét láhattuk Schumachertől 1998-ban, amikor a Ross Brawn által kitalált három boxkiállásos taktikával diadalmaskodott. A harmadik helyről induló németnek az volt az egyetlen esélye a McLaren-Mercedesekkel szemben, ha kijátssza konzervatív stratégiájukat. Ezért Brawn a verseny közepén egy hosszú helyett két rövid etapot iktatott be Schuminak, aki egymás után rőtta a jobbnál jobb köröket, és az utolsó kiállását követően az „ezüstnyilak” előtt találta magát. Érdemből az sem von le semmit, hogy Mika Häkkinen autója hibája miatt csak 6. lett.

ugrania. Gyorsan elintézték, hogy szuperlicenctet kapjon, és az időmérőn már ő ült a 12-es rajtszámú sárga gépben. Az első magyar F1-es pilóta a 19. helyről rajtolva a futam derekára feljött a 13. helyre, de motorhiba miatt fel kellett adnia a versenyt. Baumgartner további 19 futamon indult, s egy pontot szerzett.

3 | Belviszály a McLarennél



6 | A legnagyobb rajt

Főszereplő: Felipe Massa

brazil, Ferrari

Évszám: 2008

Korábban már taglaltuk, milyen szívszorító volt Felipe Massa számára a tavalyi Magyar GP hajrája, amikor a biztos győzelmet veszítette el motorhiba miatt. Ahhoz, hogy erre a győzelemre egyáltalán esélye nyíljon, fantasztikus rajtra volt szüksége. Ayrton Senna vagy Mika Häkkinen sem volt annyira agresszív, mint Massa ezen a napon, a harmadik helyről indulva a külső íven, hatalmasat fékezve előzte meg a két McLaren-Mercedest, és többé vissza sem nézett.

5 | Mansell drámája

Főszereplő: Nigel Mansell

brit, Williams-Honda

Évszám: 1987

Nigel Mansellnek minden esélye magvolt arra, hogy felzárkózzon a vb-pontverseny első két helyezettjére, Nelson Piquet-re és Ayrton Sennára. 34. születésnapján megszerezte az első rajtkockát, majd a futamon a ferraris Gerhard Berger kiesése után senkitől sem zavartatva vezetett. Hat pontra megközelíthette volna Piquet-t, és utolérhette volna Sennát, de az emelkedőn a jobb hátsó kerék rögzítő csavarja kiesett, és Mansell a szakmai körökben a nevével viselő kanyarban (amelyben egy évvel később megpördült, de mintha mi sem történt volna, folytatta) már alig tudta irányítani a kocsit, amellyel rövidesen félreállt. Piquet nyert, és 18 pontosra növelte előnyét.

4 | Az első nagy csata

Főszereplő: Ayrton Senna és Nelson Piquet

brazilok, Lotus-Renault és Williams-Honda

Évszám: 1986

Két brazil játszotta a főszerepet az első Magyar Nagydíjon, Nelson Piquet-nek háromszor is meg kellett előznie Ayrton Sennát ahhoz, hogy megnyerje a versenyt. A rajttól elsőként eljövő Sennát először a 12. kör elején utasította maga mögé, de a boxkiállások alatt Senna visszakерült az első pozícióba. Piquet ezután ismét felzárkózott, és az 55. körben támadásra szánta el magát. A célegyenes végén a belső ívre húzódott, de túl későn fékezett, kisodródott, így Senna vissza tudta előzni. Két körrel később Senna ismét úgy gondolta, nem hagy helyet Piquet-nek, belülrre húzódott, a rutinos williamses viszont a külső íven támadott, és ralís módon Senna elé beslisszanva átvette a vezetést, és megnyerte az első Magyar Grand Prix-t.

2 | Hova tűnt Damon Hill?

Főszereplő: Damon Hill

brit, Arrows-Yamaha

Évszám: 1997

Hill 12 évvel ezelőtti hőstettét már taglaltuk, ám a legemlékezetesebb a végjáték maradt. Három körrel a leintés előtt Jacques Villeneuve 33 másodperccel volt lemaradva az Arrows első győzelme felé száguldó angoltól, az utolsó előtti kört viszont már csak 24 másodperces hátránnyal kezdte meg. Hill autójában tönkrement a hidraulikus rendszer, a váltó és a gázpedál sem működött

Főszereplő: Lewis Hamilton

és Fernando Alonso

brit és spanyol, McLaren-Mercedes

Évszám: 2007

Alonso már rég megbánta, hogy a McLarenhez szerződött, de még volt esélye a vb-címre. A csapat ellen a Ferraritól való adatlopás miatt már eljárást folytattak, az időmérő csak hab volt a tortán. Hamilton megszegte a csapatutasítást, és nem engedte maga elé Alonsót a kvalifikáción, a spanyol emiatt hátrányba került. Bosszúból az edzés végén Alonso addig várt a boxban, hogy ő még el tudja kezdeni utolsó mért körét, Hamilton viszont nem. Ron Dennis csapatvezető mindkét pilótájával összeveszett (Alonso dühében addig nem ismert bizonyítékot tárt fel a kémügyben), sőt a sportfelügyelők is belefolytak a vitába, Alonsót megbüntették, a csapat magyarországi vb-pontjait pedig elvették.

megfelelően, és néha a motor is kihagyott. Az utolsó kört 3,7 másodperces előnnyel kezdte, Villeneuve az emelkedőn – biztos, ami biztos – a fűre hajtva megelőzte egykori



csapatársát, aki végül behozta a második helyre az Arrowst. Sokakat ez a délután győzött meg arról, hogy Hill egy évvel korábban megérdemelte a világbajnoki címet.

1 | Micsoda előzés!

Főszereplő: Nigel Mansell

brit, Ferrari

Évszám: 1989

A 12. helyről rajtolt, az első kör végén a nyolcadik volt, a 42.-ben harmadik, az 53.-ban második. A vb-címért csatázó Alain Prostot az emelkedőn, stílusosan a Mansell-kanyar előtt előzte meg, és a hármas kanyarból kijövet érte utol az 58. körben a másik mclarenest, Ayrton Sennát is. A brazilt megzavarta Stefan Johansson lekörozésre váró Onyx-Fordja, kicsit hezitált, és ez épp elég volt Mansellnek, hogy a jobb szélén kibújva, hegymenetben megelőzze

a brazilt. A minden idők egyik legszebb manőverét követően Mansell elhúzott, és 25 másodperces előnnyel nyert.

„Az edzés gumikon rémes volt az autó, ezért a versenyre való bronzsokat használtam az időmérőn. Nem voltam gyors, de felkészültem a futamra. Nagyon megközelítettem Ayrtont, tökéletesen reagáltam arra, hogy kívárt, mindent a lehető legjobb ütemben csináltam” – mondta Mansell.

„Johanssonnak gondja lehetett az autójával, de az ideális íven maradt. Meglepett, de Nigel kiválóan felismerte a helyzetet, a ritmusvesztésemet kihasználva megelőzött. Kiváló manőver volt” – mondta Senna, aki ritkán szokott megdicsérni bárkit is.

Főszereplő: Felipe Massa
brazil, Ferrari
2009

Tavaly történt a legsúlyosabb baleset a magyarországi F1-es történetében. Az időmérő edzés második szakaszában Felipe Massa Ferrarija fékezés nélkül egyenesített ki a Mansell-kanyart, és rohant bele a gumifalba. Főmérnöke, Rob Smedley utóbb elárulta, a jelenetet látva szívinfarktusra gyanakodott, de valójában a kicsúszás előtt a Rubens Barrichello előtte haladó Brawn-Mercedeséből kirepülő 80 dekás rugó csapódott Massa fejének. A koponyatörést szenvedő brazilon életmentő műtétet hajtottak végre, napokig feküdt kómában az Állami Egészségügyi Központban, s miután hazaengedték, a Hungaroring és a magyar orvosok dicsőségét zengte a világsajtó.



+1 | A legsúlyosabb baleset

ISMERJE MEG AZ F1 TÖRTÉNETÉT!

25-en páros belépőt nyerhetnek az LG kiállítására

Itt az alkalom, hogy végre Magyarország F1-es szurkolói is szemügyre vehessék az idén 60. születésnapját ünneplő sportág legendás autóit, hiszen az LG Budapestre hozta a száguldó cirkusz legkülönlegesebb darabjait.



Olvasóink közül 25-en most páros belépőt nyerhetnek a „Formula One™ – Versenyben a technológiával” című kiállításra, amelyhez elegendő egy e-mailt küldeni „LG-játék” tárggyal a rejtveny@formula.hu címre, legkésőbb július 19. éjfélig. A beérkezett levelek közül másnap szerkesztőségünk kisorsolja azokat a szerencséseket, akik egy választérsítésben azonnal megtudják, hogyan juthatnak be a Budapest, Csörsz utca 14-16. szám alatti rendezvény helyszínére.



MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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



CSILLAG SZÜLETIK

Kiss Pál Tamás: Egy magyar tündöklése Britanniában

Az angolok híres Formula Renault bajnokságát öt hétvégén szerzett három futamgyőzelemmel és több dobogós helyezéssel egy magyar fiú, Kiss Pál Tamás vezeti. A részleteket magától a frissen érettségizett pilótától igyekeztünk megtudni.

Bethlen, BFRC



Ugyanott beszélünk meg találkozót, ahol másfél évvel ezelőtt először leültünk, de ezúttal a testvére, a ralikrossz bajnok, Laci nélkül érkezik. Pedig neki is komoly szerepe van Kiss Pál Tamás idei győzelmeiben.

– Igaz a mendemonda, hogy amikor év elején édesapátok arra kért benneteket, osszátok el egymás között a versenyzésre

fordítható pénzt, a testvéred lemondott a részéről a javadra?

– Így történt, és ezért nem tudok elég hálas lenni neki. Különösen amiatt érdekes a dolog, mert a családban arra neveltek bennünket, hogy mindent igazságosan osszunk el egymás között. Amikor például gokartoztunk, az utolsó kesztyűk is egyformák voltak. Arról nem is beszélve, hogy Laci a 2008-as

bajnoki címe után sikerrel folytathatta volna a versenyzést, mégsem ezt tette.

– És mit kell tudni rólad? Milyen úton jutottál a Brit Formula Renault-ba?

– Hosszú gokartos évek után 2007-ben belekóstoltam a ralikrosszba, egy első-kerekes Toyota Corollával próbálkoztam, de a következő évben már egy Formula Renault-ban ültem. Mivel a hazai Formula bajnokságban túl sok a vegyes versenyautó, a svájci szériába neveztem, ahol komoly mezőny gyűlt össze. Francia, olasz, belga és német pályákon indultunk, de tapasztalatok híján csak két hetedik helyig jutottam. Igaz a bajnokság szüneteiben itt-hon is kipróbáltam magam, és nyertem két versenyt, de az év végén egyértelmű volt, hogy valamit lépni kell, ha tovább szeretnék fejlődni. Az ismerősök tanácsai alapján jutottunk el Angliába, az ATECH GP-hez,

ahol teszteken döntöttek arról, alkalmas vagyok-e a csapatukban versenyezni.

– És simán megfeleltél?

– Nem mondhatnám. Sokat kellett vezetnem, amíg ígent mondtak a szerződésre. A próbákon nem is elsősorban az időeredményeket nézték, hanem a fogékony-ságot, és hogy mennyire tudom követni a tanácsaikat. Ami nyelvtudás hiányában egyáltalán nem volt könnyű. A csapatban például eleinte sokszor kinevettek, ha valamit nem értettem. A kezdeti problémákon ebből a szempontból a tolmács barátom, Tamás Csaba segített át, sőt ő biztatott arra is, hogy vágjak bele, költözzek ki, próbáljam ki magam. És ugyan kezdetben tényleg nagy szenvedéssel járt a dolog (magamnak kellett ételről, ruháról, nyelvtanulásról gondolkodnom, le kellett adnom a súlyomból tíz kilót), lassan beletanultam.

– Az első év mégsem sikerült túl fényesre...

– 13. lettem a bajnokságban, a kezdők között 3., csapaton belül 2. De nem tört le a dolog. Ott kint egészen más rendszerben



betétfutamaként rendezik a bajnokságunkat, és nagyon sok a néző.

– Minek köszönhető, hogy az eredményeid ilyen jól alakulnak idén?

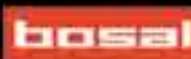
– Megérkezett az új modell, és ezzel lenullázták a csapatok között kialakult különbségek, a hosszú évek alatt kidolgozott trükköket nem lehetett alkalmazni. Sőt, aki már a sokadik szezonját teljesítette a régi kocsival, és hozzászokott ahhoz, kifejezetten hátrányba került, mert ezt az autót sokkal finomabban, szinte „kisújjal” kell vezetni. Persze erősebb is (210 lóerős), nagyobb, kormányváltós, színes a kormányban elhelyezett kijelzővel szerelték fel. És ez nekem mind bejött. Éreztem, hogy jól alakulhatnak a dolgok, már az évad előtt, amikor egy komoly tesztprogramon estünk át.

– Köztudott, hogy Lewis Hamilton is megnyerte ezt a szériát, Kimi Raikkönen pedig győzelme után egyenesen innen igazolt az F1-be. Neked mik a terveid?

– Ha idén jól szerepelek, vagy bajnok leszek, mindenképpen tovább kell lépnem. Nagy kérdés, hogy hová, mert rengeteg együletes széria kínálkozik. Mégis az tűnik a legvalószínűbbnek, hogy a GP3-ban kell majd próbálkoznom, mert bár azt Dallara autókkal futják, és erősebb motorokkal versenyeznek, de a versenygép mégis hasonlít valamennyire a jelenlegi kocsimra. Ugyanakkor az is fontos szempont, hogy az F1-es hétvégék keretében rendezik a futamokat, és közel lenni a tűzhöz rettentő nagy előnynek számít a folytatást illetően...

folynak a dolgok, képzett versenymérnökök utasítják a szerelőket, a beállításokat nem véletlenszerűen végzik, komoly tapasztalataik vannak. És azt is elhittem nekik, hogy az első év a tanulási. Az más lapra tartozik, hogy 2010-re már nem volt meg a költségvetésünk a folytatásra, de ekkor szerencsére ismét segítő kezet nyújtott a Hell energiákkal, amely Angliában is terjeszkedne, így megfelelő reklámhordozó vagyok a számukra. Különösen, hogy a BTCC

START[®] auto



START Autó Kft.
1108 Budapest,
Gyömrői út 105.
iroda telefon: 434-4044
Áruház telefon: 434-4000
Fax: 265-0400
E-mail: mail@startauto.hu
Internet: www.startauto.hu

HÁTTÉR

WTCC

A LEGJOBB ÚJONC

Michelisz Portimaóban első helyről esett ki

Most már biztosan megtanulták a külföldi szakírók Michelisz Norbert nevét, hiszen a magyar kiválóság két legutóbbi WTCC futamán is nagyot alakított. De a szerencse továbbra is elkerülte...

Rogosa Péter

WTCC

ezt a pályát, így nagy reményekkel indult neki a hétvégének. A szabadedzések során technikai gondok hátráltatták, de az időmérőre sikerült orvosolni a problémát. A hatodik rajthelyet sikerült megszereznie, azonban a futamon az első kör végére a nyolcadik pozícióba csúszott vissza. Izgalmaknak nem voltunk híján, amikor Menu és Nykyaer keményen támadták Micheliszt, aki ezután már csak a 10. helyen autózott, de a végére sikerült az aranyat érő nyolcadik helyig feljutnia a magyar srácnak. Az eredmény azt jelentette, hogy Norbi ismét a lassan mumust jelentő első sorból, de a pole-ból várhatta a második futam rajtját.

De ezúttal nem az történt, ami szokott: Norbinak egy remek rajttal sikerült az élen maradnia. Ám az öröm csupán három körig tartott, ugyanis műszaki gondok adódtak a Seattal. A kék kocsi egyre hátrébb csúszott, majd elektronikai hiba miatt



A belgumi pályán, amelyen anno F1-es pilóták is versenyeztek, mindkét futamon a hetedik helyen ért célba a Zengő Dension Team pilótája, de a produkció sokkal jobban is sikerülhetett volna.

A második zolderi futamot ugyanis ugyanúgy a második helyről kezdhetné a magyar fiú, mint azt tette Marokkóban, hiszen az első versenyen hetedik lett. A pole-ból induló BMW-s Prialux azonban sajnos nem kapott komoly vetélytársat, mert az elizgult start miatt a nyolcadik helyig csúszott vissza a magyarok kék Seat Leon TDI-je. Innen aztán már az is nagy



Imponáló látvány a Norbi mögött autózó sztárok sora: már Menu, Tarquini, Coronel, Muller és Farfus is ellenfelet lát Micheliszben

teljesítmény volt, hogy Farfust megelőzve végül elcsípte a hetedik helyet. A belgumi mérleg persze így sem rossz, Michelisz 14 pontot szedett össze (Jordi Gene kizárása után az első futamon hivatalosan 6. lett), de a szurkolók – mint tudjuk – mindig többre vágnak... A túraautó világ bajnokság ötödik körének Portimao adott otthont, Norbi kedveli

kiállni kényszerült Michelisz. Az összetettben Norbi így 34 ponttal várhatja a folytatást, amellyel a 11. helyen áll a bajnokságban. Július 18-án Brands Hatch következik, amely a himesházai tehetség kedvenc pályája, így esélyünk van arra, hogy ezúttal nem csak mint a legjobb újoncot szólíttják a dobogóra...

Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

BÉÉRETT

Walter Csaba futamot nyert a GT3-as sorozatban

Hiába volt már abszolút magyar bajnok, hiába indult már több rangos nemzetközi versenyen, Walter Csaba nevét eddig jószerivel csak a szakma ismerhette. Néhány hete azonban a dobogó tetejére állt a GT3 jaramai versenyén, így itt az ideje, hogy a szurkolók is figyeljenek a sikereire.

TDH, DPPI



– Mit kell Walter Csabáról, mint autóversenyzőről tudni? Milyen lépcsőfokokon keresztül jutottál el a GT3-ig?

– 1979-ben születtem, 2006 óta a Főnix Motorsport versenyzőjeként veszek részt magyar és külföldi versenyeken. A vezéstechnika nem csak a versenypályán foglalkoztat, hiszen az Allianz Vezetéstechnikai Centrum ügyvezetőjeként a közlekedésbiztonság javítása a hivatásom része, de az F1-es Magyar Nagydíj szervezőbizottságának élén is sok a feladatom. „Pilotakarrierem” 2002-ben kezdődött, amikor elvégeztem a Hungaroring Versenyzőiskola első kurzusát, és lehetőséget

kaptam rajthoz állni az Opel Astra Kupában. 2004 őszén egy BMW M3 versenyautó volánjánál bemutatkoztam a „nagyok” között, 2006 és 2008 között már a legerősebb túraautók között teljesítettem teljes szezont a magyar gyorsasági bajnokságban. Itt lettem előbb géposztály első és abszolút második, 2008-ban pedig egy Porsche 911-es autóval elértem a bajnoki címet. Közben 2007-ben több futamon is elindulhattam a német VLN bajnokságban, a legendás Nordschleifén, majd tavaly lehetőséget kaptam, hogy az FIA GT3 Európa Bajnok-

ságban induljak az Alpina gyár színeiben. Ugyancsak 2009-ben a BMW Team Hungary with Efficient Dynamics csapatában egy gyári BMW 120d volánja mögött a legendás Nürburgringi 24 órás futamon is részt vettem, és azóta is több versenyen elindultunk.

– A GT3 széria itthon nem annyira ismert, hogyan lehetne bemutatni? Milyen szabályokkal és kocsikkal futják?

– Sajnos Magyarországon elég kevés széria ismert. Az FIA GT3 Eb 2006-óta létezik, napjaink legnépszerűbb, legszínesebb túraautó sorozata. Legnépszerűbb, mert minden versenyen 32-40 autó áll rajthoz, ami egyedülálló. Legsínesebb, mert 10 különböző gyártó képviselteti magát a sorozatban. A szezonban 6 versenyhétvége szerepel, mindegyiken két 1-1 órás versenyfutammal. Minden autóban két versenyző váltja egymást megadott szabályok szerint, az én párom Claudia Hürtgen, aki már rengeteg kiváló eredménnyel büszkélkedhet. Aki többet szeretne tudni róla és a szériáról, a www.claudiahuertgen.de és a www.fiaGT3.com weboldalon keresgéljen.

– Úgy tudom, a jelenlegi autód a legújabb fejlesztésű BMW versenygép. Meséld róla!

– Az idei évben a BMW Motorsport által fejlesztett, és továbbra is fejlesztés alatt álló BMW Z4 GT3-mal indulok,



Európa egyik legnépesebb túraautós mezőnyében nyerni nem kis dicsőség, márpedig ez sikerült Jaramában Walter Csabának

a Schubert Motorsport színeiben. A kocsi kitűnő alapokkal rendelkezik, igazi versenyautó. Természetesen, mint minden új modell esetében, időre van szükség, míg győztes konstrukcióvá érik. Idén márciusban készült el az első darab, és azóta folyamatos tesztelés, versenyzés és fejlesztés alatt áll. A GT3-as bajnokságról egyébként érdemes tudni, hogy nagyon nagy a harc a gyártók között is, így nehéz – főleg gyorsan – egy igazán versenyképes autót talpra állítani. Ennek ellenére a jaramai hétvége második versenyét lehengerlő fölényrel sikerült



megnyernünk, ami mindent elárul a csapat és a BMW Motorsport elszántságáról.

– Porsche vagy BMW?

– Mindkettőt! 2008-ban a magyar bajnokságot Porsche versenyautóval nyertem, és az évad során nagyon megkedveltem a márkát. Jelenleg BMW versenyautókkal versenyzem az FIA GT3 bajnokságban, illetve a hosszútávú versenyeken is, a BMW Team Hungary színeiben.

– Hogy állsz pillanatnyilag a bajnokságban? Tervezel-e továbblépést, esetleg a GT világbajnokságot?

– A bajnokságban pillanatnyilag 4. helyen állok. Továbblépést nem tervezek, bár azt is nehéz lenne megmondani, hogy egyáltalán hova lehet tovább lépni, hiszen mint már említettem, ez a legnépesebb, legtöbb résztvevővel induló túraautó sorozat. A GT világbajnoksággal is az a problémám, hogy attól, mert távolabb kell utazni egy-egy futamára, a versenyek nem érdekesebbek, mert sokkal kevesebb az induló és kevesebb gyártó képviselteti magát.



Számítástechnika

Szórakoztató elektronika

Irodatechnika

Háztartási elektronika

BRUTÁLISAN JÓ ÁRAK!

Windows®. Korlátok nélküli élet.



Gamer GURU Trend asztali számítógép

- ASUS M4A78L-M LE alaplap
- AMD Athlon II X2 240 processzor
- KINGMAX 2 GB DDR2-1066 MHz RAM memória
- WD Caviar Blue 500 GB merevlemez 7200rpm, 16 MB c.
- ASUS Radeon EAH570/DI/1003 grafikus kártya
- SAMSUNG SH-S223C/BEBE DVD író
- ASUS TA-K51 fekete/ezüst ház
- Spire 420 W JEWEL tápegység PFC

99 900,- Ft

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

Windows 7 Professional **138 800,- Ft**

Samsung B2330H 23" LCD monitor

- 1920 x 1080 képpont FULL HD felbontás
- 5 ms válaszidő
- 20000:1 kontrasztarány

48 900,- Ft



Gamer GURU Max asztali számítógép

- ASUS P7P55D alaplap
- INTEL Core i3-530 2.93 GHz processzor
- Kingston 2 GB DDR3-1333 MHz RAM memória
- WD Caviar Green 1 TB merevlemez, 64 MB c.
- ASUS Radeon EAH5770 CuCore/201/1003 grafikus kártya
- Samsung SH-S223C/BEBE DATA DVD író
- Thermaltake V9 VJ4000 ház
- Gigabyte Support 460W tápegység

199 900,- Ft

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

Windows 7 Professional **238 800,- Ft**

Az ajánlat 2010 július hónapban a készlet erejéig érvényes. A termékek árak változhatnak, melyek esetében az árak a változásokkal módosulhatnak.

HÁTTÉR

NEMZETHÖZ!

SZÜLETETT TEHETSÉG

Az ACS Motorsport formaautójából a spanyol Seat Szuperkupáig

A Norbert szó jelentése az utónévkönyv szerint fényes, híres. Szerintem pedig a született tehetség szinonimája.

Michelisz Norbi után ugyanis egy újabb magyar fiú alkotott bámulatosat: a spanyol Seat kupa legutóbbi futamát Kiss Norbi nyerte.

H. Pájer Ani, Seat



– Ha azt kérem, hogy kapásból sorold fel az eddigi eredményeidet, akkor megy, vagy megfogtalak?
– Á, nem, megy az: 2005-ben, a szezon közben kapcsolódtam be az Astra Kupába, de a hátralévőben négy versenyt nyerni tudtam. 2006-ban Clio, 2007-2008-ban Seat Leon Kupa bajnok voltam, 2009-ben pedig Suzuki Swift és Formula Renault bajnok lettem.

– Azt hittem, hogy kifogok rajtad ezzel a kérdéssel – nekem még olvasni is soknak tűnt... A Seat, amivel Spanyolországban indultál, nem volt ismeretlen tehát számodra, idén, itthon mégis Formula Renault-val, az ACS Motorsportnál kezdted. Hogy jött a váltás lehetősége?

– 2007-2008-ban a magyar bajnokságban Seatotztam, és elég jól megismertem az autót. Már akkor az volt az álmom és a cé-

lom, hogy külföldön is versenyezhessek vele. Akkoriban nekem még nem volt lehetőségem, de hittem, hogy ha kijutok, akkor tudok majd eredményeket elérni. Most pedig a Zengő Dension Team jóvoltából mindez valóra vált. Korábban csak álmodtam erről az eredményről, mert a spanyol bajnokság nem egyszerű, sőt nagyon nehéz, de nagyon boldog vagyok, hogy sikerült.

– A kinti autó, és az, amivel itthon versenyeztél, mennyiben különböznek? Kellott újra megszoknod, megtanulnod valamit?

– Nem ugyanaz a két autó, hiszen 2008 óta sokat fejlesztettek rajta, de alapvetően bírtam az idei autót. Az új fejlesztésekbe csak kint tudtam belekóstolni, a szombati versenynap erre ment el. De az ismerkedés vasárnapra meghozta a gyümölcsét, és sikerült a futamgyőzelem.

– Mesélg kicsit a spanyolországi hétvégéről!

– Pénteken kétszer 40 percet tölthettünk a pályán, ez volt a szabadedzés, ennyi idő van megszokni, megtanulni a pályát. Szombaton van az időmérő, ami meghatározza a rajtsorrendet, délután pedig két hétkörs verseny: az egyik repülő-, a másik álló rajttal, ám a kettő között nincs szünet. A vasárnapi verseny rajtsorrendje pedig a szombati második futam végeredményének megfordításával születik meg. Szombaton kilencedik és negyedik lettem, így vasárnap a harmadik helyről indulhattam. Az utolsó, 14 körös versenyt nyertem a harmadik helyről, amihez persze kellett az, hogy előtte két napon keresztül állígtattuk az autót, míg tökéletes nem lett – itt tenném hozzá, hogy nagyon hálás vagyok a csapatnak a precíz munkájukért, hiszen nélkülük ez nem jött volna létre!

– Mit tudunk a jövőről?

– Júliusban a WTCC következő futamán a spanyol bajnoki betétfutamként szerepel majd, így tehát Michelisz Norbi megy a királykategóriában, én pedig a spanyol bajnokságban a kupás Seattal. A többit majd még meglátjuk. Szerintem, ha továbbra is tudok jó eredményeket elérni, akkor lehet hosszabbtávú az együttműködésünk a Zengő Zolival...



A három versenyes hétvége utolsó futamán már Kiss Norbi állhatott a dobogó tetejére





SZOBI BALÁZS (1973-2010)

Kipróbálta az összes dolgot, amit mások talán extrémnek neveznek, de neki ez csak a szokásos adrenalin-adagot jelentette. Minden érdekelte, amit csak motor hajthat. Egy Ladával kezdte, később a jetskivel már a víz alatt fordult, megjárta a Dakart, Suzuki-jával óriási csatákat vívott a hazai gyorsasági bajnokságban, civilben meg a havas utakon ralizott, hobiból motokrosszozott, nomeg repült. Aztán jómagam is részese lehettem annak az örömnnek és izgatott várakozásnak, ahogyan pár éve kitalálta magának a pályakamionozást, és lassan beletanult az Európa-bajnokságba. Egyre ügyesebben küzdött

és egyre jobb helyezéseket szerzett, ott volt a kontinens tíz legjobbjá között. Két futam között is keményen dolgozott, a magyar autóversenyzők kötelező szokásainak megfelelően támogatókkal tárgyalt. Titkolt terve volt, hogy egyszer újra elhozza a Hungaroringre kamionos kollégáit, és olyan versenyt rendez, amilyenre Krasznaiék idejében több százezer ember volt kíváncsi. De most tragikus hirtelenséggel elment, és nem ismerek olyan embert, aki ezt a tervet, meg a Balázs fejében biztosan ott dédelgetett másik százat meg tudná valósítani. Ég veled barátom, nyugodj békében. (BT)

PORSCHE SZUPERKUPA

„Tökéletes hétvégém volt a valenciai: az edzés-elsőség és a pole pozíció után a versenyen még spórolni is tudtam a tempóval” - büszkélkedett idei negyedik győzelmét követően René Rast, akinek korábbi egyetlen legyőzője, Norbert Siedler nem talált ellenszert a listavezető iramára. Az eseménytelen kikötői versenyen megszerzett harmadik helyével Bleekemoelen lőtávólban maradt a tabellán, egyel hátrébb szorítva a valenciában két autót is előző, ám mindössze nyolcadikként leintett Tandy-t. A superkupások legközelebb Angliában és Németországban szerepelnek, majd a Hungaroringen is tiszteletüket teszik.

Porsche Superkupa

René Rast	88
Jeroen Bleekemolen	74
Nick Tandy	68
Stefan Rosina	64
Norbert Siedler	54



A valenciai kikötőben hét autó főszereplésével igazi rajt-káoszt mutatott be a mezőny, majd a Safety Car kiállása után először Bianchi Maldonadót, később Valsecchi az élen álló Perezt lökte ki. Az olasz áthajtásos büntetése után Bianchi nem bírta a bajnoki éllavas éllavas nyomását, aki sima előzéssel biztosította be ide második győzelmét a francia, és Sam Bird előtt. A sprintfutamban a tavalyi japán F3-as bajnok volt a „koncertmester”: Marcus Ericsson már a rajtnál átvette a vezetést Hercktől, majd Josef Kral légi mutatványt idéző balesete,

és az elrendelt Safety Car-szakasz után is megtartotta a vezetést üldözője, Van der Garde ellenében. A rajtbaleset miatt lekörözött Perez még arcátlan manőverével sem tudta megakadályozni Maldonadót, hogy Herck mögött negyedikként célba érve táplálja tovább bajnoki esélyeit.

GP2

P. Maldonado	42
D. Clos	27
G. v. d. Garde	27
L. Razia	20
S. Perez	19



WTCC

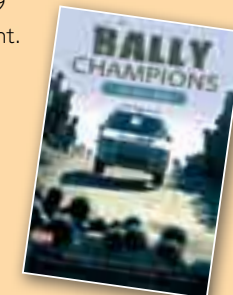
Jordi Gene pár óráig örülhetett csak idei első győzelmének: a zolderi első futamban rajtelső csapattársát is lerajtoló spanyol versenyző autójában szabálytalan légszűrőt találtak, így kizárása után Tarquini örökölte a 25 pontot. A Sunred-duó mögötti Muller, Menu, Monteiro-vonat „szélárnyékában” Huff és Michelisz csatáztak (lásd külön cikkünket), míg a második futam pole-jáért (azaz a nyolcadik helyért) folytatott párbajt Coronel ellenében Priaulx nyerte. A brit – kihasználva Michelisz halvány rajtját – simán eljött az élről, célíg tartó menetelését ezúttal csak Huff második helyet érő előzése (Monteiro), valamint Tarquini és Farfus révén fűszerezte némi izgalom: évek óta szokásossá vált kakaskodásuk végén utóbbi a sóderágy kavicsaival, míg a szerencsés Michelisz a hetedik helyért járó pontokkal gazdagodott. Portimában az első futamon új győztest

DVD-AJÁNLÓ

A korábbi lapszámunkban bemutatott „Group B” című könyv után ismét a rali szellemeseinek szeretnénk egy nemrég megjelent kiadványt a figyelmébe ajánlani. A „80-as évek Rali világbajnokai” című DVD címével ellentétben nemcsak a sportág legnagyobb részéről évtizedének hét bajnokát igyekszik bemutatni (Röhrl,

Vatanen, Mikkola, Blomqvist, Salonen, Kankkunen, Biasion), hanem két olyan versenyzőt is, aki ugyan nem értek fel a csúcsra, de mindenképpen ott lett volna a helyük (Alen és Mouton). Az egy órás műsor alatt „életre kelnek” a sokak által csak képről ismert autócsodák, miközben a narrátor (angol nyelven) bemutatja a versenyzők karrierjének mérföldköveit. A „Rally

Champions of the 80s” című DVD megvásárolható a DUKE Video honlapján (www.duke-video.com), akciós fogyasztói ára 12,99 angol font.



WTCC

Yvan Muller	164
Gabriele Tarquini	149
Andy Priaulx	117
Robert Huff	104
Tiago Monteiro	99

köszönhetett a közönség az egykori F1-es Monteiro személyében, mögötte Muller és Tarquini végzett, majd a második futamra a két ász helyet cserélt, és Tarquini-Muller-Menu vonatanban intette le őket a kockás zászló.



FORMULA 3 MASTERS

A F1-tesztpilóta (Williams) Valtteri Bottas véghezvitte azt, amire még soha senki nem volt képes: megvédte bajnoki címét a hagyományosan Zandvoortban megrendezett kategória-rangadón! A zápor miatt Safety-Car mögül rajtoló futamban előbb az esőgumin rajtoló Merghi állt az éltre,

ám a hirtelen száradó pályán hamar tönkrementek abroncsai, így a slickjeiken okosan kiváló Sims és Bottas kerültek az élre. A finn már az ötödik körben átvette, és a kockás zászlóig tartotta az első helyet, a dobogó harmadik helyére pedig a végére lelassuló Mortara helyett Marco Wittman állhatott.

SEAT EURO CUP

Négy futam után Wéber Gábor vezeti a Seat Leon Európákupa küzdelmeit, bár az autójában rakoncátlankodó rádió monzai kizárása után –



ahol a versenyző nem szerzett tudomást áthajtásos büntetéséről – a zolderi hétvégén is kellemetlenséget okozott. A felszáradó pályán futott első futamban Wéber a 12. rajthelyéről – slick gumikkal hazardírozva – a harmadikig menetelt (bár kommunikációs hiba miatt győzelmi esélyeiről nem volt

tudomása), ám a második futamon is a dobogó legalsó fokán állhatott – ezúttal azonban két vetélytársának kiállása is segítette. A Zengő Motorsport többi versenyzője, Birizdó Imre, Duarte da Costa és

Andrea Larini Belgiumban eredménytelenül harcoltak a pontokért, míg a Zsille Motorsport előbb három pontot érő hatodik helyet, majd egy tekintélyes javítási

számlát köszönhetett a második futamban gumifalba fúródó Hatvani Bálintnak.

Seat Leon Euro Cup

Wéber Gábor	22
Michael Rossi	21
Ricardo Bravo	16
Eoin Murray	15
Lourenço da Veiga	14

78. LE MANS 24 ÓRÁS

40000 tesztkilométer, egy „csontjág” átdolgozott tavalyi autó, hibátlanul dolgozó csapat és hidegvérű versenyzők: ez az Audi történelmi, nyolcadik győzelmének receptje. Az időmérő edzéseken négy másodperccel gyorsabb körökkel közönséget kápráztató gyári Peugeot-ok (kiegészülve az Oreca-csapat legkevesbé

sem lassabb 908-asával) sorra estek ki a verseny különböző szakaszaiban, ráadásul mindannyian az immár 5 éves konstrukció ugyanazon hibájából (kipufogó-rendszer, túlmelegedés). A „négykarikás” autók közül viszont szolidabb körökkel, de mindenfajta műszaki nehézség nélkül állta a sarat a Bernhard/Dumas/Rockenfel-

ler-féle, így utóbbi éjjeliszekrényre (daytonai győzelme után) idén másodszor gazdagodott egy Rolex-órával, míg Bernhard egyedülálló „Grand Slam”-rekorderként (Sebring, Daytona és LM) vonult be a történelembe. A jövőre csúcskategóriává előlépő LMP2-ben a Strakka Racing győzelme bontott formát, a GT1 új evolúciós csodáira (Matech-Ford és Aston Martin) pedig a hajdan megbízhatatlan-

ságáról elhíresült Saleen-Ford (Labre) mért technikai k.o.-t. A GT2-ben elsőként színre lépő Schnitzer-BMW-k számára ütközések (Priaux-Kristensen) és sorozatos technikai gondok miatt borús emlék marad az idei verseny, így (a két gyári Corvette baleseteinek is köszönhetően) a Proton-Porsche triója, Lietz, Lieb és Henzler emelhette magasba a kategória győzelmi serlegét.



DTM

Bruno Spengler így ünnepel a lausitzringi dobogón márkatársai, di Resta és Jamie Green társaságában: karrierje hetedik futamgyőzelmével a kanadai tovább erősített a tabella élén, amelyen a rajtbalesetben – márkatársuk, Premat hibájából – ütköző Ekström, és a tavalyi bajnok Scheider is egyaránt két helyet csúszott hátra. Az Audi számára



DTM	
B. Spengler	26
P. Di Resta	17
G. Paffett	16
M. Ekström	13
J. Green	12

mindössze Rockenfeller negyedik helye jelent némi vigaszt, ám Ekströmre két hét múlva újból lecsapott a sors keze: az első

NASCAR-versenyén hét körön át vezető kétszeres DTM-bajnokot ezúttal Brad Keselowsky lökte ki a sonomai versenypályáról...

GP3

A valenciai első futam hat autót felemészítő rajtját háborítatlanul átvészelő Gutierrez-t Wickens

kísérte a célig, míg Vergnével előbb Christensen, majd a dán kicsúszása után a sorozatban debütáló Roberto Merghi szállt csatába a harmadik helyéért –

utóbbi sikerrel. Az ifjú matador a második futamban is brillírozott: Jakes-t és Haryantót egyetlen előzéssel asztal alá söpörve ezúttal ezüstérmesként gratulálhatott a villámrajttal élre ugró svájci Nico Müllernek, első győzelméhez. A tabella két éllovasa ezúttal már az első körben összeütközött, ám Gutierrez így is lélektani előnnyel várhatja a silverstone-i folytatást.



GP3	
E. Gutierrez	35
R. Wickens	19
A. Rossi	17
N. Müller	14
R. Haryanto	13

INDYCAR

A texasi oválpálya két hölgy nevéől volt hangos, bár Simona de Silvestro bizonyára feledné azt a negyven (!) másodpercet, amelyet fálnak ütközése után



– a tűzoltók szerencsétlenkedése miatt – a lángoló autóban kellett eltöltenie. Danica Patrick viszont még soha sem harcolt ilyen komoly eséllyel a győzelemért, ám csak körökre tudta átvenni a vezetést a versenyen

egyeduralkodó, végül az Indy 500-on elszenvedett balesetét győzelemmel feledtető Ryan Briscoe-tól. lowában Castroneves és Kanaan – a pitben koccanásig fajuló – párharcáról szolt a verseny, utóbbit végül a kétszeres Indy-győztes elhasználódó gumijai is hozzásegítették két éve várt újabb győzelméhez. A tabella-éllovas Powert Texasban autójának törmelékek okozta sérülése, lowaban pedig a lekörözött Milka Duno (később kizárással „díjazott”) akciója fosztotta meg a jó helyezéstől, így előnye vésszen lecsökkent a szorgalmasan pon-

Indycar	
Will Power	274
Scott Dixon	263
Dario Franchitti	260
Helio Castroneves	251
Ryan Briscoe	240

FORMULA SZUPERLIGA

Koccanásig élesedő csatában John Martin javára dőlt el a jaramai első futam, az öt üldöző Buurmann mögött van der Drift és Wissell, valamint a verseny unalmát négy előzésel feledtető Dolby ért célba. A második futamban a bravúros listavezető a 14. helyről ért fel a dobogóra, az első győzelmét arató Montagny és Jousse mögé. A Nürburgringen Buurmann jó rajtjával „megette” a rajtelső Jousse-t, végül a nyomában loholó Rigonnal és a boxkiállásnál pozíciót nyerő van der Drifttel együtt állhatott dobogóra. Hasonló színrevitelben Alvaro Parente (FC Porto) és Montagny léptek le a második futam pole-jából induló Martint, a francia



Formula Superliga	
Tottenham Hotspur (Dolby)	370
AC Milan (Buurman)	340
FC Basel (Wissell)	297
RSC Anderlecht (Rigon)	294
Olympicos (van der Drift)	273

FORMULA 2

Az utolsó zolderi F2-es versenyt (1983) édesapja nyerte, ám Jolyon Palmer csak két másodikkal tudta megünnepelni az immár dr. Jonathan Palmer által irányított sorozat visszatérését. Az Eng és Bratt ütközése miatt Safety Car-ral lassított első futamban David Stonemann aratott rajt-cél győzelmet, míg a folytatásban az első győzelmét arató Benjamin Bailly és Palmer mögött nagy csatában Stonemann, Clarke és Bratt osztott a pontszerző helyeken.

Formula 2	
J. Palmer	139
D. Stoneman	141
P. Eng	80
W. Bratt	70
K. Vasiliaszkas	65



AZ AUTÓSPORT ÜNNEPE

Harmadszorra érkezett a Hungaroringre a World Series by Renault utazó cirkusza, és harmadszorra telt meg a magyar pálya nézőkkel. Az ingyenes, látványos hétvége népszerűsége az F1-gyel vetekszik. Négy versenykategória nyolc futama, fantasztikus bemutatók, szép lányok, megérinthető és megszagolható csúcstechnika – reméljük még sok éven keresztül vendégül láthatjuk a franciákat!

Fotó: Speedlight, Bencze, Buczkó



► „Csak háláva tudok a szurkolókra gondolni, fantasztikus hangulatot teremtettek.”
Hiss Pál Tamás



A versenyprogramot vurstli, táncbemutató és repülőgépes program egészítette ki



Akárcsak a nézőkből, a versenyautókból is tömeg volt a Hungaroringen



RUTINOS CSAPAT – FIATAL PILÓTÁKKAL

Riport az FHV Interwetten Racing vezetőjével

A WSR hungaroringi hétvégéje kapcsán a lapunk népszerűsítését és terjesztését is felvállaló FHV Interwetten Racing az idei Renault Világszéria sorozat 2 és 3,5 literes géposztályaiban indít autókat. Az idei szezonról a nemrégiben újjáalakult osztrák istálló vezetőjével, Walter Thimmlerrel beszélgettünk.

Lydra Balázs, Interwetten

– Miért volt szükség a csapat átszervezésére és meddig tartott?

– Édesapám vezette korábban az istállót, de nemrégiben visszavonult, és igyekeztem egy kicsit magamra szabni a team-et. Több ponton is változtattunk, de ismeretsegeimnek (is) köszönhetően egész jól összeállt az alakulat. A mérnöki csapatba



érkezett a legtöbb új ember, egyikük korábban a Williams F1-es csapatánál is dolgozott, így ezen a téren nagyon jól állunk: a munkatársaim átlagosan 10-15 évet töltöttek már el a motorsportban. Az is fontos, hogy fő támogatónk, az Interwetten mellett rövidesen sikerülhet kibővíteni a szponzoraink körét.

– Hogy értékeli a csapat eddigi teljesítményét?

– Haladunk, de még sokat kell fejlődni. Két fiatal versenyzővel vágtunk neki az idei



3,5-ös szezonnak. Meg kell még szokniuk a számukra teljesen új autót. Korábban a Forma-3-ban versenyeztek, ehhez a kategóriához képest nagy előrelépés egy ilyen autó. A vezetési technikájukat még hozzá kell igazítani a kocsihoz. Ezt az évadot szeretnénk velük végigcsinálni, és segíteni nekik a lehető

legjobb eredmény elérésében. A szezon után, ősszel lesznek majd tesztnapok, ott lehetőséget adunk majd másoknak is.

– Mik az első benyomásai a Hungaroringről?

– Korábban, Opel Lotus pilótaként már jártam itt versenyzőként, háromszor is nyertem. A pálya technikás és nem könnyű, fiataljaink számára tartogat kihívásokat.

– Sergio Canamasas kénytelen volt feladni a ma délutáni futamot. Mi történt?

– Egy olyan helyzetbe került, amit kevés 3,5 literes tapasztalata miatt nem tudott tökéletesen megoldani. Az autó elvesztette tapadását, ezért ütközött a gumifalnak. Ha pár hónappal később kerül egy ilyen szituációba, más lenne a végkifejlet. Remélem őszre már nem okoz neki gondot egy hasonló eset.

FIATAL KETTŐS



A csapat mindkét pilótája spanyol, Sergio Canamasas és Bruno Mendez is az Ibériai-félszigetről érkezett a mezőnybe. Canamasas 24 éves, Madridban született. 2007 óta versenyez, ebben az évben a spanyol Formula-3-as bajnokságban indult a Cetea Sport Team színeiben, akkor a 8. helyen zárt, sőt a barcelonai idénzárón dobogóra is állhatott. 2008-ban maradt a csapatnál, a következő esztendőben az Európai Nyílt Forma-3 Bajnokságra átkeresztelt szériában 6. lett. Idén részt vett mindhárom Formula Renault 3,5 teszten, eredményei alapján a Fortec Motorsport, az ISR és az SG Formula is lehetőséget adott neki, végül az FHV Interwetten Racinghez csatlakozott. Mendez 1990-ben, La Rodában született. Ő is Formula-3 versenyző volt, a spanyol (később Európai Forma-3) bajnokságban indult és folyamatosan fejlődött: 2007-ben 7., 2008-ban 6., míg 2009-ben az 1. helyen végzett. A Formula Renault 3,5-esek között 2009-ben indult először néhány futamon az RC Motorsport színeiben, 2010-ben teljes évadra az Interwettenhez szerződött.

Próbálja ki 4-esben!

TAXI 4

www.taxi4.hu

Tel.: 4-444-444

A TAXI 4 a Forma 1 Magyar Nagydíj hivatalos taxi személyszállítója.

NINCS MEGÁLLÁS

A MotoGP-ben öt hét alatt négy futamot rendeztek

A Gyorsasági Motoros Világbajnokság 2010-es szezonja csúcsra pörgött júniusban, hiszen a mezőny egy hónap alatt Mugellóban, Silverstone-ban, Assenben és Barcelonában is pályára gurult.

Motogphirek.hu, Csapatok



Először az olasz toszkán hegyek közé látogatott a MotoGP mezőnye, ahol a szezon negyedik futamának, a mugellói versenypálya adott otthont. A ringet tulajdonképpen nevezhetnénk Valentino Rossi oroszlanbarlangjának is, hiszen 2002 és 2008 között senki sem tudott itt a „Doktoron” kívül győzni a királykategóriában. Aztán persze megtört a jég, vagy ahogyan mondani szokták, „egyszer minden sorozat megszakad”, méghozzá Casey Stoner jóvoltából, aki 2009-ben diadalmaskodni tudott. Már csak ebből adódóan is mindenki nagy várakozásokkal tekintett a versenyhétvége elébe, ahol

egyértelműen az volt a legnagyobb kérdés, hogy vajon a kilencszeres világbajnok vissza tudja-e szerezni az uralmat Mugello felett. Nos, a választ a kellenél hamarabb megkaptuk, ugyanis az olasz versenyhétvége szombati napjának délelőttjén, a legnagyobb géposztály második szabadedzésén Vale óriásit bukott, amelynek következtében nyílt lábszártörést szenvedett a yamahás. Ennek köszönhetően tulajdonképpen könnyebbé vált a világbajnoki cím felé vezető út a „Doktor” fő riválisa, és egyben csapattársa, Jorge Lorenzo számára. A spanyol azonban ekkor még nem tudott



Nem sokat változott a helyzet Rossi balesetes után, egyedül a többiek által üldözendő éllovas személye cserélődött Lorenzóra



„Silverstone és Assen után Barcelonában is a Yamaha spanyolja a mérce.”

100%-osan élni a lehetőséggel, hiszen Dani Pedrosa bizonyult a legjobbnak a mugellói versenyhétvége időmérőjén és futamán is. A Repsol Honda spanyolja tulajdonképpen rajt-cél győzelmet aratott a viadalon, és ennek köszönhetően kapásból ő lépett elő Lorenzo első számú riválisának.

Aztán persze a következő viadalon, a vadonatúj helyszínnek számító Silverstone-ban fordult a kocka, ahol Jorge Lorenzo mind a kvalifikáción, mind pedig a versenyen a legjobb volt. Érdekes módon a spanyol dolgát leginkább a privat Hondán ülő francia pilóta Randy De Puniet tudta megnehezíteni, aki az időmérőn kis híján megszerezte a pole pozíciót. Mivel az aszfaltcsík minden szempontból ismeretlen volt a mezőny számára, ezért Angliában a gyengébb technikán ülő versenyzőknek nagyobb sanszuk volt rá, hogy labdába rúghassanak, és Puniethoz hasonlóan meglepetést okozzanak a „nagymenőknek.” Így tett például a 2009-es Superbike világbajnok, Ben Spies, akinek talán a technikára nem lehet panasza, hiszen amerikai a hírek szerint egy gyári motoron ül, viszont a versenyhelyszínnek nagy részét nem ismeri, ami jelentős hátrányt okoz nek. Ennek köszönhetően a „Könyök” meg tudta mutatni, hogy valójában mire is képes, aminek bizonyítékként harmadikként intette le őt a kockás zászló, tehát az amerikai elkönnyelhetette első MotoGP-s dobogós helyét.

Az angliai versenyhelyszínről tulajdonképpen egyből Hollandiába utazott a komplett mezőny, hiszen alig három nappal később már kezdetét is vette az asseni versenyhétvége, ahol egyébként Jorge Lorenzo lényegében lekopírozta silverstone-i önmagát. Ezúttal is a Yamaha spanyolja volt a leggyorsabb a kvalifikáción és a futamon is, tehát a „Nyalókás” egy újabb győzelmet könyvelhetett el magának. Érdemes még megemlíteni, hogy a 2007-es világbajnok, Casey Stoner a Holland TT-n szerezte meg idei első dobogós helyét egy harmadik pozíció formájában. Azt lehet mondani, hogy már éppen ideje volt, hogy az ausztrál úgymond kiengesztelődjön egy top3-mas eredménnyel keresztül, ugyanis az első néhány versenyen rengeteget esett, mert gondjaik voltak az első futóművel, majd pedig a Ducati kuplungja kezdett rakoncátlankodni.

A legutóbb megrendezett viadalon, Catalunyában sem sokat változtak az erőviszonyok. A mérce továbbra is Lorenzo volt, aki Silverstone-hoz és Assnehez hasonlóan ezúttal is magabiztos győzelmet aratott. Igaz, hogy körülbelül a verseny feléig a Repsol Honda olasz versenyzője, Andrea Dovizioso tartani tudta vele a tempót, de végül a 2004-es 125-ös világbajnok elesett. A második helyen a verseny elején hibázó, majd jó



Van már jegyed? Tőlünk megrendelheted!

Regisztrálj a www.jegyshop.hu oldalon, és vedd meg a jegyed szinte bárhova! Kedvező áron kínálunk jegyeket a hazai fesztiválokra, a Forma 1, MotoGP, Superbike és sok más versenysorozat futamaira.

Ízelítő kínálatunkból

Jegytípus	Ár
Brno MotoGP CF	20 100 Ft
Brno MotoGP ABDEG	11 200 Ft
Brno MotoGP T4 ülőhely	28 000 Ft
Brno MotoGP T6 ülőhely	28 000 Ft
Brno MotoGP Junior	1 650 Ft
F1 Hungaroring álló (vas)	27 000 Ft
F1 Hungaroring álló jun.	15 000 Ft
F1 Hungaroring Danubius	44 700 Ft
Pannónia Fesztivál bérlet	3 500 Ft

Keresd weboldalunkon a Forma 1 Magyar Nagydíjának exkluzív ajánlatát, a **Schumacher Silver**, és **Schumacher Premium** egész versenyhétvégére érvényes jegyeit!

Partnereink



Bővebb információért, valamint további kedvezményes ajánlatainkért látogass el weboldalunkra, vagy keresd ügyfélszolgálatunkat az info@jegyshop.hu e-mail címen.



pár helyet visszaeső Dani Pedrosa ért célba, míg a harmadik Casey Stoner lett. Egy szó mint száz, hét futamot követően Jorge Lorenzo több mint magabiztosan vezeti a világbajnoki pontversenyt, ellenfele pedig eddig nem igen akadt. A 250-es géposztályt felváltó Moto2-es

számíthatatlan, hogy ki lehet a befutó a soron következő viadalokon. Az elmúlt három viadal során például két új győztest avathattunk Andrea Iannone és Jules Cluzel személyében. Talma csapattársa Mugellóban, valamint Assenben tudott diadalmaskodni, míg Cluzel Silverstone-ban utasította maga mögé har-

SÉRÜLÉSEK

Kissé úgy fest, mintha Mugello óta valamiféle átok ülne a MotoGP legnagyobb géposztályában. Az olasz versenyhelyszínen Valentino Rossi bukott óriásit, aminek következtében a kilencszeres világbajnok jobb lábán nyílt lábszártörést szenvedett. A „Doktort” közvetlenül a balesetét követően, helikopterrel egyből a firenzei kórházba szállították, ahol még aznap megműtötték. Az orvosok szerint Rossi leghamarabb az augusztus 15-én megrendezésre kerülő brnói viadalon ülhet majd motorra, persze csak akkor, ha a rehabilitációja rendben halad. Sokáig ment a huzavona a Yamaha fenomenjának a helyettesítését illetően, ugyanis habár a japán gyár nem akart senkit sem Rossi motorjára ültetni, mégis bizonyos szerződéses kötelezettségek miatt kénytelenek voltak keresni valakit, hiszen a Fiat Yamaha alakulatának, így vagy úgy, de két motort kell elindítaniuk. A helyettesítést illetően célkeresztben volt Colin Edwards és Ben Spies is, azonban különböző okok miatt végül egyikük sem élt a lehetőséggel, így a Yamaha kénytelen volt a 41 éves (!!!) tesztversenyzőjét, Wataru Yoshikawa-t Lorenzo mellé tenni. A veterán korú japán a július 4-ei katalán viadalon próbálhatta ki élesben Rossi versenygépét, ahol Yoshikawa utolsóként, ámde pontszerző helyen, a tizenötödik pozícióban ért célba.

Valentino Rossi sérülése után azonban nem volt megállás, hiszen Silverstone-ban az Interwetten Honda japán pilótája, a 2009-es 250-es világbajnok esett igen szerencsétlenül, melynek következtében Hiroshi Aoyama tizenkettes számú csigolyája eltört. A japánnak nagy valószínűséggel az egész szezont ki kell hagynia. Aoyama helyére, Assenben, a Honda hivatalos tesztversenyzője, Kousuke Akiyoshi ugrott be, aki Catalunyában is rajthoz állt. A Sachsenringi viadaltól azonban négy-öt futam erejéig a San Marino-i Alex De Angelis fog az Interwetten színeiben menni, akit Aoyama csapata a Moto2-es Scot Racing alakulattól kért kölcsön. Az ember ezek után azt hihette, hogy ennél jobban már meg sem fogyatkozhat az egyébként sem



túl népes mezőny, azonban a holland versenyhétvégén a Marco Melandri is igen nagyot, és egy egyben szerencsétlenül bukott, ami miatt kiugrott a 2002-es 250-es világbajnok bal válla. Melandri ugyan kénytelen volt kihagyni az asseni versenyhétvége hátralévő részét, azonban Catalunyában már rajthoz állt az olasz.

TOUCH EXPERT™

Michael Owen futball játékos választása.
Érintsd meg az üveget, hogy elérd egy kifejezetten sportos óra
15 funkcióját, köztük az **időjárás előrejelzőt**,
a **magasságkülönbség-mérőt** és az **iránytűt**.

IN TOUCH WITH YOUR TIME

Experience more at www.tissot.ch

Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

Eredmények

Mugello

MotoGP

1. Dani Pedrosa	(SPA)
2. Jorge Lorenzo	(SPA)
3. Andrea Dovizioso	(ITA)
4. Casey Stoner	(AUS)
5. Marco Melandri	(ITA)

Moto2

1. Andrea Iannone	(ITA)
2. Sergio Gadea	(SPA)
3. Simone Corsi	(ITA)
4. Thomas Luthi	(SWI)
5. Toni Elias	(SPA)
...7. Talmácsi Gábor	(HUN)

Silverstone

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	(SPA)
2. Andrea Dovizioso	(ITA)
3. Ben Spies	(USA)
4. Nicky Hayden	(USA)
5. Casey Stoner	(AUS)

Moto2

1. Jules Cluzel	(FRA)
2. Thomas Luthi	(SWI)
3. Julian Simon	(SPA)
4. Scott Redding	(GBR)
5. Alex Debon	(SPA)
...Talmácsi Gábor	(HUN) – Kiesett

Assen

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	(SPA)
2. Dani Pedrosa	(SPA)
3. Casey Stoner	(AUS)
4. Ben Spies	(USA)
5. Andrea Dovizioso	(ITA)

Moto2

1. Andrea Iannone	(ITA)
2. Toni Elias	(SPA)
3. Thomas Luthi	(SWI)
4. Rattapark Wilairot	(THA)
5. Shoya Tomizawa	(JPN)
...13. Talmácsi Gábor	(HUN)

Barcelona

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	(SPA)
2. Dani Pedrosa	(SPA)
3. Casey Stoner	(AUS)
4. Randy De Puniet	(FRA)
5. Alvaro Bautista	(SPA)

Moto2

1. Yuki Takahashi	(JPN)
2. Thomas Luthi	(SWI)
3. Julian Simon	(SPA)
4. Karel Abraham	(CZE)
5. Toni Elias	(SPA)
...11. Talmácsi Gábor	(HUN)

A bajnokság állása

MotoGP

1. Jorge Lorenzo	(SPA)	Yamaha	165
2. Dani Pedrosa	(SPA)	Honda	113
3. Andrea Dovizioso	(ITA)	Honda	91
4. Nicky Hayden	(USA)	Ducati	69
5. Randy De Puniet	(FRA)	Honda	69

Moto2

1. Toni Elias	(SPA)	Moriwaki	111
2. Thomas Luthi	(SWI)	Moriwaki	94
3. Julian Simon	(SPA)	Suter	77
4. Shoya Tomizawa	(JPN)	Suter	76
5. Andrea Iannone	(ITA)	Speed Up	70
...10. Talmácsi Gábor	(HUN)	Speed Up	42



125-ben Marquez (balra) egy ponttal vezet a bajnokságot, Moto2-ben Toni Elias áll a tabella élén

minckilenc versenyzőtársát. Catalunyában egy újabb pilóta léphetett a dobogó tetejére Yuki Takahashi személyében, aki ugyan 2006-ban már tudott győzni a 250-esek között, azonban a Moto2-ben még eddig nem nyert. A Tech3 Racing japánja azok után ért elsőként célba, hogy az élen álló Andrea Iannone-t sárga zászlónál való előzés miatt boksztutca áthajtásos

büntetésre ítélték, amelynek köszönhetően Talma csapattársa egészen a tizenhetedik helyig csúszott vissza. Hiába azonban a váltakozó eredmények, a pontversenyt továbbra is Toni Elias vezeti, viszont a második helyre a 2005-ös 125-ös világbajnok, Thomas Lüthi kapaszkodott fel, aki az elmúlt futamokon régi önmagát idézi és rendre a top5-ben végez.

VOLT MÁR JOBB IS

A Fimmco Speed Up Racing Team, azon belül is Talmács Gábor háza táján nincsen minden teljesen rendben. Mondjuk mindezt azért, mivel Talma az elmúlt öt viadalon négy alkalommal (Le Mans, Mugello, Silverstone, Assen) rendre alulmaradt csapattársával szemben. Míg Andrea Iannone két győzelmet, egy negyedik, egy tizenharmadik és egy tizenkettedik helyet zsebelt be, addig Talmának egy ötödik, egy hetedik, egy tizenegyedik és tizenharmadik pozíció jutott, a silverstone-i nullázásról már nem is beszélve. Nem csak a magyar versenyző rajongói, de maga Gábor is értetlenül áll a történetek előtt. A 2007-es 125-ös világbajnok azonban reméli, hogy hamarosan ő is a győzelemért harcolhat majd.

„Én sem tudom, miként lehetséges, hogy ha ugyanolyan a motorunk, ő hogyan képes mindenkit faképnél hagyni, én pedig miért nem tudom legalább megközelíteni. Rejtély, de rá kellene jönnünk, mit tud, amit én nem. Megnéztem a számítógépes adatait és igazából nincs benne nagy mágia: kicsit később fékez, kicsit gyorsabban fordul, hamarabb gyorsít ki, tizedeket nyer mindenhol, de ez összeadódik” – mondta Talmácsi, aki szerint egy őszinte beszélgetés csapaton belül talán segíthetne. Hiszen nem arról van szó, hogy Iannone az idény elejétől kezdve gyorsabb nála, ellenkezőleg, az első két futamon elmaradt mögötte, aztán jött Le Mans, ahol a szerelői „találtak valamit”. „Ennél jobb helyezéseket kellene elérni a gépemmel, s ez az, ami a legjobban zavar” – mondta a 2007-es 125-ös világbajnok



KÉT LEGÉNY

62 Motocross ob: Borka és Firtosvári senkinek nem adott esélyt

Közel két hónap szünet után folytatódott a Monster Energy Motocross Országos Bajnokság. Tápióbicskén az idő remek volt, a pálya kiváló állapotban várta az elitet, a rajtnál jobbnál-jobb versenyzők sorakoztak, de az izgalmas versenyek sem hiányoztak.

Makk Niki

Bucakó, Bence



Az első futamban a bajnoki élvonalas Czuni Laci nagyon jól rajtolt, de az első kanyarban kisodródott és többeket is magával vitt. Az élre Borka Jani állt, szorosan mögötte Szvoboda Bence és Németh Kornél következett. Utánuk kicsit lemaradva Firtosvári Gábor és Lécz Gergő fej-fej melletti csatát vívott az összetett negyedik pozícióért. Őket egy kisebb űr követte, eléggé lemaradt tőlük egy négyes fogat: Szép-Horváth Arnold, Hujber Peti, Soóky Zsolti és Hugyeczk Erik küzdött keményen a bajnoki pontokért. Mindeközben Czuni Laci ádáz tempót diktálva próbálta előrébb verekedni magát, a mezőny elején Németh Kornél nem tudta megelőzni Szvoboda Bencét, és olyannyira küzdött, hogy aztán hibázott



és végül fel kellett adnia a futamot. Borka végig magabiztosan vezetve nyerte az első futamot, mögötte Szvoboda Bence második lett, Lécz Gergő pedig meg tudta tartani harmadik helyét a puskagolyóként előretörő Czuni Lacival szemben. MX2-ben Firtosvári Gábor nagy előnnyel nyerte a futamot, mert a rá egyedül veszélyt jelentő Hugyeczk Erik a rajtnál belekerült egy borulásba, és ugyan a futam végére egészen a második helyig zárkózott fel, egy utolsót előzni már nem tudott. A kategória harmadik helyezését Soóky Zsolti szerezte meg. A második futam rajtját ismét Borka Jani hozta el, de most a bajnokság eddigi élvonalasa, Czuni Laci is jól jött el – igaz Szvoboda Bencével a sarkában. Németh Kornélnak gondjai akadtak a rajtot követő első kanyarban, később pedig hibázott és szinte

a mezőny végéről kellett felzárkóznia. Az élen kemény Borka-Czuni-Szvoboda csatát elvezetett a népes nézősereg, de a futam feléhez közeledve a bajnokság eddigi legjobbjá bukott, így Szvoboda átvette a második helyet. (Miatán a következő körben megint esett Czuni, jócskán hátrébb csúszott

A bajnokság állása

MX1

1. Borka János	209 pont
2. Czuni László	199 pont
3. Szvoboda Bence	187 pont
4. Németh Kornél	172 pont
5. Lécz Gergely	149 pont

MX2:

1. Firtosvári Gábor	209 pont
2. Nagy Alex	204 pont
3. Hugyeczk Erik	191 pont
4. Hujber Péter	154 pont
5. Bódis Roland	120 pont



BEMUTAKOZÁS:

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

TECHNOLÓGIA:

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

SZOLGÁLTATÁSAINK:

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



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



Borka János kirobbanó formában versenyzett a Tápióságban, így el is vette a bajnokság első helyét Czuni Lászlótól



a küzdelemben.) Közben Borka ellépett a mezőnytől, Szvoboda Bencére pedig egyre inkább felzárkózott Németh Kornél. Mögöttük Firtosvári és Léczi meccselt megint nagyot, őket a sérüléséből visszatérő Décsi követte. Németh Kornél három körrel a vége előtt aztán megelőzte Szvobodát, és a sorrend az élen már nem is változott. Az MX2-ben Firtosvári Gábor újabb győzelmet szerzett, Décsi Balázs és Nagy Alex futott be mögötte. A bajnokság ötödik fordulója nagy változásokhoz hozott a bajnoki pontállásban, a korábbi első, Czuni Laci visszacsúszott a második



helyre, Borka Jani pedig átvette a vezetést. Szvoboda Bence egy helyet előrébb lépett, így már a harmadik pozícióból várhatja a folytatást. Az MX2-ben is csere történt az

Németh Kornél csak néhány nappal a tápióbszei verseny előtt érkezett haza Kanadából, ahol most a 8. helyen áll, de lévén, hogy ez egy technikai sport, még bármi megtörténhet. Ott most egy rövid nyári szünet van, viszont július közepén folytatódik a bajnokság

első helyen, Firtosvári Gábor elvette az első helyet Nagy Alextől, a harmadik pozícióban továbbra is Hugyeczk Erik áll.

A bajnokságból még hátra van három futam, július 18-án Csolnokon, augusztus 22-én Kóknán, szeptember 5-én pedig Kőszárhegyen találkoznak majd a legjobbak.

2011-RE KONCENTRÁLNAK



Már a 10. nagydíjon is túl vannak az FIM Motocross Világbajnokság résztvevői, az elmúlt hetekben megjárták Amerikát és Európa északi részét. Továbbra is Marvin Musquin és Antonio Cairoli vezeti a világbajnoki tabellát, és már csak öt verseny van hátra a szezonjukból. A sztárok már olyannyira a jövő esztendőre koncentrálnak, hogy a szövetségük már ki is hirdette a 2011-es versenynaptárat, amelyben a leginkább szembetűnő változás az, hogy a világbajnokság csak május végén kezdődik, lehetőséget adva mind a vb résztvevőinek arra, hogy az amerikai supercross bajnokságban versenyezzenek, mind az amerikai versenyzőknek, hogy a világbajnokságon induljanak anélkül, hogy a supercross szezont ki kellene hagyniuk. További változás, hogy egyre inkább törekednek arra, hogy ne csak a nyáron legyen világbajnokság a sorozat, így Ausztráliában kezdődik a verseny, valamint lesz két forduló az USA-ban és Brazíliában is. Ami pedig az új szerződéseket illeti: a legutóbbi Svédországi futamon Max Nagl újabb két évet írt alá a gyári KTM-nél. A sztárpilóta már nyolc éve megy az osztrák csodagéppel, idén egy 450-es nyergében, a szerződése viszont úgy szól, hogy eldöntheti, marad a 450-esen, vagy 350-essel fog versenyezni.



„Beres Zsolt első két hétvégéje jól sikerült, de a harmadik versenyen elvesztette első helyét a bajnokságban”

KEMÉNY CSATÁK

Quadcross és Short Track OB: Így kezdődött az év

A quadosok szezonja Bugyiban és Kecelen közös futammal kezdődött, majd Ózdon és Nagykanizsán külön versenyekkel folytatódott.

Varga Norbert, Maczek Péter



A bajnoki nyitóverseny első pályája évek óta az egyik legkedveltebb helyszín. Bugyiban a krosszosok egy 1,8 km hosszú, kiváló, gyors ugrókkal és éles mandinerekkel tarkított, puha talajú, míg shortosok egy 1,3 km-es, többféle agyagból készített, „darált” talajú, gyors, „csúsztatós” körön küzdhetnek meg egymással. Az első MX futamban óriási meglepetésre

Béres Zsolt elhúzott a mezőnytől, és előnyét olyanmire tartani tudta, hogy még Sirok Martin és a bronzérmes Román Szabolcs sem tudta megfogni. A második versenyen a győztes aztán megismételte mutatványát, igazi fejtörést okozva ezzel vetélytársainak a további futamokat illetően. Weigand Renátót régebbi sérülései gátolták a teljesítményében, Szatmári Imre lett

a negyedik, Busz Patrick a KTM-et végig dobogós helyen tudta tartani, míg Sirok Martin a második ezüstjét gyűjtötte be. A Short Track igazi meglepetéseket tartogatott, különösen a tavaly elhanyagolt Prestige kategóriában, amelynek rajtjához 12 induló sorakozott fel. Az első futamot hihetetlen küzdelem után Benes László nyerte, Kazár Miklós pedig 23 ezred másodperccel (gyakorlatilag 20 centivel) lett második Gyurján István előtt. Másodjára aztán javított a ralis-gyorsaságis miskolci sportoló, és Kunkli Tivadar illetve Benes László előtt megnyerte a küzdelmet. Említést érdemelnek még az amatőrök is, akik 400-as és 450-es Hondáikkal mindössze másfél másodperccel mentek rosszabbat a profiknál.

A második fordulónak otthont adó Kecelen is profin előkészített krossz- és short-track pályákkal várták a quadosokat. Az már az edzéseken látszott, hogy az MX1-ben óriási formában motorozik a mezőny nagy része. Az első futamban mégsem történt nagy változás az élbolyban, hiszen Béres azonnal az élre állt, mögötte pedig Busz, Sirok sorrend alakult ki, miután a jól rajtoló Weigandot sikerült megelőzniük. Szatmári a negyedik helyen motorozott a Kawasakival, de a cél előtt 100 méterrel megállt a technikája. Az első futamot végül Béres Zsolt nyerte rendkívül szoros versenyben Busz Patrick és Sirok Martin előtt. Érdekes és rendkívül látványos volt, hogy a három versenyző szinte végig egy másodpercen belül motorozott. Mögöttük Weigand, Román, Szamoskö-

zi, Jarjabka, Proksa párharcok alakultak ki. Az ismétlésben, a második rajt után megint Béres állt az élre, mögötte Busz Patrickkal, Sirok Martin ezúttal kissé leszakadt tőlük, mire Weigand Renátót meg tudta előzni. Az egyik visszafordítóban Busz belecsúszott Béresbe, akinek leszakadt a kilépője, és az elrepülő alkatrész majdnem nagy bajt okozott az addigra odaéő Sirokban, de a pilóta időben tudott korrigálni. Mindezek hatására Béres kicsit lelassult, így Sirok megelőzte őt. A versenyben Szatmári Kawája megint megállt, de nem jelentette az igazi drámát, hanem a győzelemre is esélyes Busz KTM-jének technikai problémája és kiállása. A befutó végül így alakult: Sirok, Béres, Román, Szabi, Weigand, Szamosközi, Papp, Szatmári, Proksa, Herner, Busz, Jarjabka, Henzer. A Short Track Open és Prestige géposztályainak összevont első versenyén a papírforma szerint alakultak a dolgok: első Kazár, második Benes, harmadik Gyurján lett, de végig 1-2 másodpercen belül volt a 3 versenyző egymástól. Régi István hiá-

ba volt folyamatosan a nyomukban, csak megközelíteni tudta őket, igaz a versenyzők ismeretében már ez is kimagasló eredmény. Nagy Norbi végzett az ötödik helyen. (Az ózdi és a nagykanizsai futamon történetekről következő lapszámunkban számolunk be.)

A bajnokság állása*

Short Track Quad bajnokság állása

1. Kazár Miklós	141 pont
2. Benes László	130 pont
3. Gyurján István	105 pont
4. Régi István	98 pont
5. Kunkli Tivadar	96 pont
6. Nagy Norbert	93 pont
7. Horváth Gyula	89 pont
8. Farkas János	13 pont

MX Quad bajnokság állása

1. Sirok Martin	138 pont
2. Busz Patrik	111 pont
3. Béres Zsolt	97 pont
4. Papp Tamás	85 pont
5. Szatmári Imre	84 pont
6. Proksa Richárd	83 pont
7. Román Szabolcs	74 pont
8. Weigand Renátó	66 pont

* hat futam után

Kazár Miklós, Busz Patrick, Sirok Martin, Varga Norbert, Gyurján István: egy szelet a hazai quados elitből





A LEGSIKERESEBB

A Ford 75. vb-győzelme

Jari-Matti Latvala Új-Zélandon aratott győzelme nem csak a finn versenyző nyeretlenségi sorozatának végét jelentette, hanem egyben a Ford 75. világbajnoki diadalát is, melyet eláttették az örökranglista első helyét a Lanciától. De vajon hogyan jutottak el idáig?

Surányi Géza, Ford



A márka a világbajnokság 37 éve íródtör-télmében szinte végig jelen volt, és szereplésüket ugyanúgy kísérték fényes sikerek, mint csúfos kudarok. A történet az Escort RS 1600-sal kezdődött, mely Timo Mäkinen remek versenyzésének köszönhetően első helyen futott be az 1973-as 1000 tó ralin, Finnországban. A széria első éveiben, mikor még csupán a gyártók világbajnokságát írták

ki, a Ford mindössze egyetlen alkalommal szorult le a dobogóról. Az RS 1600-ast nagyobb testvére, az RS 1800-as váltotta. Az új Escort hamar belopta magát a rajongók szívébe, mert erős motorral és hátsókerék hajtással rendelkezett, így csak látványosan lehetett vele közlekedni. Ráadásul mindehhez remek megbízhatóság is párosult. Ezt tökéletesen bizonyította Björn

Waldegaard, aki 1977-ben megnyerte az 5949 kilométer össztávú Safari Ralit. Két évvel később a svéd versenyző egy Mercedest választott a szezon két legnehezebb összecsapására, a többi futamán viszont Forddal vett részt és egyenletes teljesítményének köszönhetően megnyerte az első alkalommal kiírt pilóta-vb-t, csapattársa, Hannu Mikkola előtt. Természetesen a márkák versenyében is a Ford diadalmaskodott. Időközben feltűnt a színen a repülő finn, Ari Vatanen. A fiatal tehetség vezetési stílusához tökéletesen passzolt az Escort, mert a pilóta mindig a lehető legkésőbb fékezett, mielőtt megpróbálta „beügyeskedni” a Fordot a kanyarba. Szinte egy métert sem haladt egyenesen, melynek köszönhetően a rajongók hamar a szívükbe zárták. A szemet gyönyörködtető autózás eredményes is volt, hiszen Vatanen 1981-ben megnyerte az egyéni világbajnokságot. A 80-as évek végén

megszületett a „B” csoport, a Fordnál pedig először az Escort 1700 turbóból próbáltak ütőképes raliautót faragni az új szabályokhoz. Ez hibás döntésnek bizonyult, hiszen az autó sohasem lett versenyképes. Ekkor egy tisztán sportcélokra tervezett autót, az RS200-es kifejlesztése mellett tették le voksukat. Maga a koncepció ígéretesnek bizonyult, hiszen az új Ford mindazokat a fejlesztéseket megkapta (középen elhelyezett turbómotor, négykerék-

A kezdetek kezdetén csak világbajnokságokon indulhattak az űs-Escortok, aztán a vb-vel együtt megérkeztek az első sikerek

hajtás) melyeket egy modernkori raliautónak tudnia kellett. Csakhogy mire kezdett volna beérni az újdonság, az FIA egy elhamarkodott döntéssel kitiltotta az elszabadult teljesítményű „B” csoportos raliautókat a pályákról, melynek az RS200-as is áldozatul esett. A Ford nem adta fel, és a 1987-től a négykerék hajtású Sierrát vetetett be. Ez azonban túl nehéznek és bonyolultnak bizonyult és nem vehette fel a versenyt az örök riválissal, a Lanciával. A márka sportprogramja felett ekkor viharfelhők gyülekeztek, ami talán nem is csoda, hiszen már 1981 óta nem nyertek világbajnoki futamot. A sikertelenségi sorozatot végül az akkor még ismeretlen francia versenyző, Didier Auriol szakította meg, aki 1988-ban megnyerte a Korzika Ralit, mégpedig a hátsókerék hajtású Sierra RS Cosworth-tal. A Fordnál persze tudták, hogy csupán négy hajtott kerékkel van esélyük az igazi sikerre, így raliautót varázsoltak a Saphire Cosworthból és leszerződtették a kétszeres világbajnok, Miki Biasiont. Mégsem ő, hanem egy „zöldfülű”, Francois Delecour száguldott a győzelem felé az 1991-es Monte-Carlo Ralin, csakhogy az utolsó(!) szakaszon műszaki hiba miatt lelassult, és visszaesett a harmadik helyre. Csoda, hogy zokogott a célba éres után? A francia versenyzőnek több mint két évet kellett várni első sikerére, ezt azonban már az új, Escort Cosworth volánjánál arat-

ta, Portugáliában. 1994-ben egyértelműen a Delecour/Ford duó volt a világbajnokság favoritja, csakhogy a heves vérmérsékletű francia közúti balesetet szenvedett, így jó darabig le kellett mondania a versenyzésről. Sajnos sem az Escort Cosworth, sem az utódja, az Escort WRC nem volt arra képes, hogy a világbajnoki címért harcoljon, ezért a Ford 1999-től az új Focus WRC-t vetette be. Az újdonság a tél közepén megtartott Monte Carlo Ralin még túlmelegedési gondokkal küszködött, néhány hónappal később viszont az első helyen futott be a forró afrikai nyárban megtartott Safari Ralin. A történet mesészerűen folytatódott, hiszen az autó pilótája, Colin McRae a következő versenyen is győzött, viszont a világbajnoki címért folytatott harcban csupán 2001-ben szállhatott be eséllyel. A szezon utolsó versenyére még éllovasként érkezett, ám már az első napon felborult, így a trófeát a taktikusan versenyző Richard Burns szerezte meg. Ekkoriban (egész pontosan 1997-től) már a Malcolm Wilson által irányított M-Sport nevű cég kezében volt a Ford világbajnoki programja. A korábbi raliversenyző belátta, hogy a győzelemhez egy finn pilótára van szükség, ezért a 2006-os évadra szerződtette a kétszeres világbajnokot, Marcus Grönholmot. Wilson számítása beigazolódn látszódtott, hiszen a Ford már abban az évben megnyerte a márkák versenyét, és Grönholm csupán



egyetlen ponttal maradt le a világbajnoki címről. (Ebben persze nagy szerepet játszott, hogy legnagyobb riválisa, Sebastian Loeb kartörés miatt nem indult az év utolsó négy versenyén.) 2007-ban újra a Ford kapta a legjobb márkának járó serleget, az utolsó szezonját teljesítő Grönholm azonban pár ponttal ismét lemaradt az egyéni elsőségről. A Ford közben



Új-Zélandon ünnepelhette Malcolm Wilson istállója a Ford 75. diadalát. Balra fenn Timo Makinen első győzelme 1973-ból és Valdegard 2006-ban tartott bemutatója

szorgosan gyarapította a győzelmek számát, a finn világbajnok első, Ford színekben aratott sikere már az ötvenedik volt a sorban. A szériát ma honfitársai, Mikko Hirvonen és Jari-Matti Latvala folytatják. Jelenleg rájuk

vár a feladat, hogy a közel harminc év után ismét a Ford birtokába kerüljön a hón áhított egyéni világbajnoki trófea. A ponttáblázat jelenlegi állását nézve ez egyáltalán nem lesz könnyű feladat...

A HARMÓNIA 3 TITKA

www.aquarellhotel.hu

Gondtalan kikapcsolódás a felnőtteknek, játék és szórakozás a gyermekeknek

AQUARELL VÍZI-MÓKA TÁBOR

gyermekeknek 12 éves korig grátisz
2010. augusztus 8-13. között
5 éjszakai foglалás esetén,
kétágyas elhelyezéssel

13.520,-Ft/fő/éj ártól

A megérdemelt hosszúhétvége

ÜNNEPI HOSSZÚHÉTVÉGE

ajándék wellness kuponnal

2010. augusztus 19-21. között
kétágyas elhelyezéssel

18.900,-Ft/fő/éj ártól

Nászutas ajánlat nem csak nászutasoknak

DOLCE VITA 3=4 akcióval

ajándék testkezeléssel

2010. szeptember 30-ig.
kétágyas elhelyezéssel

48.000,-Ft/fő/4 éj ártól

azaz 1 éj csak 11.000,-Ft

MOST MEGNYERHETI PIHENÉSÉT!

Minden hónapban kisorsolunk egy wellness hét-
végét azok között, akik regisztrálnak honlapunkon!

www.aquarellhotel.hu



Adja le szállodánk recepcióján *elutazáskor*
ezt a kupont és további **10% engedményt**
biztosítunk az igénybe vett **szépségápolási**
és wellness kezelések áraiból.



A „Q” Magyar Turizmus Minőségi Díjjal illetve
a „QQ” Európai Unió Turizmus Minőségi Díjjal
kitüntetett ceglédi Best Western Hotel Aquarell****
várja Önt!

Engedje, hogy kényeztessük!



H-2700 Cegléd,
Fürdő út 24.

Tel.: +36-53/510-900

Fax: +36-53/510-901

info@aquarellhotel.hu



Well



NEGYEDSZER IS ASI

KARPACKIE - Groupama Garancia Rallye: A murvás versenyen is a zirci pilóta nyert

Megint csak az utolsó gyorsaságin dőlt el a verseny – az első és a harmadik helyen is –, de végül idei negyedik győzelmét aratta az Asi–Pikó páros a szezon első murvás futamán, a Bükfürdő Ralin.

Mihályi Csaba

Bencze András, Bartha Gábor, Kovács-barna Károly, Cseh Norbert, Dankó Éva, Zoleg, Hummer Gyula



Fent a győzelem érdekében mindent megpróbáló Herczik Skodája, aki végül 5 másodpercet kapott Asitól



Három aszfaltfutam után murvás versenyre folytatódott az Országos Ralibajnokság, és mivel idén először ezeket a versenyeket 1,2-es sorozóval látták el, várható volt, hogy a plusz pontok jobban megalapozzák a versenyzők kedvét a futamhoz. Az év elején egyébként még kérdéses volt a Szombathely Rali megrendezése, amely végül pár kilométerrel arrébb, Bükfürdőre költözött, ahol tárt karokkal várták a mezőnyt, és a bajnokság rangjának megfelelő szervizparkot és versenyközpontot lehetett kialakítani. A szállodákban kedvezményes árat kaptak a versenyzők, és láss csodát, még el sem kezdődött a verseny, máris nyereséges volt a rali Bükfürdőnek. A szakaszokkal nem volt ilyen könnyű dolga

a rendezőnek, hiszen az egyik az utolsó pillanatban kiesett, a versenyt ezért egy kicsit át kellett alakítani, és az elsőnap három pálya helyett kettőn kellett megrendezni a viadalt. Emiatt viszont két, több mint egyórás gyűjtőt kellett beiktatni – ahol nem unatkozniuk kellett a versenyzőknek, hanem megvendégtették őket ebédre. Az is a rendező újítása volt, hogy a szervizpark előtt egy külön területen lemosták a versenyautókat, amelyek így a sártól megtisztulva álltak be a szervizparkba. Igaz, hogy időnként a verseny főnökének, Markó Tibinek is be kellett állni gőzborotvázni, de a pilóták körében osztatlan sikere volt ennek a gesztusnak, és végül mindenki elégedetten távozott Vas megyéből.



INTERWEST
ital nagykereskedés

maxxenergy.hu
info@interwest2000.hu



ahol a Mitsubishi nagyobb végsebessége miatt előnyben volt, így Asi nem csak hogy megelőzte riválisát, de még 5,1 másodperc előnyre is szert tudott tenni. A második körben Herczig ezt két másodperc alá is dolgozta, de az utolsó pályán megint csak Asi volt a gyorsabb és visszaállítva az 5,1 másodperc előnyét megnyerte a versenyt Herczig előtt. A harmadik helyért a Botka–Szenner és a Turán–Zsiros kettősök vívtak Mitsubishihival. Botka már év eleje óta a mezőny egyik leggyorsabb versenyzője, de a pechosorozatai miatt eddig ezt nem tudta pontra váltani. Most sem. Ugyanis a verseny vége előtt háromszáz méterrel megadta magát a Mitsubishi motorja, a harmadik helyet így a Turán–Zsiros kettős szerezte meg, akik korábban egy elszakadt fékcső miatt jelentős időt veszítettek.

Borsi Gergő (balra) ismét érett autózást mutatott be Mitsubishijével

Ami a küzdelmet illeti, az első helyért gyakorlatilag két páros volt versenyben: az Asi–Pikó kettős Mitsubishi Lancerral és a Herczig–Baranyai duó Skoda Fabia S2000-essel. Az első gyorson Asi kezdett jobban, a másodikon azonban túlcúsúzott és kiesett a ritmusból, így Herczig állt az élre. Az éjszaka leesett esőtől a pályák

a nap második felére kezdtek felszáradni, amivel párhuzamosan Asi is gyorsult, és szombat estére 2,8 másodperc előnyrel visszavette a vezetést. Másnap reggel viszont Herczig volt a gyorsabb és az első gyorsaságin az élre állt. Az első kör harmadik szakasza volt azonban a verseny egyik leggyorsabb pályája,



A Magyar-Budai kettős magabiztosan gyűjtötte be az A6 kategória első helyét



MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!

-30%

-35%

autóhifi - digitálképezo - CD/DVD
erosito - hangfal - hazimozirendszer
hifi - mp3 lejatszo - navigacio projektor
televizio - videokamera - haztartasi gep



Idei legjobb eredményét érte el a Balogh–Kiss duó. Nekik az eltört féktárcsa okozott kisebb riadalmat, amely miatt két gyorsaságin keresztül meg kellett tisztelniük minden kanyart, ráadásul félő volt, hogy ha kitörik egy darab a tárcsából, akkor az azonnal berántja őket az árokba, de szerencséjükre nem így történt. Nagyon frusztráltan versenyzett az ifj. Tóth–Tagai kettős, akik eddigi két második és egy harmadik helyezésük után most csak ötödikek lettek a Szuper–2000-es Peugeot 207-essel. Janika arra panaszkodott,

hogy nem érzi a féktávokat, és bár volt pár biztató gyorsaságjuk, több apró hiba miatt csak ötödikek lettek. Hasonló problémával küzdött a tavaly még abszolút győzelmet is arató Hideg–Kismódi kettős is. Hideg most versenyzett először aktív hajtású autóval murván. Az intelligens hajtás pedig fékezés-kor lezárja a differenciálműveket és jóval hatásosabban fékez, mint hogyan azt Hideg korábbi Mitsubishije tette, de úgy tűnik, az átállás nem okozott gondot: a páros a hatodik helyet szerezte meg.

Ami az esélyes kiesetteket illeti: a második gyorsaságin elektromos hiba miatt búcsúzott a Turi–Pecze páros, akik pedig az eddigi három versenyen masszívan az első négyben autóztak, vasárnap délelőtt pedig a hetedik helyről, a MAP-szenzor hibája miatt búcsúzott a nagy visszatérő Spitzmüller–Tóth páros. (A korábbi magyar bajnok az idén először indult itthon.)

A kétkerekesekek között most is a Bútor–Holczer páros volt a leggyorsabb Citroën C2 S1600-assal, megelőzve Ollé Sasát, akinek Suzuki Swiftjébe a nem csak a súlya miatt választott Gulyás Kata először navigált. A7-ben szinte teljesen ellenfél nélkül maradt a kategóriát idén uraló Pálinkás–Bagaméri kettős a Honda Civic-kel, akik bár idei harmadik győzelmüket aratták és vezetik



A magazinunk által is támogatott Ősz László idén először indult az első osztályban, és mindjárt kategória 3. hellyel zárt

MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!



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

AV PLANET
WWW.AVPLANET.HU

GT3 STUDIO
www.duen.hu
RALLYE RADIO



Az Országos Ralibajnokság ötödik futama a Veszprém Rali lesz június 16-18-a között, amit rövidített távon rendeznek és emiatt a murvás versenyek 1,2-es szorzóját is elhagyják majd.



Balra: Nem csak a győztesek érezték jól magukat Bükfűrdőn, szinte az egész mezőny dicsérte a rendezőket



a bajnokságot, jobban örültek volna, ha ellenféllel is meg kell küzdeniük. Új győztest avattunk viszont az N3-ban, ahol az idén először induló Ábrahám–Tóth

kettős ugyancsak egy Honda Civic-kel lett első. Az A6 és az N2 élén nagy csata folyt három suzukis között. Az A6-os bajnokságot vezető Magyar–Budai kettős két nagyon

erős ellenfelet kapott N2-es Swifttel. Az egyikben az egykori Szuper–1600-as bajnok Keller–Bencze páros ült, a másikban pedig a murván Suzukival abszolút mércé-

nek számító Zagyva–Tisch duó. Bár Magyar egy kicsit előnyben volt az erősebb autóval, de így is presztízs kérdést csinált belőle, hogy az élén végezzen. Ez sikerült is neki, megnyerte az A6-ot, és megelőzte az N2 első két helyezettjét, Zagyvát és Kellert. S csoportban negyedik győzelmét aratta a Matics–Viczena kettős, ám ezúttal nem tudtak annyira elhúzni ellenfeleiktől. Sőt, a verseny elején az ifj. Cseh–Dobos kettős állt az élén, a verseny vége felé pedig a Boroznaki–Kiss duó nyerte a gyorsokat, de Matics, mint rutinos róka, tartotta magát az élén. Sőt, egy alkalommal még abszolút értékelésben is szakaszt tudott nyerni. S1-ben idei harmadik győzelmét aratta a Fogasy–Szabó kettős a mezőny másik célba érkező Lada VFTS-es párosa, a Király–Balázs kettős és az elnyúlhatlen Ördögh–Imrik páros előtt. A bajnokságot Asi vezeti 84 ponttal, az 51,6 pontos ifj. Tóth és a 46 pontos Herczig előtt.

A Bükfűrdő Rali végeredménye		
1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:08:14,1
2. Herczig–Baranyai	Skoda Fabia S2000	+5,1
3. Turán–Zsiros	Mitsubishi Lancer Evo IX	+54,0
4. Balogh–Kiss	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:08,1
5. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+1:33,1
6. Kazár–Szöke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:42,1
7. Hideg–Kismódi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:49,3
8. Pethő–Bacigál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:20,8
9. ifj. Ranga–Czakó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:30,8
10. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:32,9

Kategóriagyőztesek	
N4:	Asi–Pikó
S1600:	Bútor–Holczer
A7:	Pálinkás–Bagaméri
A6:	Magyar–Budai
N2:	Zagyva–Tisch
N3:	Ábrahám–Tóth
S3:	Matics–Viczena
S4:	ifj. Cseh–Dobos
S1:	Fogasy–Szabó

Bajnokság állása	
1. Asi	84
2. ifj. Tóth	51,6
3. Herczig	46
4. Turi	35
5. Turán	24,4
6. Balogh	18
7. Hadik	16
8. Kazár	11,2
9. Pethő	10,6
10. Osváth	9,2



KEDVES VERSENYZŐK ÉS CSAPATTAGOK!

Bizonyára nem kerülte el figyelmeteket az utóbbi hetek híradásaiban közzétett árvíz okozta katasztrófa helyzet, mely leginkább a B-A-Z megyei településeket érintette. Ahogyan azt tudjátok, versenynaptárunkban az árvíz károk helyreállításától függően augusztus végére, szeptember elejére tervezett időpontban szerepel a Borsod Rally. Miután a verseny egy része a legsúlyosabban érintett területen, Edelény környékén zajlik, az RSB figyelmes, sőt szükségszerű gesztusnak tekintené, ha a rallye sport is a maga eszközeivel támogatásáról biztosítaná a bajbajutott embereket és családjaikat. Ezúton szeretnénk felhívást intézni felétek, és nem csak a rally szakágban versenyzők felé, melyben kérünk benneteket, hogy lehetőségeitek szerint felajánlásaitokkal támogassátok eme nemes célt akár élelmiszerrel, tisztítószerrel, építőanyaggal, tanésszel – mivel a verseny időpontjához közel kezdődik a tanév – vagy bármivel, ami segítség lehet!

Az összegyűlt adományokat a Borsod Rally hetében szeretnénk átadni, ahol részvételekre számítunk!

Az esemény időpontjáról később adunk tájékoztatást.

Budapest, 2010. 06. 16.
Dudás Gy. Kokó sk.
RSB vezető

CÉLKERESZTBEN

A Full-Gas Racing Team már a következő futamra koncentrá

Kiváló részeredményekkel, több nagymenőt is legyőzve végül az abszolút 6. helyen végzett a Kazár Miklós–Szőke Tamás duó a Karpackie-Groupama Rallyen Bükföldön, a rali ob 4. futamán.

Full-Gas, Bencee, Bartha



Miki: A verseny előtti tesztünk jól sikerült, bár voltak váltóproblémáink. A meccsnek úgy indultunk neki, hogy nem az első gyorsan kell 120 százalékosan autózni. Jól is ment az eleje, majd a következő gyorsan a murva gumival a vizes, kifényesedett aszfalton volt egy kis túlsúszásunk. Ezután elállt az eső, és a harmadik speciálison az első nagyvadat, Spitzmüllert sikerült is elkapnunk... Ezzel párhuzamosan azonban elkezdtek elfogni a váltóból a fokozatok; a nap záró szakaszán már csak az egyes, a kettes és az ötös állt a rendelkezésünkre, így nem is lehetett más a célunk, mint hogy ne veszítsünk sokat. Vasárnap Spitzmüller mögött rajtoltam, és megint megcsíptük őket. Utána nem előre, hanem hátra kellett néznünk, de miután Hadikék bedobták azt a bizonyos törülközőt, maradtak Hidegék. Aztán láttuk, hogy körülbelül a verseny kétharmadánál Spitzmüllerék kiálltak. Az utolsó kör előtt Hidegékkel megbeszéltük, hogy ugyanolyan gumikkal állunk mind a ketten rajthoz és úgy vívunk meg. A 9. szakaszon egy picit talán bealudtam, veszítettünk is másodper-

ceket. A 10. gyorsan kinéztem a csapatra egy helyen, majd azt hittem, nem tudunk elfordulni az egyik kanyarban, de sikerült. Mi is meglepődtünk aztán, hogy Botkákék mögött alig 1 másodperccel abszolút 2. legjobb időt autóztuk – Asiékát is



legyőzve. Azaz meglett a második nagyvad! A záró szakaszon éreztem, hogy nem ronthatom el: mondtam is Tominak, hogy „nyugi, mi vezetünk!” Ha nincs az első napi váltógondunk, akkor... Összességében nagyon jó kis versenyen vagyunk túl, ami kellő önbizalommal vértezett fel a folytatásra. Jó érzés volt az is, hogy a végén a hellesek

megint ránk találtak és ők is tanúi lehetnek ennek a szép eredménynek. Nagyon köszönöm a fiúknak és a csapatnak a jól felkészített autót, Tominak a prima navigálást. Asinak, Zsuzsinak az itinert, Turi Tominak a jó tanácsokat, Asi csapatának a vb-s beállításokat. Pista bá megint király volt, de hálások vagyunk Kovács Tominak is, aki hatalmas munkát végzett. Végül külön köszönet a verseny rendezőinek is, ugyanis eddig ez volt az év legjobb szervezett és legemberibb versenye.

Tom: A verseny előkészületei hibátlanul alakultak, amit lehetett dvd-n is áttanulmányoztunk. Ugyanakkor sejtettem, hogy Miki nagyon jól fog teljesíteni murván, ám azt bevallom férfiasan, hogy ennyire jó eredményre nem számítottam. Az első napon abszolút tízben voltunk, majd vasárnap sikerült megvernünk Spicit és Asit is. A hajrában nagyon vissza kellett fogynom Mikit. A kérdés csak az, hogy mi van, ha nem „hűtöm” le? A 10. gyorsasági szakasz – amikor legyőztük Asiékát és az abszolút 2. legjobb időt autóztuk – volt a versenyünk csúcspontja. Azé a versenyé, amelynek a végére nagyon elfáradtam. Egyébként elképesztő csatát vívtunk Hidegékkel! A lényeg az, hogy az eredmény ellenére is a földön kell járnunk, és nem csak azért mert ez az első teljes évünk. Ugyanakkor rendkívül büszke vagyok arra, hogy megvillantunk! A következő meccsen, Veszprémben hasonló mentalitással, nagy alázattal kell majd autóznunk. Azt hiszem, hogy idén a dobogó még messze van, azonban egy kupácska talán már beleférhet.

HÉT MÁSODPERC

Murván is bizonyítani tudott a TAXI4 és Boroznaki

A hazai ralibajnokság az idei első murvás futamához érkezett, mi pedig bükföldői kalandjairól a „taxisofőrt”, Boroznaki Tibort faggattuk.

Pájer Ani; Bencee, Cseh



– Milyen volt murván menni?

– Már nagyon vártuk, viszont amennyire készültünk rá, annyira rosszul sikerült, mert már az első gyorsan váltóproblémánk akadt. Nem volt kettes és négyes fokozatunk, és kicsit megijedtem, hogy egész nap ez lesz, de szerencsére, mikor lejöttünk a gyorsról kiderült, hogy a baj ott helyben könnyen orvosolható: csak egy bowden akadt ki a helyéről. Megoldottuk, és utána már nem volt ezzel probléma. Hátránnyal, de próbáltuk felvenni a versenyt a többiekkel. Ez arra volt elég, hogy a nap végén a csoportban és kategóriában a harmadik helyen zártunk. Vasárnap jöttek azok a pályák, amik szerintem nekünk jobban feküdtek: az időeredményeken is meglátszott, mert egész jókat autóztunk. Amire külön büszkéek vagyunk, hogy volt közöttük egy abszolút második és harmadik idő is. Azonban sajnos nem sikerült teljesen lefaragnunk a hátrányunkat: végül hét másodperccel lemaradva lettünk a másodikak. Ez lett a vége, és nagyon örülünk, hogy célba értünk, és pontot szereztünk.

– Mindig fontos kérdés ezeken a futamokon: milyen volt a murva minősége?

– Az időjárásnak köszönhetően elég sarasra sikerült, de szerencsére a szombathelyi pályák még ezt a vízmennyiséget is aránylag jól elviselték. A második nap második körében, mikor esett az eső, kicsit jobban csúszkáltunk, de megoldottuk. Alapvetően nem szeretem a vizes, saras versenyt, de ha időket nézünk, valahogy mindig jobban megy vizes pályákon...

– Autót megviselte a hétvége?

– Szerencsére nem nagyon, bár volt egy kisebb sérülés: egy gumilassítót eltaláltunk a jobb elejével a nagy sietségben. Elgömbült egy irányítókar, de ez nem befolyásolta a versenyt, mert a szervizben a fiúk tökéletes munkát végeztek, és megcsinálták: jobb lett, mint előtte.

– A kocsi nektek idén újdonság: mennyire okozott nehézséget a murvára történő átállítása?

– Kipróbáltuk előtte: elmentünk a hivatalos tesztre, és nem is keveset mentünk akkor.

Nagyon hasznos volt, nem csak a kocsinak, hanem nekünk is. Szerintem én egész hamar ráálltam, de korábban már kipróbáltam murván az összkerekes autót, úgyhogy nem volt teljesen idegen a dolog.

– Dolgoztok már a következő verseny problémamentességén?

– Igen a szervizesek már meg is oldották a mostani gondot, és csak remélni tudom, hogy nem jön újabb.

– Szerintem erről még sosem kérdeztelek, de a Ladás korszakotokban komoly rajongótáborotok volt. Hogy érzed, ők kitartottak most is mellettetek, hogy Mitsubishihivel mentek?

– Szerintem igen – legalábbis a visszajelzésekből, a fórumokból, a honlapunkból ez derül ki számomra. Persze vannak olyanok, akik nagyon várják, hogy mikor ülünk vissza... A Lada egyébként még megvan, az öcsém szokott randalírozni vele, különben pedig ott áll, és várja, hogy újra csatasorba álljon...





FELTARTÓZTATHATATLAN DINAMIZMUSSAL

Töretlen lendülettel száguld a Dynamic Rally Team

Idén is feltartóztathatatlan dinamizmussal száll harcba az országos rali-bajnokság futamain a minél jobb helyezések megszerzéséért a Dynamic Rally Team (DRT) csapata.

Borbás Bálint, Kollár Attila



A Balogh János-Németh László és a Pethő István-Bacigál Igor páros egyaránt profi hátérrel, tapasztalt és világhírű szakemberekkel, jól felkészített versenyautókkal, valamint lelkes szerelőgárdával vág neki az évad összes hazai rali-versenyének. A csapat két versenyzője tapasztalatokban és sikerekben gazdag múltra tekint vissza a rali sportágában. Balogh Jani 2002-ben szerzett magyar bajnoki címet az N2-es géposztályban, míg Pethő Istvánt, avagy Tyutyut 2003-ban koronázták magyar bajnokká a H-csoportban.

Az N-csoportban Balogh Jani 2008-ban teljesítette eddigi legsikeresebb évét, amikor – Németh Lászlóval, jelenlegi navigátorával az oldalán – a magyar bajnokság

3. helyén végzett és megnyerte az éves murva-bajnokság kupáját. Pethő Tyutyu 2009-ben – a szlovákiai magyar Bacigál Igor másodpilóta közreműködésével – az országos rali-bajnokság 4. helyén zárta az évet, neki ez az eddigi legkiugróbb sikere, amit egy N-es autó volánjánál ért el. A 2010-es évadnak két N-es Mitsubishi Lancer Evo IX RS-sel és a Balogh–Németh, Pethő–Bacigál versenyzőpárosokkal vágott neki a Dynamic Rally Team csapata, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy lehetőleg minden versenyen pontokat szerezzen,

Balogh Jani eddigi legjobb eredménye egy 2008-as N-csoportos bronzérem, idén arra törekszik, hogy abszolútban is minél előkelőbb helyezést szerezzen

és lépésről lépésre felvegye a versenyt a legjobbakkal. A jó eredmény persze sosem jön magától – pontosan tudják ezt a csapat tagjai is, akik ezért tényleg mindent megtesznek annak érdekében, hogy minden verseny előtt a lehető legtökéletesebb mértékben felkészítsék a két Evo IX-est. A rendkívül lelkes és tehetséges szerelőgárda mellett rendszerint profi versenymérnökök is segítik a pilóták munkáját a versenyek előtt, akik számára tehát minden adott ahhoz,



hogy tökéletesen finomra hangolják és beállítják az autót, illetve az adott rali karakteréhez és saját vezetői stílusukhoz igazítsák azt. A 2010-es évadra egy egész napos teszttel készült a csapat, melyen Balogh Janinak a BOS világhírű mérnöke, a 10 éves WRC-tapasztalattal rendelkező angol Roger Estrada segítette beállítani a futóművet. A Mitsubishi egykori fő versenymérnöke korábban olyan versenyzőkkel dolgozott együtt, mint Tommi Mäkinen, Harri Rovanpera, Freddy Loix, Gilles Panizzi, Allister McRae vagy az elsősorban a Formula-1-ből ismert Mika Häkkinen, a Dynamic Rally Team kiváló pilótája tehát abszolút jó kezek-

ben tudhatta autóját a szezon rajtja előtt. Csakúgy, mint csapattársa, Pethő Tyutyu, akinek a Reiger cseh mérnöke, Rostislav Šašek segített finomra hangolni a Mitsubishi-t. A cseh szakember szintén igen gazdag portfólióval büszkélkedhet: dolgozott már együtt Didier Auriollal, Toni Gardemeisterrel és Armin Schwarz-cal is. Ami a szezonra vonatkozó elvárásokat illeti, Balogh Jani és Pethő Tyutyu egyaránt az állandó pontszerzést, vagyis a top 10-es szereplést tűzték ki maguk elé célul az országos bajnokság futamain, valamint azt, hogy versenyről versenyre egyre közelebb kerüljenek az abszolút élmezőnyhöz, és egyre inkább

Pethőék 2010-ben a top tízben szeretnék autózni, és ez eddig nagyjából sikerült is a kettősnek

beleszóljanak a legjobb öt pilóta küzdelmébe. A 2010-es bajnoki évad első négy futamán ezt a célt – néhány olyan balszerencsés esetet leszámítva, melyek a technikai sportokban bármikor előfordulhatnak – sikeresen teljesítette a csapat mindkét pilótája. Balogh Jani a bajnokság eddigi összes versenyén ott loholt közvetlenül az élmezőny nyomában, és noha két ízben a balszerencse közbeszólt számára, a másik két versenyen gyorsasága a végeredményben is megmutatkozott, egy miskolci 6. és egy bükkfürdői 4. hely formájában. Alapvető célját, vagyis a top 10-es szereplést Pethő Tyutyu is rendkívül stabilan váltotta valóra az év eddig eltelt részében. A Dynamic Rally Team pilótája a bajnokság eddigi mind a négy futamán pontot szerzett, mindezt ráadásul úgy, hogy Balogh Janihoz hasonlóan ő is úgy érzi, még mindig vannak tartalékok az autóban, így a soron következő versenyeken még tovább gyorsulhatnak, és még nagyobb veszélyt jelenthetnek a közvetlen élmezőnyre. Egy biztos: a két pilóta továbbra is töretlen elszántsággal készül a versenyekre és Veszprémben, július 16. és 18. között ismét a megszokott, fiatalos lendülettel támad a Dynamic Rally Team csapata.



„ÚJ” MEGMÉRÉTTETÉS

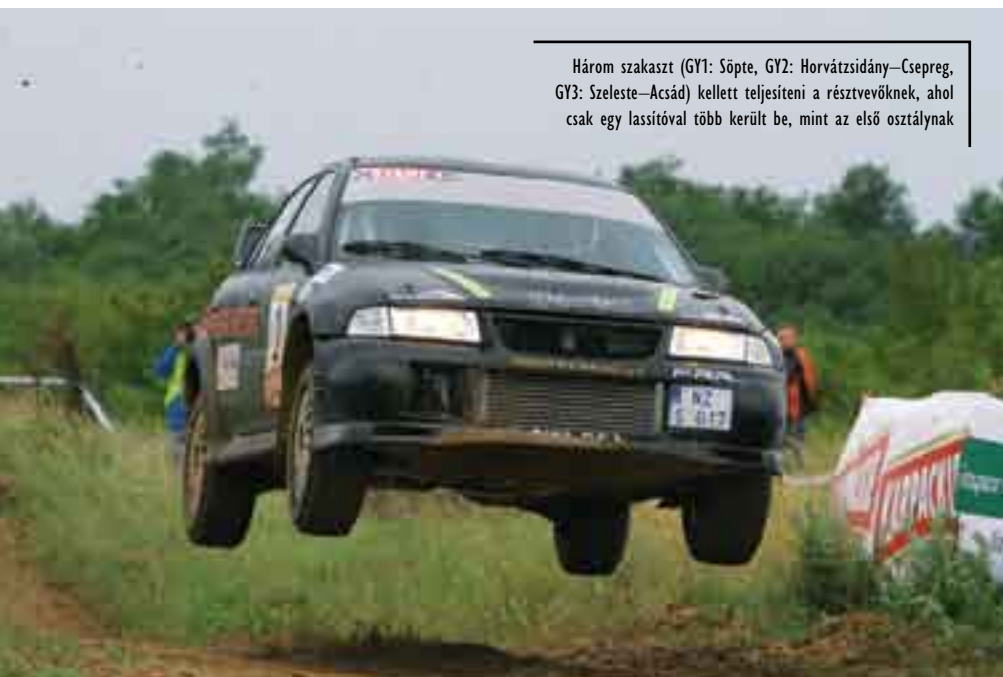
Bükfürdőn harcolt a Grepton Rali-Túra Bajnokság mezőnye

Nagy izgalommal várta a mezőny a bajnokság negyedik erőpróbáját, ami a Karpacia-Groupama Rally keretein belül zajlott le. Ez félig meddig újdonságnak számított, hiszen közel egy évtizede nem rendeztek murvás pályákon RTE futamot.

Juhász Veronika, HSF.HU



Három szakaszt (GY1: Söpte, GY2: Horvátzsidány–Csepreg, GY3: Szeleste–Acsád) kellett teljesíteni a résztvevőknek, ahol csak egy lassítóval több került be, mint az első osztálynak



Akadtak, akik már régről ismerték az érzést, amit egy murvás pálya adhat és ezért is várták nagyon a vasárnapot, de voltak olyanok is, akik még soha életükben nem mentek ilyesfajta adottságú utakon: ők az újdonság varázsával vágtak neki a versenynek. Akár így, akár úgy, a verseny végén a többség elégedetten nyilatkozta, hogy „az igazi rali az, ha murván autózhatunk!”

A rajthoz a rali-túra mezőnyében összesen 57 versenyző állt, melyből 36-an zárták sikerrel a versenyt. Érdeklőség, hogy a többség igazán jól megállta volna a helyét az ORB-sek között is, természetesen azokon a gyorsaságikon, ahol volt összehasonlítási alap. Abszolút időket nézve a Nagy M.–Nagy T. testvérpár vette a legjobban az akadályokat ezen a futamon, míg másodikként a Lovász–

Berényi duó ért a célba, mögöttük pedig kicsivel lemaradva a Pintér–Sárga páros autózott. A H3-as kategóriában a Tajmel–Székely kettős állhatott fel a dobogó legfelső fokára,

pedig ők egy kategóriával feljebb is neveztek az Opel Asconával. A H2-es géposztályban ismét a Czene–Jánosi duó bizonyult a leggyorsabbnak, a H1-ben pedig az első helyet a Kiss–Szollár formáció érdemelte ki. N2-ben a legelőkelőbb helyen a Porkoláb–Bardóczy páros végzett, N1-ben a legnagyobb serleget Madari–Haracska kettős kaphatta meg. Az A3-as kategória dobogója Sajtós–Diósi páros lett, akik „ha tehetnék, többet már nem is versenyeznének aszfalton, csak murván”. Az A2-es géposztályban a leg-



A bajnokság most kezd csak izgalmas fordulatokat venni, hiszen a murvás futamok 1,5 szorzóval számolandók

gyorsabbnak az ifj. Antalffy–Kőhegyi kettős bizonyult, az A1-ben – széles mosollyal a Parc Fermébe gurulva – a Brunczvik–Malek duó tudhatta magáénak az első helyet.

A bajnokság állása 4 futam után

Kategória	1. hely	2. hely	3. hely
Abszolút	Nagy M.–Nagy T.	Lovász P.–Berényi Á.	Végh D.–Balogh Z.
H3	Tajmel T.–Csendes Zs.	Végh D.–Balogh Z.	Schweizer D.–Vadász S.
H2	Czene Z.–Jánosi J.	Faragó R.–Kórodi T.	Papp L.–Papp Cs.
H1	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Szabó L.–Nagy L.	Nemerey Á.–Kőszegi F.
N3	Gyarmati A.–Szilassy A.	Kállai Z.–Kállai L.	Danics L.–Lengyel E.
N2	Nemes D.–Nemes T.	Porkoláb G.–Bardóczy Á.	Bartha A.–Gáspár B.
N1	Madari I.–Haracska T.	Tóth K.–Hajdu J.	Oláh T.–Kovács G.
A3	Sajtós D.–Diósi J.	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Mihály Á.–Mihály R.
A2	Nyilas A.–Novák O.	Szemán S.–Mészáros F.	ifj. Antalffy Gy.–Kőhegyi J.
A1	Brunczvik Z.–Malek P.	Mészáros J.–Chrén L.	Benke J.–Fodor G.
H/LADA kupa	Kiss Zs.–Szollár Cs.	Szabó L.–Nagy L.	Faragó R.–Kórodi T.
A/LADA kupa	Szabó Zs.–Szabóné H. A.	Fekete M.–Bordás G.	Faragó R.–Kórodi T.
STK kupa	Oláh T.–Kovács G.	Tóth P.–Vas R.	Tóth Buzder G.–Vigh L.
NK/3 kupa	Hidegkúti B.–Kőhegyi J.		



VEGYES ÉRZELMEKKEL

A Makita Racing Team versenyzői túl vannak idei első murvás versenyükön. Ősz László elégedett teljesítményével, míg Domonkos László a rajt előtt kellett, hogy feladja, amit igazából el sem kezdett.

Ősz László: „Egész jól teljesítettünk a hétvégét. Minden rendben volt, de az biztos, hogy nekem is vissza kell rázódnom ahhoz, hogy az első osztályos versenyzőkkel tartsam a lépést. Összességében örülök, hogy kupát tudtam hozni erről a nehéz versenyről. Sajnos volt egy kisebb kalandunk is, az autó jobb oldala enyhén megsérült. Egy lassító előtti féktávban lévő gödör kidobott minket és nem bírtunk megállni a lassítóig. Már javítjuk a fénysérülést, de azért bánt, hogy nem tudtam jobban vigyázni a kocsi. A váltókkal is akadt némi probléma, amit – köszönet Katicának és Pénez Zsolt szerelőinek – a napvégi 45 perces szervízben megjavítottak. Ha figyelem-

be veszem, hogy az elmúlt évben keveset versenyeztem, és azt hogy az ellenfelek felkészültsége mind technikailag, mind vezetéstechnikailag nagyon jó, úgy gondolom, a hétvégi teljesítményünk jónak értékelhető. Ha minden jól megy, akkor Veszprémben folytatjuk. Ott is az első osztályban menénk, de addig még bármi lehet, bízunk benne, hogy minden összeáll addigra.”
Domonkos László: „Pályafutásom legrovidebb versenye volt, gyakorlatilag el sem kezdődött és már vége is lett. Az első gyorsaságira tartottunk etapon, amikor egy gyorsítás után csattant valami és elég rossz hangokat adott ki magából. Először a váltóra vagy a féltengelyre gyanakod-

tunk, de ezeket végignézve láttuk, hogy valami más problémával állunk szemben. Megbeszéltük Kristóffal, hogy ennek ellenére megpróbáljuk teljesíteni a szakaszt, beöltöztünk, mentünk az időellenőrző felé, amikor egy újabb csattanás után már egyértelmű volt a hangokból, hogy leszakadt a kardán eleje. Mivel nem volt időnk a kardánt teljesen lekötni, a verseny feladása mellet döntöttünk, nem mertem megkockáztatni, hogy a felspaniferezett elem 200 körül leakad valahol. Kicsit tanácstalanul állunk az eset előtt, mert az év elején cseréltük le ezt az alkatrészt. Nagyon rossz érzés, hogy nem tudtunk menni. Ha az utolsó pillanatban is, de a kocsit maximálisan fel volt készítve a versenyre, szerintem nagyon jól tudtunk volna itt autózni, minden feltétel adott volt. Két hét múlva tesztelünk egy hosszabbat murván, hogy legyen bennem valamennyi kilométer, utána pedig irány a Veszprém Rali, ahol remélem hibátlan versenyünk lesz.”

TELE5 TAXI

5

FORMA 1 AKCIÓ!

5-555-555

Rendelje meg Taxiját előre a **Forma 1** hivatalos szállítójától, a **Tele5** taxitól!

Kizárólagos VIP út használat, sorbanállás nélkül fix **9999 Ft-ért** max. 4 fő részére, Budapestről bárholnan a Forma 1 főbejáratáig.

Keresse a futam végén is a **Tele5** taxikat a főbejáratnál!

Utasaik között **Mitsubishi Evo** tesztutakat és értékes ajándéktárgyakat sorsolunk ki!

a **Makita** Racing Team versenyzőinek ajánlásával

SPRINTVERSENY

MetalCom-Fábiánsebestyén Kupa: Valódi terepfutam – igazi dagonyákkal

Rövidített szakaszok, jelentős belvizek és sok-sok sár jellemezte a Fábiánsebestyénen megrendezett MetalCom Kupát, ahol az embert és gépet egyaránt próbára tevő pálya erősen tizedelte a mezőnyt...

Tereprali.hu

Tenk, Kovács-barna, Jordan

A pénteki prologót másodpercre egyforma idővel teljesítette a Fazekas-Maurer és a Szalay-Bunkoczi kettős. A bemelegítésre szánt szelektív nem volt túl hosszú, mindössze bő hat kilométer, így nagy különbségek nem alakultak ki a csapatok között. A következő három páros mindössze három másodpercen belül követte egymást. Benik Balázs harmadikként teljesített pénteken Horn Alberttel. A ralibajnok mögött Kordáék repítették be a negyedik helyen a Nissant. Palikék csupán két másodperccel futottak rosszabbat a márkatársaknál. Várkonyi Andrea újra versenyautóba ült, ráadásul a TV2 műsorvezetőjének ezen a futamon nem más, mint maga a szakág vezetője, Liszi László diktálja az itinert. A nap legpechesebb pilótája Varga Imre volt, akinek nem sokkal a rajt után kidurrant a bal első gumija, megállt és kicserélte az abroncsot. Szombaton sprint versennyé alakult át a MetalCom Kupa. A fábiánsebestyéni erőpróba első köre után a versenyigazgató úgy döntött, kivesznek egy majd húsz kilo-

méteres szakaszt, és negyvennel lerövidítik a déli pályát, ami így csak húsz kilométeres lett. Ennek indoka az volt, hogy az első körben szinte mindenki elakadt a dagonyában, a quadosok többsége pedig megfürdött az első szelektív egyetlen pocsolyájában. Így a második rész csupán két rövid szelektívből állt, minek végén a Szalay-Bunkoczi kettős érkezett be az első helyen. Az Opel Antarával versenyző csapat az ominózus első kör után is vezetett, ők a ritka kivételek közé tartoztak, tehát szerencsésen átkeltek az összes vizes akadályon. A Palik-Darázsi páros az első kör után is a második helyen állt, és ugyanezt a pozíciót mondhatta magának a nap végén is. Meglehet, nőtt köztük és Szalayék közt a különbség, hisz utóbbi három szelektívet is nyert zsinórban. A befejező nap előtt Palikék lemaradása negyven másodperc. A Korda-Tóth kettős megnyerte az első szakaszt, de a következő pályán ők is a sár fogságába kerültek, és ezzel át kellett adniuk a helyüket Szalayéknak. Korda sem

örült annak, hogy lerövidültek a pályák, ő azt az elvet vallja, hogy a tereprali arról szól, hogy az adott pályával kell megbirkózni, legyen szó porról, sárról vagy homokról. Bálint Zoltánék a negyedik helyig jutottak,

de az ő esetükben már percekben mérhető a távolság az előttük állókkal szemben. Ez a pozíció felettébb kecsegtető, ami annak köszönhető, hogy szinte hibátlanul sikerült teljesíteniük a napot. Ugyancsak az elégedett pilóták közé tartozik Apáthy Zoltán is, aki a dízel Nissannal a vártnál jobb eredményt produkált, a záró nap előtt az ötödik helyen állt. Ők voltak az utolsók, akik még megúszták forrait, vagyis büntetés nélkül. A többi öt csapat több órás büntetést

könyvelt el. Kiestek Benikék, akik az első kört nem tudták befejezni és Kristófék, akik a második szelektíven beestek egy csatornába, ahol derékig ért a víz. Később folytatták, de az utolsó pályán megállt a motor. Vasárnap a Szalay Balázs–Bunkoczi László páros megnyerte a G4S Országos Terep-raly-e Bajnokság negyedik futamát, és ezzel nekik sikerült először duplázni a győzelmet. Az utolsó napon is rövidített program szerint zajlott a futam, ami annyit jelent, hogy a bel-

vizes, szinte járhatatlan területeket kivették az itinerből, és így a hosszú szelektív hatvan helyett negyven kilométeres lett. Szalayék meggyőző fölényrel vették ezt az akadályt is, és a versenyt végül közel három perc előnyrel nyerték. A Korda-Tóth kettős ért célba a második helyen, és a bajnoki összesítésben is ugyanezt a pozíciót mondhatja magának. A kettős a hajrában már kiengedhetett, nem úzték maximális tempóban a Nissant, hisz biztosra vehették, hogy megtartják



A technikát és a versenyzők állóképességét nagyban próbára tette a rendkívüli hőség is, hisz kint 35, a kocsikban 55 fok körüli forróság volt





a második helyet. A Palik-Darázsi kettős nem tudta megtartani a dobogós helyet, aminek az volt az oka, hogy a második szelektíven eltört a váltókar, emiatt rövidebb úton kénytelenek voltak bemenni a szervizparkba. Forfaiatt folytatták, ezzel viszont elúszott a lehetőség, mivel a két órás büntetés miatt lecsúsztak az ötödik helyre. Pályafutása legjobbját könyvelhette el a Honvéd Dream Team. A Bálint Zoltán–Marton Dániel alkotta kettős a harmadik helyet szerezte meg a MetalCom Kupán, noha nem volt izgalommentes a záró szelektív. Többször fennakadt a gázpedál és a végén a töltés is megadta magát, de végül szerencsésen megérkeztek a parc fermébe. Az Apáthy–Erős kettős sem szégyenkezhet a negyedik helyezésen. Az autóval a kisebb nagyobb problémák ellenére sikeresen teljesítették a két napot, igaz, az utolsó pályán elkelt a segítség. Elakadtak a sárban, de érkeztek a csapattársak, és Várkonyiék kiszabadították őket a fogságból. A Fazekas-Maurer kettős zárta a fábiánsebestyéni futamot a hatodik helyen, noha ők is azon táborhoz tartoz-



Apáthyék legjobb eredménye az abszolút 4. hely



tak, akik több órás büntetést kaptak a forfai miatt. Vasárnap is elakadtak, mentségükre szól, hogy a BMW-ben csak a hátsó hajtás működött. A Lónyai-Pocseg páros hetedik lett. A hajrá nekik sem ment zökkenőmentesen. Eltört a bal első féltengely, ezért félf volt, hogy elakadnak a sárban. De megúszták dagonyázás nélkül, és így értek be a célba. A Várkonyi-Liszi kettős nyolcadikként fejezte be a versenyt. A párosnak ez volt az első közös produkciója, de legközelebb a szakágvezető már ismét pilótaként szeretne részt venni a versenyen. A román-olasz kettős, Casuneanu és Maurilio kénytelen volt kihagyni

Újégeredmény

1. Szalay Balázs–Bunkoczi László	02:31:54
2. Korda Erik–Tóth György	+00:02:56
3. Bálint Zoltán–Marton Dániel	+00:19:28
4. Apáthy Zoltán–Erős Gábor	+00:57:11
5. Palik László–Darázsi Gábor	+02:37:43
6. Fazekas Károly–Maurer Péter	+05:00:16
7. Lónyai Pál–Pocseg Attila	+05:51:15
8. Várkonyi Andrea–Liszi László	+06:00:36
9. Varha Imre–Hujber Imre	+07:53:07
10. Casuneanu Costel–Zani Maurilio	+12:45:13

három szakaszt ezen a napon, mert mindjárt az első pályán szétért a Touaregben a kardán. Varga Imre is pórul járt a befejező pályán. Lecsúszott egy mély árokba, és bár többen megpróbálták, egyszerűen nem tudták kirángítani a Nissant a vízzel teli csatornából. A quadosok mezőnyében szenzáció számba ment, hogy Hangodi Zoltán egy utcai motorral, itiner nélkül megnyerte a versenyt. A második helyen Fekete László, és az első versenyen egy KTM motorral induló Horváth Lajos végzett. (Következő verseny: PROHUN 500 (Gyula) - 2010. július 15-18.)

A bajnokság állása

1. Szalay-Bunkoczi	110,5
2. Korda-Tóth	79
3. Palik-Darázsi	62
4. Bálint-Martón	51
5. Fazekas-Maurer	48
6. Kéry-Nyeste	30
7. Lukács-Szegedi	27
8. Liszi-Sin	20
9. Lónyai-Garamvölgyi/Pocseg	20
10. Rónai-Galampos/Rónai	16

SZÉRIA-QUADDAL NYERT

Hangodi nem bánta meg, hogy elindult Fábiánsebestyénben

Rengeteg technikai problémája volt eddig Hangodi Zoltánnak, ám a tereprali ob legutóbbi futama áttörést is hozott számára. Szüksége is van rá, lévén jövőre, egyelőre egyetlen quados indulóként a Dakaron képviseli majd hazánkat.

H. Pájer Ani

Tenk, Kovács-barna, Jordan



– Amilyen rosszul indult, olyan jól sikerült a fábiánsebestyéni futam számadra: milyen quaddal is mentél?

– Ahhoz képest, hogy tavaly semmilyen műszaki problémám nem volt, idén csupa technikai gonddal tűzdelt verseny van mögöttem. Így volt ez most is: még el sem kezdődött a futam, már elromlott a motorom... El is voltam szomorodva, de van egy új versenyzőm a csapatban, és gondoltam, elmegyek a versenyre, legalább segítek neki az első versenyén. Menet közben eldöntöttem, hogy van egy széria Kawasakink, benevezek legalább azzal. Nagyon szerencsés voltam, mert saras volt a pálya és egész jól tudta venni ez a motor az akadályokat, illetve Fekete László kihagyott két GPS pontot, és fél óra büntetéssel mögém került: így lettem első végül, több mint 10 perc előnnyel. Nem számítottam arra, hogy ilyen jól sikerül, annak is örültem volna, ha célba érek, hiszen alapvetően ez egy utcai motor, és alkalmatlan a versenyzésre. De nem bántam vele kesztyűs kézzel, így végül sikerült jó eredményt elérni. Nagyon büszke is vagyok erre az eredményre.

– Ebben látok némi égi segítséget is – menyire jellemző a pályafutásodra, hogy szerencsés vagy?

– Ebben az évben eddig nagyon nem voltam az. Minden versenyen az első helyről estem ki. Olyan alkatrészek problémáival, amelyek nem nagyon szoktak elromlani. Egy-

szer például eltört a gyújtáskábelem és 25 percet álltam a gyorsan. Egy másik versenyen a vadonatúj láncom elkaphatott egy követ, és szétért a lánckerékem. A szétszakadt lánc pedig kilukasztotta a blokk oldalát... Remélem, hogy most ez a pech-széria megszakadt, és a következő versenyen a saját motorommal már jó eredményt tudok elérni. Ehhez persze még várjuk a mérnököt, és ha ő itt lesz, akkor nyomáspróba alá kell vetni a hengert, hengerfejet, hogy megállapítsuk, mi is pontosan a baj.

– Bővült a csapatotok: már hárman vagytok. Kik az új tagok?

– Az egyikük, Győri László többszörös Európa-, és világbajnok jet-szízónk, és Gyulán mutatkozik majd be. A másik új fiú, akit már említettem, Marczinek Zsolt, már indult Fábiánsebestyénben. Remélem, egyre többen leszünk, mind a csapatban, mind a me-

zőnyben – lévén az utóbbi időben nagyon megcsappant a számunk a tereprali mezőnyében –, és nagyon jó lenne jó csatákat vívni.

– Mi vár még rád idén?

– Minden magyar bajnoki futamon tervezek elindulni, sőt, a környező, nem túl messzi versenyeken is. Nagyon kell a kilométer idén, lévén jövőre a Dakarra készülök. Sőt, augusztusban, a Hungarian Baján szeretnék már a Dakarra épített, Yamaha vázas, de teljesen átépített motorommal menni, hogy teszteljük picit, és az esetleges problémák még itthon kiderüljenek.



ÁLLTÁK A SARAT

A Korda Racing autói is szenvedtek, de értékes pontokat szereztek

Korda Erik és Tóth György az abszolút második, Lónyai Pál és Pocseg Attila pedig az abszolút hetedik helyen érkezett célba a tereprali bajnokság negyedik állomásán, a fábiansebestyéni MetalCom Kupán.

Szántó Frigyes



Jól indult a csongrádi kiruccanás a Kordáéknak, a bajnokság második helyezettje a prologon négy másodperccel a győztes mögött, az abszolút negyedik helyen érkezett célba, míg a team második kocsija a kilencedik helyről várhatta a folytatást. Erik ugyan a helyezésnek nem örült, de ha a másnapi rajtsorrendre gondolt, akkor már elégedetten mosolyoghatott. A másik autó pilótája, Pali sem szomorkodott az eredmény miatt, hiszen az autó új beállítá-

sai és az új navigátor együtt komoly változást jelentettek, különösen, hogy nem tudtak tesztelni a verseny előtt. A kellemes hangulatú első napot azonban egy sokkal keményebb szombat követte, amelyen a nehézségek miatt a mezőny mindössze a felét teljesítette az előre kijelölt távnak. Az ok: a két szelektív szakasz 90 százaléka ugyan teljesen száraz volt, de a maradék 10 százalékot mély, sáros, vizes részek alkották, amelyek megtré-

fálták a mezőnyt. Olyannyira, hogy a második szelektív szakaszt már csak hat páros teljesítette szintidőn belül... A Korda Racing versenyzőinek is meggyűlt a baja sártengerrel, Erik két percet hagyott a második szelektívén. Pali még rosszabbul járt, ugyanezen a pályán több mint egy órát vesztelt a sár fogságában. A szervezők ezek után kivették a kritikus részeket, a fennmaradó 110 versenykilométert 40-re csökkentették, amelyet két részre osztva kellett teljesíteni.

A csapatfőnök-versenyző szerint jól kezdték a napot, elég nagy előnnyel nyerték a nyitó szelektívet és sikerült az élre állniuk. A második pályán azonban szinte már „tengereken” kellett átkelni, és ők is beragadtak a sárba. A szervezők rákészültek erre a részre, egy traktor már ott várt, ami kihúzta a Playboy Energy Drink autóját, de így is csak két perc után tudtak tovább menni. Amíg a sárban veszteltek, ráadásul Palik László is elment mellettük,

és ugyan a szakasz vége előtt vissza tudták előzni a konkurens pilótát, de az összetettben visszacsúsztak a harmadik helyre. „Tény, hogy helyenként nehezek voltak a körülmények, de azt gondolom, hogy erről szól a tereprali, azért jöttünk ide, hogy leküzdjük őket. Valaki azonban ezt másképp gondolta és kivetette a kritikus részeket. A rövidebbik 20 kilométeres szakaszt teljesen egészében törölték, a másik, 60 kilométeres pályát pedig a harmadára

rövidítették. Így már esélyünk sem volt javítani eredményünkön” – nyilatkozta Erik. Lónyai Pálnak sem volt sokkal könnyebb napja: „Peches kezdés után sikerült végre jó tempóban teljesíteni egy szakaszt. Délelőtt azonban olyan szerencsétlenül estünk be egy belvizes területre, hogy majdnem felborultunk és utána úgy beragadtunk, hogy két traktor kellett a kihúzásunkhoz. Emiatt még egy szakaszt is ki kellett hagynunk és extra büntetést is kapunk. Öröm az ürömben, hogy az utolsó szakaszra visszajöttünk és sikerült egy problémamentes kört mennünk.” A vasárnapi négy szelektív szakaszon aztán az előrelépést tűzte ki maga elé célul a Korda Racing két versenyzőpárosa, ám ezt csak részben sikerült teljesíteni. Korda Erik egy helyet javított a pozícióján, és egy problémamentes nap után az abszolút második helyen érkezett célba. Lónyai Pál is remekül kezdte a napot, a záró szakaszig számára is remekül alakultak a dolgok, de az utolsó szelektívén eltört a Nissan féltengelye, emiatt egy helyet visszacsúszva, az abszolút hetedik helyen fejezték be a futamot.

„A mai nap már rendben volt. Balázshoz nem tudtunk közelebb kerülni, ma is szélvészgyors volt, de a második helyet elérhetőnek tartottuk. A nyitó szakaszon hátrányunk több mint felét ledolgoztuk, majd a következő pályán Palik Laciéknak problémái adódtak és megszereztük a második helyet. Innentől kezdve már nem volt értelme sietnünk, a hátralévő szakaszokon csak átgurultunk. Nagyon nehéz verseny volt, mindössze három párosnak sikerült valamennyi szakaszt teljesíteni, ennek fényében különösen értékes az ezüstérem. Ezzel az eredménnyel a bajnokságban is megerősítettük második helyünket. A bajnokságban az egyik kedvenc versenyem, a Prohun 500 következik, ahol szeretnénk a dobogó legfelső fokára állni. Gratulálok Szalay Balázs győzelméhez!” – kommentálta a hétvége után a történeteket Korda Erik. „A mai napra sikerült összeszoknunk Attilával és gyorsulni is tudtunk egészen addig, amíg az autó bírta. Féltengelytörést szenvedtünk, ami nem ismeretlen probléma a terepraliban. Addig két helyet javítottunk, de emiatt egyet visszacsúsztunk. Ráadásul mindez a verseny legvégén történt. Remek érzés befejezni egy ilyen kőkemény és változatos pályákkal rendezett tereprali futamot. És köszönet a TSP szerelőinek, új navigátoromnak, a verseny rendezőjének és stábjának is!” – foglalta össze a történeteket Lónyai Pál.

TEREPRALI-SZERELEM

Varga Imre már a következő évre koncentrál

Idén még egy verseny után sem örülhetett jó eredménynek Varga Imre, pedig 2010-es technikája és majd 20 éves rutinja alapján ott lenne a helye a dobogón.

Németvári László, Tenk, Kovács-barna



Az orrukon IMI felirattal száguldó autók gazdája már régi motorosnak számít a magyar autósportban. 1986-ban, az Autó-Motor tehetségkutatójára jelentkezve indult el az első versenyén, és a Hungaroringen lebonyolított futamon a több száz önjelölt pilóta közül kiválasztott 20 ladás indulóból elsőre hetedik lett. A benzingőz, az F1 és a világ elitjének közelsége gyorsan megfertőzte, így két esztendő is végigversenyzett Mogyoródon, de az Astra Kupa beköszöntével búcsúzni kényszerült. Csak 1990-ben tért vissza, de ekkor már az off-road pályákon tűnt fel. Először Gazzal, később egy Uazzal, majd egy Range Roverrel vette fel a versenyt a mezőny többi tagjával, de ez a küzdelem inkább volt szórakoztató program, mint komoly erőpróba. Három esztendő alatt érett meg benne a gondolat, hogy megnézzon egy tereprali futamot, és annyira megtetszett neki a sorozat, hogy úgy döntött,

ezen a területen is kipróbálja magát. Az ehhez szükséges ideális technika felkutatása sokáig tartott: előbb a Range Roverrel vágott neki a pályáknak, majd a legkülönbébb autók következtek. Akadt Mitsubishi Pajero, Audi-Rover, Browler, Nissan Patrol, és sok-sok kaland, mire eljutott a talán eddig legjobb modellig, a Nissan Pickupig. Az első ilyen modell még egy 2,5-ös dízel autó volt, aztán 2008-ban egy 4000-es benzines következett, végül Vargáék eljutottak az idei kocsihoz, amelyet már saját műhelyben, saját tervező konstruktőrrel fejlesztettek és készítenek fel a futamokra. Az esztendő elején a csapat felállása is változott, ugyanis Pocseg Attila navigátor helyére Hujber Imre ült be itinert olvasni. Ami 2010-et illeti, lenne oka Imrének panaszkodni. Az Italian Baján szétment a váltójuk, a mohácsi versenyen a kuplung hagyta cserben őket, Derecskén megszűnt az autó

olajnyomása. Kapuváron már az abszolút harmadik helyen haladtak, amikor egy hibás itiner miatt frontálisan behajtottak egy árokba, amelynek következtében megsérült a csőváz és a futómű, valamint a pilóta gerincsigolyája is repedést szenvedett. A pechszéria Fábiánsebestyénben is folytatódott: egy szerelői hibát követően pont akkor nem működött a gépjármű ablaktörlője, amikor a leginkább szükség lett volna rá, így 30 km/órás sebességgel is sikerült becsúszniuk egy csatornába, ahonnan lehetetlen volt saját erővel kijutni... Négy verseny ugyan még hátra van a hazai bajnokságból, de Imi már saját bevallása szerint is a következő évre készül. Ahogyan eddigi sportpályafutása során, úgy most sem adja fel, de számára 2010 egyedüli célja már csak az lehet, hogy végre megmutathassa a mezőnynek, mit is tud valójában a piros Nissan és pilótája.

KÉTKERÉK-HAJTÁS

Fazekasék szenvedtek, de értékes pontokat szereztek

Korábban többször hangsúlyozta Fazekas Károly: jó lenne egy verseny végre sár nélkül. De a vágya a legutóbbi, fábiánsebestyéni futamon sem vált valóra a pilótának

H. Pajer Ani, Jordan



– Eleinte a hőségtől tartott mindenki, de végül a sár volt, ami ismét megnehezítette a versenyt. Milyen volt így a futam? – A péntek nagyon jó volt, hiszen a prólón holtversenyben abszolút első lettünk. A szombati nyitány is jól sikerült, de később jött egy elég súlyos műszaki probléma: szétrobbant egy féktárcsánk. Nagyjából 140 km/h körüli tempóban mehettünk, le is rántott minket az útról. Aztán szétment a hátsó diffink. Bebotorkáltunk a szervizbe, ahol gyorsan kicseréltük, de a következő gyorsan kiderült,

hogy az első diffink is nagyon beteg lett – a következő megállónál ezt próbáltuk helyre tenni. De nem sikerült, így csak az a megoldás maradt, hogy kiiktatjuk az első hajtást, és csak hátsóval megyünk tovább. A meleg idő nem okozott nehézséget, a sár viszont annál inkább: a gödrök hatalmasak voltak! Ameddig volt első hajtásunk, addig ez sem zavart nagyon, mert átmentünk mindegyiken, de utána már sokkal nehezebbé vált a dolog: kétszer is bent akadtunk egy-egy ilyen gödörben. Szerencsére mindig kihúztak.

– Mi okozta ezeket a műszaki problémákat? – Nem tudom, mitől álhatott meg a fékünk: el sem volt használódva annyira, hogy ez indokolt legyen. De úgy megállt a hátsó kerekünk a fék szétrobbanásánál, hogy a darabok beszorultak a kerék és a féknyereg közé, és blokkolták az egész hajtásláncot. Ha pedig 140-nél leblokkolsz egy kereket, akkor a lendület vinné tovább, de mivel nem tudja, ez brutális károkat tud okozni a fogaskerekeknek a bolygóműben.

– Mikorra kell elkészülnötök az autóval? – Ha sikerült összerakni a kocsit, akkor szeretnénk elmenni Lengyelországba, az ottani Bajára, július elején. Mindenki azt mondja a csapatban, hogy menjünk, úgyhogy – bár még nem száz százalék, hogy ott leszünk – nagy a valószínűsége. Nagyon jó pálya van arra, azt hallottuk. Homokos területen zajlik a verseny, ami nagyon feküdne, arról pedig nem is beszélve, hogy ez egy zóna verseny lesz, és talán tudnánk pontokat gyűjtögetni...

– ...és hátha nem volna saras... – Igen, ez fontos szempont lenne! De komolyan, a sárral nem volt legutóbb akkora problémám, mint eddig volt: a sárban menni kétkerék-hajtással – na, azzal már igen. Féltettem a váltónkat, mert ezt a hatalmas erőt csak a hátsó kerekre küldtük, és aggódtam, hogy az is tönkremegy.

– Gyulára is mentek, nem is sokkal a lengyel futam után: bele fogtok fézni? – Igen, szerintem nincs, talán nem is lehet akkora baja a kocsinak, amit ne lehetne két hét alatt rendbe rakni – annyi van ugyanis a két verseny között. És, ha már a szerviz jött szóba, megint meg kell említenem a szerelőimet, akik nélkül nem nagyon jött volna össze a hétvége. Villámgyorsan és tökéletesen dolgoztak – én pedig nagyon hálás vagyok nekik érte! Amilyen intenzitással ők tudnak szerelni, az irigylésre méltó, és én örülök, hogy egy csapatban lehetünk: az elégedettségem maximális.



SÁR ÉS KÁNIKULA

94 Szalay Balázs megismételte kapuvári győzelmét

Június közepén már az idei negyedik hazai tereprali futamon vett részt a Szalay Balázs vezette Opel Dakar Team – ezúttal négy versenyautóval.

NYÚJ Eszter; Tenk; Kovács-barna, Jordan



A csongrád-megyei Fábiánsebestyén pályáin mérkőzött meg a mezőny, ahol eddig nem rendeztek még tereprali futamot. Összesen 442 km-t kellett megtenniük a versenyzőknek a hétvégi futamon, melyből pontosan 400 km hosszúra szabták a mért szakaszokat.

magunkat, amiben sügyig elmerültünk.” A napot ennek ellenére kiválóan, konkrétan a legjobb eredménnyel teljesítette Szalay Balázs és navigátora. Az Opel Dakar Team egysége a pénteki szuperspeciális után még holtversenyben állt az élen, de szom-

kénytelenek voltak kiállni, miután a rali szakágból érkező versenyző navigátorát anyyira megviselte a meleg, hogy nem tudta folytatni a MetalCom Kupát. Az Opel Dakar Team 4. egysége, az Apáthy Zoltán, Erős Gábor duó magabiztos autózással teljesítette a szombati versenytávo.

Vasárnapi záró etűdként így egy 20 és egy 40 km-es szelektívvel kellett megbirkózni a versenyzőknek két-két alkalommal. A szombati versenynapot követően magabiztosan vezető Szalay Balázs, az Opel Dakar Team „vezérhajójának” pilótája nem autózott biztonságit! Kiválóan jelzi mindezt, hogy a Fábiánsebestyén környékén rendezett viadal kilenc szelektívjé-



Egy előzetesen „lazának” tűnő, 6,5 km-es szuperspeciálissal kezdődött a küzdelem, a könnyedség azonban hamar elszállt, miután kiderült, hogy a meteorológusok jövődőlése valóra válik és kánikula lesz a hétvégén. A csapat mind a négy autója jól szerepelt a nyitányon, a Szalay Balázs és Bunkoczi László vezette Opel Antara az első helyen zárt, holtversenyben a Fazekas-Maurer duóval. Mögöttük a harmadik helyen Benik Balázs és Horn Albert futott be. A televíziós Várkonyi a profik között a 11. helyen ért célba, míg az Apáthy Zoltán-Erős Gábor kettős a 10. lett. A MetalCom Kupa második napjára kiírt 18 km és 57 km hosszúságú pályákat a belvíz és az esők okozta sártenger miatt megváltoztatták. Ahogy az Opel Dakar Team vezető párosának navigátora, Bunkoczi László a nap végén fogalmazott: „Mentünk 800 métert egy poros egyenesben, majd befordultunk és egy olyan mocsárban találtuk

bat estére előnyük 40 másodpercre nőtt. A versenyben vezető páros mögött a második helyre Palik László és Darázs Gábor került, míg a harmadik pozícióban – Palikék mögött 30 másodperccel elmaradva – Korda Erikék álltak. A szervezők – a mezőnyből többeket nehezen megoldható feladat elé állító saras részek miatt – a nap második részére változtattak a pályákon. A folytatásban kétszer 20 km-t kellett teljesíteniük a versenyzőknek. A Várkonyi–Liszi páros a nap első felében beragadt a sárba, de forfajtott, így folytatta a futamot. A szelektív nehéz részén már túl voltak, amikor megcsúszott az Antarával és egy árok fogságába esett. A csapat másik kettőse, Benik Balázs és Horn Albert

ből nyolcat megnyert Opel Antarájával. Szalay a verseny után így nyilatkozott: „Nagyon örülök, hogy a csapat másik két autója is jó eredményt ért el. Apáthy Zoli soha nem volt még negyedik, ez a legjobb eredménye. Gratulálok neki! Miután a mezőny egyetlen diesel autójával ment, kategória harmadikként is zárt, a kisbenzines autók között. Várkonyi Andi előtt is meg kell emelnem a kalapomat, mert a második tereprali versenyét is be tudta fejezni, ráadásul úgy, hogy Mohácson és itt is, kimondottan nehéz, sáros körülmények között kellett autóznia. Ha nincs az a szerencsétlen megcsúszása szombaton, akár ötödik is lehetett volna.”

1 **cél** 2010 **csapat**
www.dakar.hu
SZALAY BALÁZS • BUNKOCZI LÁSZLÓ



**RIGHT
GUARD**

LOCTITE

 **Schwarzkopf**

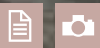


EGY HÉT KÉT VERSENYE

Duna Autó Autocross ob: Túrkeve és Szeghalom

Túrkevén remekül előkészített pálya várta a résztvevőket, és Szeghalmon is kiváló talaj fogadta a mezőnyt, a két futam közötti egy hét pihenő viszont sokaknak kevésnek bizonyult ahhoz, hogy újra versenyképesse varázsolják autóikat.

Gerlei Sándor, Anda Irén



A DIV TA-ban az edzéseredmények alapján úgy tűnt, nem lesz sima versenye Emődi Jánosnak (Kanizsa Autocross SE, Mitsubishi), hiszen Pallag-Bozsák Csaba (Hungary Autocross Team, Ford Cosworth) 2 másodperccel autózott gyorsabban nála. Ám a technikai sport, mely már csak ilyen, hamar áthúzta Csaba reménybeli számításait, mert az 1. előfutamban egy kör után a Ford motorja nem akarta a további küzdelmeket. Az újonc Dömösi Róbert (ASC Dömsöd, Mazda 323) bizakodva várta a döntő rajtját, talán ezen a versenyen kegyesebb lesz hozzá Fortuna, és célba érhet a dömsödi fiaskó után. De Emődi megszokott tempóját autózva nem bízta a véletlenre az első hely sorsát, míg a második helyen Dömösi rőtt a köröket, nyomában az egész nap motormelegedési problémákkal küzdő Balogh Lászlóval (Kanizsa Autocross SE,BMW 325 iX), majd a sort az egyetlen „F”



Brezovszki és Molnár nagy csatát vívtak egymással, de az első helyek sorsába nem tudtak beleszólni



csoportos autóval versenyző, Jurácsik Mihály (Hungary Autocross Team, Lada) zárta. A DIV 3-ban a hazai pályán versenyző Szabó Kálmán (TVSE,Honda) az előfutamokban elért 2. helyeit szerette volna a döntőben az elsőre javítani. A rajt után ő állt az élre, Vörös Tiborral (Hungary Autocross Team, Audi), az előfutamok nyertesével a nyomában. Szabó előnye körről körre nőtt, de a 4. körben megtörtént a tragédia: Kálmán autójában eltört az egyik vezérműtengely. Vörös Tibi ezek után senkitől sem zavartatva ezt a futamot is megnyerte Tóth Sándor (ASC Dömsöd, BMW) és Lux János (ASC Dömsöd, BMW) előtt. A DIV 3A-ban ismét látványos küzdelmeket és rengeteg izgalmat láttunk. Már az előfutamok során is parázs csatákat vívtak egymással a fiúk, ütközésekkel (Molnár Alex, Illés Tamás), megforgással (Radák Attila, ifj.Szabó Kálmán), illetve borulással (Brezovszki Sándor) tarkítva. A döntőben Ábrahám Károly (TVSE, Ford) a hazai pálya terhével várta a rajtot az első helyről. Talán ennek tudható be, hogy kissé „bealudt” a rajtnál, Radák Attila (Kanizsa Autocross SE, Suzuki) és Molnár Alex (Kanizsa Autocross SE, Suzuki) mögött csak harmadikként fordult az első kanyarban. Amit ezután mutatott, az igazán tanári volt, az első kör végére Molnárt megelőzve vette üldözőbe Radákot. A harmadik kör végén már ő haladt az élen, nyomában a még mindent beleadó Radákkal. Az 5. körben azonban Radák a pálya szélére kényszerült, miután eltört az egyik felniye, átadva a második helyet Brezovszki Sándornak (Hungary Autocross Team, Suzuki), aki időközben nagy csatában előzte meg Molnár Alexet. A negyedik helyen Illés Tamás (Kanizsa Autocross SE, Suzuki), míg az ötödiken az egész nap technikai gondokkal küszködő ifj. Szabó Kálmán (TVSE,Suzuki) ért célba.

Szeghalmon a karosszériás autók futamának mindössze két indulója akadt, és már az edzés után ki lehetett volna osztani a díjakat, de lévén



ez technikai sport, becsülettel végig versenyezték a napot. A döntőben aztán a hazai versenyszervező-pilóta Emődi János többször átengedte a vezető helyet Dömösi Róbertnek, ám a kockás zászló leintése pillanatában ő haladt át elsőként a célvonalon. A speciál crossautók négyliteres mezőnyében Vörös Tibor folytatni akarta eddigi jó szereplését, ám az első előfutamban a domboldallal való találkozása kétségessé tette számára a folytatást, ám a szerelők példás munkájának köszönhetően a döntő rajtrácsára mégis felállhatott az autójával. Nem sokáig tartott azonban az öröme, mert a rajt pillanatában eltörtött a jobb hátsó féltengelye, így csak első hajtással „poroszkált” a pályán. Az élen Szabó Kálmán rőtt a köröket, aki a túrkevei fiaskó után az elmúlt hetet motoréptéssel töltötte, és miután neki minden sikerült, így megérdemelten állhatott a dobogó legfelső fokára, Tóth Sándor és Lux János előtt. Az 1,6-os kocsik kategóriájában megint kiderült, milyen is az igazi autocross. Külön izgalmakat okoztak a technikai zavarok, például Molnár Alex időmérő edzésen elszakadt a láncfeszítője, a fiatal versenyző így idő nélkül került besorolásra az első futamba. A második előfutamban aztán a váltókar törött el, emiatt nem tudott lépést tartani a többiekkel. Ábrahám Károlynak sem indult jól a nap, mert az időmérő edzésen egy kört teljesítve csak az 5. legjobb eredmény volt az övé, ami az első előfutamban a hátsó sorból való rajtolást jelentette. A döntőben így Radák Attila várta legjobb helyről a rajtjelet, mellette Ábrahám, és Brezovszki Sándor alkották az első sort. A rajt legjobban Ábrahámnak sikerült, szorosan mögötte Radák „tolta a vasat”. Attila mindent megpróbált, ám egy kör után belátta, Kareszt nem tudja ma megverni, így a biztos második helyre koncentrált. Brezovszkit Molnár Alex szorongatta, de talán a nap folyamán elszenvedett technikai gondok miatt nem hajszolta túl autóját, beérve a negyedik helyezéssel. Ötödikként Illés Tamást intették le, míg ifj. Szabó Kálmán a nap folyamán már harmadszor elszenvedett defekttel zárta a sort.

A bajnokság állása

Divízió 3A	
1. Ábrahám Károly	60
2. Molnár Alex	45
3. Radák Attila	43
Divízió 3	
1. Vörös Tibor	53
2. Szabó Kálmán	50
3. Tóth Sándor	49
Divízió TAX	
1. Emődi János	60
2. Dömösi Róbert	34
3. Balogh László	30



JANI BÁ

A hazai autósport egyik legidősebb versenyzője

A hazai autocross szakág, és alighanem a magyar autósport egyik legkorosabb indulója, Emődi János – idén a 68. évébe lépett –, de ez a sport az élete. „Jani bá” nem csak versenyzőként aktív, hanem a szeghalmi, Szisz Ferenc emlékére rendezett bajnoki futam rendezője is.

H. Páher Ani, Anda Irén



– 10 éve kezdett el versenyezni, viszont rögtön nagyon szép eredményeket ért el. Így utólag nem bánta meg, hogy ilyen későn vágott bele a versenyzésbe?

– Nem, egyáltalán nem. Mondjuk, szerettem volna sokkal előbb elkezdeni, de az anyagi helyzetünk korábban ezt nem tette lehetővé: a pénzeket máshová kellett csoportosítani. Később beláttam, hogy a lányomnak, akit 2000-ben egy autóbál-

esetben elvesztettem, igaza volt: ő mindig azt mondta, hogy dolgoztam már eleget, csináljam végre azt, amit szeretek. Ez pedig nekem az autocross.

– Miért pont ez a kedvence, miért ezt választotta?

– Szerintem ebben a korban a hosszabb gyorsasági szakaszok, a megterhelőbb versenyek már nem nekem valók, azt nem tudnám

biztonsággal csinálni. Itt több a kanyar és a rutin nagyobb szerepet kap.

– Mielőtt versenyezni kezdett, mennyire követte az autósport eseményeit?

– Nagyon, mindig szerettem. Sokat jártam terep-, gyorsasági-, és salakmotor versenyekre. A szakmám is idevág, ugyanis autószerelő vagyok, ezért a teljesítményt mindig is nagyra tartottam. Aztán az autocrosshoz vezetett

a sorsom, és itt is fogom befejezni – valószínűleg a közeljövőben.

– Már a befejezés dátuma is megvan?

– Nézze, 68 éves vagyok. Szerintem 70 évesen már nem tudok majd versenyezni, mert



az egészség közbeszól – nem is tudom, hogy van-e valahol ilyen korú induló ebben a sportágban... Két évvel fiatalabb induló van Svédországban: július elején megyek egy versenyre majd Németországba, ott találkozni is fogok vele.

– Szeghalmi születésű, csakúgy, mint Szisz Ferenc, a világon az első Grand Prix magyar győztese: gondolom így nem volt kérdéses, hogy ha valaha versenyt rendez, azt az ő emlékének fogja szentelni...

– Már több, mint egy évtizede is annak, hogy úgy tízen belevágtunk ebbe a versenybe, de végül egyedül maradtam vele. A támogatás, az hiányzik nagyon és nem csak a versenynek, amit én rendezek, hanem a sportágnak is: valahogy azt érzem, hogy az autocross a hazai autósport mostohagyereke. Mondok egy példát: ha egy hazai úszó egy Eb-n tizenhetedik lesz, nagyobb visszhangja van, mint ha valaki az autocrossban megnyer egy Eb futamot. A szeghalmi verseny tekintetében tulajdonképpen egyedül a helyi önkormányzat ma-

Szeghalom híres szülöttének, a történelem első Grand Prix győztesének, Szisz Ferencnek a szobra a városi sportszarnok mellett áll

radt támogatóként, nekik is fontos a város szülötte, aki több, mint 100 éve ilyen óriási cselekedetet hajtott végre.

– Mennyire népszerű ez a verseny?

– Szerintem nagyon: tavaly majd 3000 látogatója volt, aminek nagyon örültem. Idén a jó időtől függ majd, az ugyanis kiszámíthatatlan, de nagyon szeretném, ha legalább ennyien eljőnnének most is. Tavaly még megtehettük, hogy nem szedtünk belépőt, de ezt idén nem tehetjük sajnos meg, de igyekszünk nem a haszonra törekedni, csak arra, hogy legalább nullás legyen a végeredmény.

– Az imént azt mondta, hogy a versenyzői karriere végét már látja. Jelenti ez azt, hogy akkor a rendezéssel is felhagy?

– Attól függ, hogy milyen segítségek lesznek, mert egyedül biztos nem fogom tudni csinálni. Nagyon sok az elvárás ma már egy versennyel kapcsolatban, és ezek évről-évre csak nőnek, így minden arra utal, hogy vége lesz ennek is. Ha nem lenne válság, talán a versenyzők körében is népszerűbb lenne – de kicsit sok már ez a 'ha'... Csak reménykedni tudok, hogy javul majd a helyzet.

A SZERENCSE FORGANDÓ

Egyre jobban megy a Hungary Autocross Team-nek

Túrkevéen június 13-án, egy héttel később Szeghalmon rendezték a Duna Autó Autocross Országos Bajnokság 2. és 3. futamát. A viadalokról a HAT pilótái és versenygépeik sem hiányoztak.

TDK, Anda Irén



Az első futamot győzelemmel kezdő **Vörös Tibor (DIV3 – Audi V8)** lendülete tovább tartott Túrkevéen is, és taktikus versenyzéssel a második futamot is a dobogó legfelső fokán fejezte be. A szeghalmi viadal már nem sikerült számára ilyen sikeresen, hiszen a nap elején egy kicsúszás miatt újjá kellett építeni az autó elejét, majd a döntő futamban egy eltörött féltengely miatt csak a negyedik helyet sikerült megszereznie.

sodik helyén fejezte be a fordulatos döntőt. A szeghalmi hétvégén aztán sikerült folytatnia az eredményes szereplést. Egész nap küzdelmes csatákat vívott a legnépesebb kategóriában, aminek eredményeképpen a dobogó harmadik fokára tudott felállni. **Pallag-Bozsák Csaba (DIV Tax – Ford Escort Cosworth)** nagy reményekkel várta a túrkevei hétvégét, hiszen a sikertelen szezonnyitó után újra lehetősége lett volna az eredményes



Brezovszki Sándornak (DIV3A – Suzuki Hayabusa) is a túrkevei futam sikerült jobban, bár az első előfutamban történt borulása után kevesen hittek a sikerében. Sanyi és csapata azonban újra kitett magáért, és sikerült időre versenyképes állapotba hozni a versenyautóját. A visszakapott eséllyel pedig jól élt a versenyző és a dobogó má-

versenyzésre. A sokszor emlegetett mondat azonban most is igaznak bizonyult, miszerint ez egy technikai sport. Hiába nyerte meg az időmérőt tekintélyes előnnyel, a nap hátralévő felében sajnos a technikai problémák kerültek előtérbe, ami miatt fel kellett adnia a folytatást, sőt, a javítás elhúzódása miatt a szeghalmi futamot is ki kellett hagynia Csabának.



A túrkevei futamon újra rajthoz állt **Jurácsik Mihály (DIV Tax F –Lada VFTS)**, aki saját elmondása szerint, egy jót szeretett volna autózni. A szavakat tettek követték és egy élvezetes nap után Misi sikeresen teljesítette a versenytávot, amit egy kategóriagyőzelemmel díjaztak. A csapatversenyben is szép sikereket ért el a Hungary Autocross Team: a túrkevei futamot megnyerte, Szeghalmon a negyedik lett.



„Vörös lendülete Túrkevéen is tartott, de Szeghalomban féltengely-törés hátráltatta”





Európa elitje a legjobb rallycross gépeket vonultatták fel, amelyekkel a magyarok autói képtelenek voltak lépést tartani



A LEGJOBBAK VERSENYE

Ismét óriási siker volt a nyirádi Eb-futam

Az ötödik nyirádi rallycross Eb-futamon hatalmas nézősereg előtt 52 versenyző – közöttük öt magyar – állt rajthoz. Utóbbiak érett versenyzést bemutatva, technikai lehetőségeik kihasználásával minden futamot teljesítve, eredményesen vettek részt a versenyen – de a győzelmekbe nem szólhattak bele.

Leggeza Miklós

Buczkó, Bence, Kovács-barna

A 1-es divízióba nevező húsz versenyző az első pillanattól óriási csatát vívott a helyezésekért, a küzdelem nagyságát jó néhány kicsúszás és összeakadás is igazolta. Végül is tizenheten fejezték be értékelhetően a versenyt. A magyar versenyzők – Harsányi Zoltán és Kotán Péter

– a „C” döntőbe kerültek, ahol a verseny 14. és 16. helyet szerezték meg. A D1-ben „uralkodó” skandinávok fölényét a norvég Sverre Isachsen váltotta győzelemre, második a svéd Michael Jernberg, harmadik a 14-szeres Európa bajnok Kenneth Hansen lett. Harsányi Zoltán szerint „az erőviszo-

nyok alapján reális eredménynek értékelem a „C” döntőbe kerülésemet és az ott elért negyedik és a versenyben megszerzett 14. helyet. A futamhétvége nagyon tetszett,



mindenki itt volt az élmenők közül, és fantasztikus közönség előtt mehettünk.” Az „A”-sok „kis” divíziójában a nevezett húsz versenyzőből tizennyolcan teljesítet-

ték a versenyt. Az ide nevező 3 magyar pilóta is az eredményes rajthoz-állók között volt. Bánkuti Gábor (15.) és Ujházi Béla (14.) a „C” döntőben küzdöttek végző

LENGYEL ZÓNA HAT MAGYARRAL

A Rallycross Közép-európai Zóna 3. futamára a lengyelországi Szlomeczynban, mintegy 12 ezer néző előtt került sor. Nyílt nemzetközi verseny lévén a küzdelemben litván és lett versenyzők is rajthoz álltak, így hatvannégy résztvevőből ötvenen kerültek értékelésre a Zóna Tróféában. A D1 kilenc nevezője között Harsányi Zoltán egyedüli magyarként indult. Szereplésre váltóproblémák és a második sorozatban a cseh Vybornyval való ütközés nyomta rá a bélyegét. Az első sorozatban 2. helyet szerzett, de végül is csak a „B” döntőbe került, ahová a váltótörés miatt, már nem tudott kiállni. Nyolc nevezőből három magyar indulója volt az 1A-nak (Majerszky Gábor, Ujházi Béla és Petrilla Krisztián), ám a magyarok technikai hátrányuk révén az előfutamokban a mezőny végén hajtottak. Ők adták a „B” döntőt is, ahol Majerszky volt a leggyorsabb. A fehér Swift aztán az „A” döntőben óriási rajttal, a teljes mezőny előtt, az első helyen fordult, és a futam végén a zóna értékelésben a kiváló 3. helyet szerezte meg. A D4-ben kis szerencséivel a hétvége legeredményesebb magyar versenyzője lehetett volna Ország Zsolt, aki két 3. és egy 1. helyet szerezve az előfutamokban került az „A” döntő második rajtkockájára. A pilótának, akinek nem volt megfelelő esőgumija, a leszakadó esőben végül kemény küszködés árán az 5. helyen ért célba. A szintén ide nevező Ujházi Ádám Suzukija sajnos a mezőnyben nem volt versenyképes, ő csak a 19. helyen végzett.



Látványos balesetek és test-test elleni harcok hozták meg a népes közönség hangját Nyirádon

helyezésükért, Majerszky Gábor a 17. helyen végzett. A „C” döntő 2. kockájáról induló Bánkutinak nem volt szerencséje: „Jól rajtoltam, de ütközések miatt a kocsim vezethetősége megszűnt, majdnem borultam. Sajnálom, mert egy erős mezőnyben volt esélyem a „B” döntőre”. A versenyt a cseh Jaroslav Kalny a „B”

döntő második helyéről indulva nyerte, honfitársa, Cermak és a svéd Larsson előtt. A hátsókerék-hajtású autók divíziójában, a D2-ben a rajthoz álló 12 főből tizenegyen fejezték be értékelhetően a versenyt, amely hármas norvég győzelmet hozott, Enerberg mögött Borseth és Nottveit végzett.



A Eb-futam végeredménye

Divízió 1

1. Isachsen Sverre	(N)	Ford Focus T16 4x4
2. Jernberg Michael	(S)	Skoda Fabia
3. Hansen Kenneth	(S)	Citroën C4
...		

14. Harsányi Zoltán		Mitsubishi Lancer Evo VI
16. Kotán Péter		Ford Focus

Divízió 1A

1. Kalny Jaroslav	(CZ)	Peugeot 206
2. Čermák Zdeněk	(CZ)	Skoda Fabia
3. Larsson Johan	(S)	Citroën C2
...		

14. Ujházi Béla		Opel Astra G
15. Bánkuti Gábor		Peugeot 206

17. Majerszky Gábor		Suzuki Swift
---------------------	--	--------------

Divízió 2

1. Enerberg Lars Ovind	(N)	Ford Fiesta
2. Knut Ove	(N)	Ford Fiesta
3. Nottveit Ole K.	(N)	Citroën Xsara

A2 ob-futam végeredménye

Divízió 1

1. Vyborny Otakar	(Cz)	Mitsubishi
2. Höller Alois	(A)	Ford Focus

3. Ramler Peter	(A)	Seat Leon Cupra
...		
9. Harsányi Zoltán	(H)	Mitsubishi

Divízió 1A

1. Veverka Vaclav jr.	(CZ)	Peugeot 106
2. Susta Stanislav	(CZ)	Skoda Fabia
3. Majerszky Gábor	(H)	Suzuki Swift
...		

7. Ujházi Béla	(H)	Opel Astra G
8. Petrilla Krisztián	(H)	Ford Fiesta

Divízió 4

1. Hurt Tomas	(Cz)	Citroën C2
2. Castoral Roman	(CZ)	Opel Astra OPC
3. Förster Sven	(A)	VW Golf 2
...		

5. Ország Zsolt	(H)	Opel Astra
-----------------	-----	------------

A bajnokság állása

Divízió 1

1. Harsányi Zoltán		56 pont
2. Alois Höller	(A)	49 pont
3. Vyborny Otakar	(CZ)	48 pont

Divízió 1A

1. Ujházi Béla		54 pont
2. Majerszky Gábor		54 pont
3. Jaroslav Kalny	(Cz)	40 pont

Divízió 4

1. Roman Castoral	(Cz)	57 pont
2. Ország Zsolt		44 pont
3. Förster Sven	(A)	44 pont

Divízió 9. (2. futam után)

1. Erdei István		37 pont
2. Tomor István		32 pont
3. Szegfű István		30 pont

FELEMELŐ ÉRZÉS

Harsányi Nyirádon nem jutott a B-döntőbe, de így is boldog

A nyirádi Eb futam előtt egy dologban bízott Harsányi Zoltán: hazai közönség és rengeteg néző előtt felemelő érzés lesz versenyezni kontinensünk legnagyobbjaival. Ez bejött, de a B döntőbe kerülés nem – ám Zoli nincs elkeseredve.

H. Pájer Ani

Bencee, NRG

– Nagy álmod volt az Eb előtt, hogy magyar szurkolók örvengése közepette versenyezhes: valóra vált?

– Igen, maximálisan! Nagyon rendesek voltak, lelkesen szurkoltak, így óriási öröm volt előttük menni. Elsőre sikerült is megnyernem a saját futamomat, de ugyanitt nagy csata és autótörés is volt, úgyhogy szerintem kifejezetten jó bemutatkozáson estem át. A másik két verseny is kiválóan sikerült: ugyan nem én nyertem, de a nézők akkor is felállva tapsoltak... Fantasztikus érzés volt!

– A másik álmod a B döntő volt...

– Igen, és tényleg csak egy picit hiányzott hozzá – de most nem sikerült. Nehéz megmagyarázni, és tudom, hogy furcsán hangzik, hogy B döntőbe vágyom, mikor a 14. helyen vagyok, de másodpercekkel voltam csak lemaradva, és ez 5-6 helyet is jelentett, hiszen nagyon szoros volt a verseny. Volt olyan, hogy körökön keresztül Erikssonra ragadva tudtam menni – de az autó nem bírta a tempót, és bár látótávolságban követtem, lemaradtam. De a visszajelzések nagyon pozitívak és az autó is jól bírta a hétvégét. Ennek pedig örülök, lévén, ha apró lépésekkel is, de egyre közelebb vagyunk hozzájuk, amik viszont a fejlesztéseink sikerességét mutatják. A gond az, hogy természetesen ők is fejlesztenek – úgyhogy nem tudom, hogy kéne őket utolérni...

– Legutóbbi beszélgetésünkkor azt mondtad, a te autódból már kihoztátok a maximumot, eddig és ne tovább. Akkor mégis miben jobb az ő autójuk?

– Ami a fő szempont, az a súlyelosztás. Azok az autók, amelyek előttem vezettek, többnyire hosszmotorosak – ez a Mitsubishivel nehéz lenne megoldani.

Tervezzük persze, de azt már egy másik karosszériában. Az ellenfeleknél ráadásul a hosszmotor és a váltó a pilóta mellett van, sőt, mivel többnyire kétajtós autókkal mennek, abban eleve hátrébb lehet ülni,



Az Eb-n csak a C-döntőben tudta lemérni saját erejét Harsányi, de a tapasztaltakkal így is elégedett

így a versenyző is jobb súlypontra kerül. Az én autómnak pedig az eleje majdnem kétszer olyan nehéz, mint a hátulja...

– Tehát mikor érik meg a cserére?

– Már hatodik éve nyúzom, tervezgetjük, hogy lecseréljük, legkésőbb, amikor lejár a homologizációja, de addig is van még hátra három szezon. Szeretnénk mi is hosszmotoros autót építeni majd. De addig is azért csak sikerül majd kitalálni valamit: tényleg ilyen közel még nem voltunk az élvezőnyhöz.

– Gondolom, ennél jobb doppingyszer nincs is...

– Így van: én nem is gondoltam volna ezt korábban. Régen úgy néztem rájuk, mint az űrlakókra, mikor pedig mögöttük tudtam menni, azért rájöhettam, hogy mégsem csodagyerek. Csak bele kell tanulni a dologba, rengeteg tapasztalat kell, és fel lehet nőni erre a szintre – a megfelelő autóval, persze.

– Más szakágakban a meleg, az olyan nagy meleg, mint az EB idején volt, jócskán befolyásolja a versenyek kimenetelét: ti hogy viseltétek?

– Engem nem zavart, lévén rövidtávú a verseny, és nem nagyon volt idő rá, hogy elkezdjen zavarani. Az autót, azt viszont nagyon



zavarja. Két kör után kezd izzadni – főleg, ha követek valakit: akkor az intercooler még jobban melegszik. Ha a beszívott levegő meleg egy turbó esetében, akkor jócskán elkezd csökkenni a hatékonysága: a negyedik körre nagyjából 100 lóerővel gyengébb a kocsi. A szabályok nem engedik a nagyobb intercooler-t, de itt is dolgozunk bizonyos változtatásokon, mert sokat lehetne javítani a dologon.



MAJDNEM CSODA

A Koni-Kárászy futómű jelesre vizsgázott

A nyolcszoros magyar bajnok, Bánkuti Gábor alapvető célját elérte hazánk 2010-es ralikrossz Európa-bajnoki futamán, ugyanis bravúrosan bejutott a Divízió 1A C-döntőjébe, ahol aztán kis híján igazi álmát, a B-döntőbe való feljutást is valóra váltotta. Nem rajta múlt, hogy a csoda ezúttal csak a második kanyarig tartott.

Borbás Bálint

HSF.HU, Anda Irén

A magyar szurkolók ezúttal öt hazai versenyzőért szoríthattak a nyírádi aréna lelátójáról, köztük a Divízió 1A mezőnyében idén első Eb-futamán induló Bánkuti Gáborért, aki a tavalyi évben a legsikeresebb nemzetközi szinten is bizonyító magyarnak számított, hiszen többször is pontot tudott szerezni a kontinensbajnokság bivalyerős nemzetközi mezőnyében. A 2010-es nyírádi Eb-n is ez, vagyis a döntőbejutás és a pontszerzés volt a csapat alapvető célja, ami, tegyük hozzá, már önmagában is mindig nagy bravúrnak számít a technikailag és anyagilag kiválóan felszerelt

autókat felvonultató abszolút elitostályban. Gáborban ezúttal sem kellett csalódnuk a hazai szurkolóknak – a magyar pilóta egész hétvégén rendkívül stabil és megbízhatóan erős tempót diktált, ami meg is hozta a várt sikert, sőt, hajszál híján a nem várt, még nagyobb bravúrt is. A Peugeot-pilóta szombaton előbb az időmérő edzésen, majd az első előfutam-sorozatban is a 13. leggyorsabb időt érte el, vasárnap pedig még tovább tudta növelni a tempót. A második előfutam-sorozatban a 11., a harmadikban az elképesztően bravúros 9. legjobb időt futotta, utóbbiban ráadásul

egy szenzációs győzelmet is aratott saját futamában, így – a magyar szurkolók legnagyobb örömére – kvalifikálta magát a C-döntőbe, mégpedig annak is a legelső sorába. Bánkuti egészen pontosan a 2. helyről várhatta a C-döntő megkezdését, így egy jó rajttal akár még a futam megnyerésére



és a B-döntőbe való feljutásra is esélye nyílt, még akkor is, ha a futamban szereplő riválisaival szemben némi lőerő-hátránnyal is meg kellett küzdenie a pályán. Nem is maradt el a jó rajt, és Bánkuti az első kanyarba már a mezőny élén fordulhatott be. Ám ekkor riválisai – először a cseh Veverka, majd a dán Linnemann – néhány bodicsekkal hamar visszarángatták őt az álmok földjéről

a valós életbe. Gyakorlatilag a teljes mezőny egyszerre esett a nyakára, de autója ekkorra már olyan jelentős mértékben megsérült, hogy a hátralevő körökben csupán becsületből gurult el a célig. Mivel Linnemann az ütközésből adódó kényszerűségből feladta a futamot, így Bánkuti végül a két pontot érő 5. helyen ért a célba és zárta végül 15. helyen a nyírádi Eb-hétvégét.

Dicséretes, szép eredmény, ám mégis valahogy soványnak tűnik ez a két pont, hiszen maga a csapat, de különösen a pilóta is úgy érezte, ebben most több volt, s nem rajtuk múlt, hogy az igazi csoda ezúttal elmaradt. A csodák pedig már csak olyanok, hogy általában az egyik szokta követni a másikat, és a B-, valamint az A-döntő eseményeit elnézve, tényleg bármедdig eljuthatott volna a magyar kedvenc, ha nem bokszojják ki a többiek. Történt ugyanis, hogy a C-döntőből így végül a cseh Veverka jutott fel a B-be, amit hajszál híján szintén megnyert, hiszen épphogy csak kikapott Kalnytól, aki aztán a B- után az A-döntőben, és az egész versenyen is a legjobb lett. Az eset jól mutatja, milyen apró nüánszok döntenek el olykor a ralikrosszban, ki az, aki mindent visz, és ki az, aki csak csipeget. Bánkuti két Európa-bajnoki ponttal azért így is gazdagodott, amiért minden dicséret megilleti őt, és a nézőket, akiknek ezúton is köszöni a BÁNKUTI MotorSport a fantasztikus buzdítást.

A futam külső-belső felvételei és fotói:
www.bankutimotorsport.hu

KONI KARASZY.HU

RALIKROSSZ FUTÓMŰ

A Bánkuti Gábor által első alkalommal használt KONI-KÁRÁSZY futómű kipróbálásáról és beállításáról Szalai András gépészmérnök-konstruktőr (www.karaszy.hu) számolt be lapunknak.

A PILÓTA SZERINT

Bánkuti Gábor versenyző így nyilatkozott a KONI-KÁRÁSZY fejlesztéséről: „Rendkívül megtisztelő számomra, hogy egy olyan cég termékének a fejlesztésében vehetek részt, amely a Formula-1-nek is aktív szereplője. A KONI eddig még nem készített profi ralikrossz (illetve rali) futóművet, de Kárászy István ötlete alapján a Peugeot-nkba – a cégével történő együttműködésünk eredményeképpen – Szalai András által konstruált, KONI alkatrészekből készült futómű került, mely már az első alkalommal, a magyar Eb futamon nagyszerűen vizsgázott. Az új futóművel a 206-os gyorsabb, lényegesen stabilabb, könnyebben vezethető lett, kanyarsebessége pedig mérhetően nőtt. Júliusi tesztünk során továbbfejlesztünk, újabb rugókat is kipróbálunk, mert azon a téren is lehet még ideálisabb választást találni. A számunkra következő, belga Eb futamon lesz a legjobban mérhető a kör- vagy futamidő javulás tavalyhoz képest, hiszen – véleményem szerint – a többi Eb-s pályához hasonlóan ott a leginkább fontos az optimálisan beállított futómű.

Köszönöm a Kárászy Cég és Szalai András eddigi segítségét, valamint a további együttműködés lehetőségét! A legjobb úton haladunk, hogy rövid időn belül Partnerünkkel egy új, a ralikrosszban is kiválóan teljesítő, kedvező ár/érték arányú futóművet tudjunk a KONI segítségével kifejleszteni. Biztosra veszem, hogy ez az új fejlesztés a rali aszfaltos futamai mellett a murvás futamokon is fel fogja venni a versenyt az eddigi legnevesebb gyártókkal.” További információk: info@bankutimotorsport.hu

A három-utas lengéscsillapító alapbeállítása próbapadon történt és ez jó kiindulópontnak bizonyult a további változtatásokhoz. Az előtesztelések során többfajta karakterisztikájú rugót is kipróbáltunk, ugyanis az autó kerekenkénti tömegén kívül a pálya adottságai is befolyásolták a választást. Érdekes módon nehezebb volt megtalálni a megfelelő hátsókat, mint az elsőket.

Az idő rövidsége miatt az első komoly tesztlehetőség a nyírádi Eb szabadedzésére korlátozódott. Ilyen helyzetekben a futómű beállításokat kizárólag a „leg-rázósabb” szakaszok határozzák meg, például a két ugrató utáni földet érés, az aszfalt-murva váltások és a nagyobb se-

bességű (nem visszafordító) kanyarok.

Az első körök alatt megfigyelhettük, hogy az elugrás utáni földet érés stabil, a beugrázás mértéke csökkenthető a toló fokozat ráállításával. Ez a változtatás a kanyarstabilitás növekedését is eredményezte.

Az aszfalt-murva váltás adott okot a húzó fokozat finomítására az első és hátsó lengéscsillapítóknál egyaránt. A csökkentés mértékét az ugrató utáni viselkedés szabta meg. A megfelelő kompromisszumot az időmérő edzés végéig sikerült megtalálni.

Összefoglalva: futómű szempontjából a tapasztalatok alapján a KONI-KÁRÁSZY első és hátsó lengéscsillapítók karakterisztikájának állítási tartománya lefedi a nyírádi és az eh-

hez hasonló pályák követelményeit. A pozitív első tapasztalatok persze nem az út végét, hanem a további fejlődés kezdetét jelentik, melyet legközelebb a belga, illetve a német Eb futamok után tudunk értékelni.

Versenyaútó: Peugeot 206 (1600 ccm, 220 LE, első-kerék hajtás, 1020 kg versenyzővel)

Csapat /versenyző:

Bánkuti MotorSport / Bánkuti Gábor
Helyszín/időpont: Ralikrossz Eb futam,

Dívízió 1A, Nyírád / 2010. június 4 – 6.

A futam külső-belső felvételei és fotói:
www.bankutimotorsport.hu



Hajóbérlés Horvátországban!

vitonika hajók: JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43 • SO 42i • SO 40.1 • SO 35 • ELAN 431

motoros hajók: DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

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

www.candor.hu



HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tegyő-hegy





A biztos partner a változó világban!

Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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



KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny céljára
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- Egyesüves, nagygyorsaságú lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Professzionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

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

Válasszon minket, nem bántja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!






A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adaleköt tartalmazó motorolaja!



XADO FOREX

A fémkerámia adalek itt már bizonyított!

1033 Budapest, Kiscsikós köz 10. Tel: 388-8822 Fax: 250-1188
E-mail: forex@forex.hu www.forex.hu www.xado.hu



SZOMSZÉDOLÁS

Slovakiaring: Duna Autó Autós Gyorsasági OB V-VI. futam



Kazár Miklós (Seat) Vizin Tamás távolmaradása miatt komoly ellenfél híján nyert, Gáspár Csaba (Alfa Romeo) hasonló problémákkal küzd



A gyorsasági bajnokság soron következő hétvégeje indulóinak és nézőinek külföldre kellett utazniuk, hiszen vadonatúj helyszín, a Slovakiaring adott otthont a küzdelmeknek.

Hisgyörgy Mónika, Bálint F. Gyula, Speedlight, Caine Zoltán



A Győrhez közeli, Dunaszerdahely mellett felépült vadonatúj létesítmény aszfaltján ideális körülmények fogadták a mezőnyt, de feladat is akadt bőven. A pilótáknak nem csak a pálya megtanulása jelentett különleges próbatételt, hanem az is, hogy egy futamban indították el a túraautós mezőny összes géposztályát, egy rajtrácsról startolt el a Kalaschnikow Nagytúraautók és a Harvestr Kistúraautók mezőnye, megtűzdelve a Seat Leon Kupa három benevezett autójával, valamint hat külföldi versenyzővel. Szombaton a pole pozícióból induló Walter Csaba (Porsche 911) már a rajtnál elvesztette elsőségét, és a második helyről kilövő Zdeno Mikuláško (Porsche 997 Cup) került az élre. A harmadik Bódis Kálmán (Porsche 911 GT3)

megtartotta pozícióját. A negyedik helyet Florian Renauer (Ginetta G50) szerezte meg, míg az ötödikre Szamosvári Béla (Porsche 977) ugrott fel, aki a tizedik rajtkockából vágott neki a 25 perc+1 körös versenynek, öt Zentai Sándor (V8 STAR Jaguar) követte. Zentai már a második körben megelőzte Szamosvári, azonban nem sokkal később megpördült, aminek eredményeként a mezőny fele elment mellette. Ezután Szamosvári Béla váltóvezérlő elektronikája is meghibásodott, ezért hol lelassult, hol pedig saját tempójában tudott haladni. A versenytávot teljesíteni tudta, de közben kétszer is járt a boxban. Az élen a futam végéig azonban nem változott a sorrend, és bár Walter Csaba végig üldözte Zdeno Mikuláškot, nem tudott támadási pozícióba kerülni. Ám miután

a győztes nem nevezett a magyar bajnokságba, ezért az OB I/1-es kategória abszolút sorrendje a következőképpen alakult: 1. Walter Csaba, 2. Bódis Kálmán, 3. Florian Renauer. A mezőny hátsóbb régióiban az I/2 kategória autói küzdöttek egymással. Sokáig Gáspár Csaba (Alfa Romeo 156) és Németh András (Alfa Romeo 155) haladt a kétliteres kategória élén, de Németh Alfája lelassult és visszasetett a mezőny középe. Az F-1600 ccm kategóriát a rajt pillanatától kezdve Walterné Dancsó Adrienn (Opel Astra) vezette, őt Nagy Norbert (Ford Fiesta) és Szabolcs Róbert (Renault Clio) követte. A verseny második felében Szabolcs Róbert megelőzte Nagy Norbit, és a verseny végéig már nem engedte ki kezéből a géposztály második helyét. A Seat Leon Kupában nevezett három versenyző közül Kazár Miklós végig vezette a versenyt Solti Attila előtt. A harmadik seatos Gál Szabolcs már az első körben feladni kényszerült a futamot. A sorrend azonban mégsem ez lett: Kazár nem sokkal a leintés előtt összeütközött a skodás Petr Fulinnal, aminek következményeképpen a bal első kereke lassan eresztetni kezdett, majd az utolsó körben telje-

sen szétszakadt, így a miskolci pilóta visszasetült Solti mögé, a második helyre. A túraautók vasárnapi rajtrácsa majdnem olyan volt, mintha lemásolták volna a 24 órával korábbi, csupán a két leggyorsabb cserél helyet egymással, azaz Zdeno Mikuláško szerezte meg a pole-t. Az induláskor aztán gondok is akadtak: Nagy Norbert (Ford Fiesta) a cél-egyenes utáni kanyarban összeütközött az egyik Mazdával, így a Fiesta bal eleje egy kissé megsérült. Walter Csaba ugyan egy lehetőséggel jobban kapta el a rajtot, de a célegyenes végi kanyarban már Mikuláško autózott az élen. Őket Bódis Kálmán és Florian Renauer követte, ugyanúgy, ahogyan szombaton történt. Mögöttük Kazár Miklós hajtott, majd a „két liter” alatti kategória listavezetője, Gáspár Csaba tartotta

pozícióját a Seat Leon Kupás Gál Szabolcs előtt. Kicsivel hátrébb Walterné Dancsó Adrienn (Opel Astra) és Szabolcs Róbert (Renault Clio) vívtak hatalmas csatát az 1600 ccm alatti kategória első helyéért. A két versenyző rendkívül látványos küzdelmet mutatott be, szinte egymás mellett haladtak, hol egyikük, hol másikuk volt előrébb, de a csatából az F-1600 ccm-es kategória címvédő bajnoknője került ki győztesen. Eközben a rajtnál lefulladt, és így az utolsó helyre visszaeső Bandri Miklós (Suzuki Swift Hayabusa) megkezdte a felzárkózást, és a ralikrosszos múlttal rendelkező versenyző a végére az 1,6-os géposztály harmadik helyére küzdötte fel magát, előbb Mohácsi Ákóst (Suzuki Swift), majd Nagy Norbertet (Ford Fiesta) is maga mögé utasítva. Az élen

az abszolút sorrend nem változott a verseny végéig: első Zdeno Mikuláško, második Walter Csaba, harmadik Bódis Kálmán lett. Az I/1 kategória, Kalaschnikow Nagytúraautók versenyét Walter Csaba nyerte, megelőzve Bódis Kálmánt, és a harmadik helyen végzett Florian Renauert. Az I/2 kategória, Harvestr Kistúraautók mezőnyében Gáspár Csaba állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára, őt Németh András és Walterné Dancsó Adrienn követte. Díjat osztottak még az F-1600 ccm-es kategóriában. Itt Walterné Dancsó Adrienn, Szabolcs Róbert és Bandri Miklós bonthattak pezsgőt. A Seat Leon Kupa versenyét a ralis Kazár Miklós nyerte (abszolút 5. lett), aki a tavalyi évadzáró versenyen indult először a gyorsasági mezőnyben, és annyira megtetszett neki, hogy itt ragadni látszik. A seatos dobogó második fokára Gál Szabolcs állhatott.

Az idei Genex Suzuki Bio Kupa ötödik futama hatalmas meglepetést okozott. Kétségtől az év legizgalmasabb küzdelme volt látható a versenypályán, amelyet a csapatok együtt izgultak végig a nagy számban kilátogatott közönséggel. Már az első kanyarban összekeveredtek a helyezések, hiszen az első sorból rajtoló ifj. Ficza Ferenc visszacsúszott a hetedik helyre, Tim Gábor az ötödikről fellépett a harmadikra, míg Bús Edina másodikként vette a „célegyenes ráfordítót”. A hátsóbb régiókban Major Benedek, Lévai Zoltán és Lackó Lehel ütközött, de több kisebb koccanás is történt a helyezkedés közben. Az ötödik körben ifj. Ficza Ferenc megérkezett a második helyért küzdő Tim Gábor és a harmadik helyen autózó Bús Edina mögé. A célegyenes végén kettős szélárnyékból próbált minél közelebb kerülni, de sajnos ütközött Tim Gáborral, aki kipördült a pályáról, és az utolsó helyre esett vissza. Egy körrel később ifj. Ficza Ferenc megelőzte Bús Edinát, így már a második helyen száguldozott. Bittmann Attila, RCM-es pilóta a negyedik helyen tartotta magát, de nem volt lehetősége beleszólni a dobogós helyek alakulásába. Tim Gábor az utolsó helyről sikeresen visszapaszzkodott a hatodik helyre, így megtartotta az esélyeit egy jó vasárnapi küzdelemre. Az ötödik helyen Lévai Zoltán végzett, akire ez a kalandos verseny igen nagy hatással volt, ugyanis életében harmadik alkalommal versenyzett. Bárkovics Zoltán és ifj. Ficza Ferenc harcát Bús Edina fedezte, mivel harmadik helyét senkinek sem volt hajlandó átadni. Az első helyért az utolsó méterekig folyt a harc ifj. Ficza Ferenc



A bajnokság állása		
Kistúra 2000 ccm alatt*	(nem végleges)	
Gáspár Csaba		40
Kovács György		28
Németh András		22
Kistúra 1600 ccm alatt		
Walterné Dancsó Adrienn		48
Nagy Norbert		35
Dr. Grigalek Gábor		26
Nagyútúra 3500 ccm felett		
Bódis Kálmán		52
Walter Csaba		40
Szamosvári Béla 24		
Nagyútúra 3500 ccm alatt		
Renauer Florian		18
Horváth Zsolt		10
Szabolcs Róbert		9
Formaautók		
Tukora István		53
Channoch Nissany		40
Eszenyi László		34
BMW Challenge		
Kovács Tamás		60
Strider Zoltán		43
Boros Tamás		29
Suzuki Kupa		
Bárkovics Zoltán		108
Ifj. Ficza Ferenc		107
Bittmann Attila		87
Seat Leon Kupa		
Kazár Miklós		59
Vizin Tamás		39
Birizdó Imre		15

és Bárkovics Zoltán között, végül Fecó mind-össze 232 ezred másodperc hátránnyal a második helyre szorult, ellenfele pedig megerősítette vezető szerepét a bajnokságban. Másnap a szokásnak megfelelően fordított első 8-as rajtrács elrendezésben indultak a versenyzők. A pole pozíciót Mészáros Gábor örökölte meg, mögötte a proexes Tózsér Áron és a GFS Repsol Team versenyzője, Tim Gábor állt. A rajt és az első kanyar viszonylag jól sikerült mindenkinek, főleg ifj. Ficza Ferencnek, aki negyediknek kanyarodott el, sőt nagyon gyorsan feltornázta magát az első helyre. Csapattársai, Bús Edina és Bárkovics Zoltán is követték őt a felkapaszkodásban, csak Bittmann Attila nem tudott előre iönni. mert rendre elakadt az

előforduló ütközésekben és több koccanásba is belekeveredett. Mészáros sokáig jól tartotta magát, de a 4. körben elment mellette csapattársa, Tim Gábor, így hátraesett az ötödik helyre. Az első helyen ifj. Ficza megnyugtató előnyt épített ki, míg a második helyért, több körön át tartó öldöklő küzdelem alakult ki Bús Edina, Bárkovics Zoltán és Tim Gábor között. A folyamatos oda-vissza előzést a nagyszámú közönség egészen a 8. körig élvezhette, ekkor Bárkovics féktávon túl közel került Tim Gáborhoz, aki annak érdekében, hogy elkerülje az ütközést, pont a külső íven haladó Bús Edinával ütközött, így csakúgy, mint szombaton, kiforgott, ámde gyorsan stabilizálta az autóját, így a negyedik helvet meg tudta tartani. Szamosvári Tamásnak

a futóművét ütötték el egy koccanásban, így kiállni kényszerült, míg testvére, Attila nagyon jó versenyt futott. Sokáig az első 5-ben versenyzett, majd egy kisebb csoportot alkotva, Tózsér, Bittmann, Major és Laczkó Levente küzdöttek végig a versenyt. Az utolsó körökben Bús Edina többször megpróbálta elvenni Bárkovics második pozícióját, de nem sikerült az előzés, így a magabiztosan győző ifj. Ficza Ferenc mögött, Bárkovics érkezett meg a célba, nyomában Bús Edinával. A bajnokságban így Fecó, ha minimálisan is, de csökkentette hátrányát Bárkovicssal szemben, Bittmann megtartotta a harmadik helyét, Tim Gábor a negyedik és Bús Edina az ötödik helyen áll.

A BMW 325i Challenge szombaton szabad-, illetve időmérő edzést tartott. Kovács Tamás címvédő motorját utolsó pillanatban szerelték be autójába, ezért a szabadedzésen nem is tudott tiszta kört autózni, mialatt Strider Zoltánnak is akadtak gondjai, ugyanis a slick gumi olyannyira letapadt, hogy kitört a bal hátsó kereke. Az időmérő edzésen már jobban remekelt, amit a magyar mezőnyben való legjobb időeredménye is tükröz. A vasárnap reggel aztán senkinek nem indult túl jól, az első futam folyamán a célegyenes ráfordítón kicsúszott egy osztrák versenyző. A pályabírók piros zászlót lengettek, azonban a magyar pilóták közül néhányan későn vették ezt észre, ezért többen is összeütköztek, illetve egyikük meg is pördült a pályán. A délelőtti versenyt azonban ilyen körülmények között is Kovács Tamás nyerte, második lett Strider Zoltán, akinek előző nap eltört a felniye, Boros Tamás harmadikként ért célba. A délutáni versenyen mindenki meglepetésére elindult Petr Fulin, cseh versenyző, aki több helyen is kiemelkedő sikereket ért el (WTCC, Seat Leon Európa Kupa stb.). A legutolsó rajtkockából indulva, át is szelte a mezőnyt, és egészen Kovács Tamás mögé zárkozott fel, ám a magyar tehetség megtartotta első helyét. A gyorsasá-



A Rippel testvérek a nagyszerű versenyzésüket követően egy rögtönzött bemutatót tartottak a közönségnek. A nem mindennapi látvány hatalmas ovációt váltott ki a jelenlévőktől a boxutcában

gi autóversenyzés e hétvégi egyik legnagyobb eredményét így ő produkálta, nem utolsó sorban azzal, hogy az osztrák „N” csoport nevezőjeként is első lett, mégpedig 23 autó közül.

Az együlésesek hétvégéjén kétség kívül Tukora Istvánnak jött ki a legjobban a lépés, hiszen kétszer is nyerni tudott. Bár szombaton a pole-t Eszenyi László szerezte meg, többek között a jól eltalált guminyomásnak köszönhetően, a futamon így nem tudott olyan tempóban haladni, ahogy az előző napon tette. Nagy csata zajlott a két autó között, de végül a Formula Master tudott diadalmaskodni. A bajnoki éllovas Channoch Nissany a negyedik helyről indult, és a verseny egész ideje alatt üldözte az elől haladó párost, ám bárhogyan próbálkozott, nem tudott fogást találni rajtuk.

Az utolsó néhány körben már türelmetlenebb volt, ami miatt az egyik kanyar előtt el is fékezte a gumibroncsokat. Vasárnap ugyan Eszenyi László készült a visszavágásra, még elrajtolni sem tudott, mivel műszaki problémája adódott, és nem járt jobban csapattársa, Suki Dávid sem. Channoch Nissany az első kör felénél már a második helyre jött fel, azonban egy nagyon rövidre sikerült féktávnak köszönhetően majdnem komolyabb baja esett. „Padlógázzal közelítettem a betonfalhoz, de szerencsére tudtam korrigálni, így a frontális ütközést elkerültem, bár kiestem a versenyből. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy épségben vagyok, mert ha belerohanok a falba, akkor most nem beszélgethetnék itt” – nyilatkozta az F1-et is megjárt pilóta. Tukora Istvának ezúttal Fekete Krisztiánnal kellett megküzdenie az első helyért, de erősen tartotta a vezető pozícióját, így a szekszárdi versenyző csak második lehetett. Pödör Balázs harmadikként ért célba, őt követte Kiss Norbert, majd ötödikként a túrautóból „átrándult” Bódis Kálmán lépte át a célvonalat.



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



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



ELŐTTE ÉS UTÁNA

A bajnokság első külföldi futamának értékelése

A gyorsasági ob legutóbbi, Slovakiaringen tartott futamát Bertalan Zsolt rendezte. A pálya is új volt, a külföldi versenyzés sem mindennapos a sorozat életében: kíváncsiak voltunk, mint gondol egy promóter a verseny előtt és után. Íme.

H. Pájer Rni

Bálint F. Gyula

– **Hogy jött a külföldi verseny gondolata?**

– A magyar bajnokság nem nagyon lépett határon kívülre az utóbbi években, vagy csak részben. Olyan, hogy az egész mezőny külföldre ment volna – talán 1993-ban volt utoljára. A környező országokban pedig az utóbbi években nagyon jó kis pályák épültek – mint például a Slovakiaring. Nagyon nagy várakozásokkal nézek a verseny elé, a fentiek miatt is, és azért is, mert azon a pályán még sosem rendeztem ilyen nagy versenyt. A Slovakiaring nincs is túl messze – sőt, az újonnan épültek kö-

zül ez van a legközelebb, ez is komoly érv volt mellette. És az is, hogy a jövő a közös rendezésű versenyeké.

– **Milyen a ring – te már ki is próbáltad...**

– Igen, szerintem ez egy nagyon gyors pálya, szintkülönbségekkel, buknakokkal. Hat kilométeres, és aki nagyon jól megy rajta, hatszor fekéz – ki lehet számolni, hogy mennyire gyorsul egy ilyen autó 1 kilométer alatt. Viszont meg is kell tudni állni – nagyon jó képességeket igényel, autótól, embertől egyaránt. Szerintem

törés és borulás nélkül nem is ússzuk meg a hétvégét, de bízom benne, hogy személyi sérülés nem lesz. A mezőnynek egyébként tetszeni fog, de lesznek műszaki problémák – főleg a fentiek miatt. Egyben szinte biztos vagyok: úgy fogunk eljönni, hogy ide vissza akarunk majd térni.

A verseny lezajlott, így visszahívtam Zsoltot, hogy mi jött be a jóslataiból, és mi nem – meg egyébként is, hogy érezték magukat.

– **Milyen volt a hétvége?**

– Azért mondtam korábban, hogy aggódolommal várom a versenyt, mert biztos voltam benne, hogy lesznek törések, kicsúszások, műszaki problémák – és olyanok is, amikre nem számítottunk. Így is lett, de szerencsére nagy baleset nélkül megúsztuk. Tanultunk is a hétvégén, a pálya tulajdonosával, és a kinti rendezővel együtt, de ezt abszolút nem bánom, hiszen reményeim szerint még sokszor össze fogunk jönni a jövőben egy-egy verseny erejéig. A visszajelzések mindenesetre minden oldalról nagyon jók, és ez megerősít abban, hogy ennek a versenynek, ilyen rendezésben van létjogosultsága, van jövője. A pálya adottságai miatt nagyon jó verseny volt, a nézők éppúgy élvezték szerintem, mint a versenyzők.

– **Minden futam együtt zajlott a szlovák versenyzőkkel?**

– Majdnem. A formula autósok mentek csak külön, mindenki más együtt ment, tehát nemzetközi futamok voltak a hétvégén.

– **Utaltál rá, de fejtük ki bővebben: mi volt a helyzet a balesetekkel?**

– Már pénteken, a szabadedzésen elkezdődtek, de szerencsére nem magyar oldalról történt egyik sem: volt fejtetőn Skoda és Suzuki, és a hétvége balesete is a szlovák versenyzők közt volt, a Octavia Kupában volt egy nagyobb karambol – öt autó csúszott össze egy buknakos, féktávós rész után –, ám az is szerencsére személyi sérülés nélküli.

– **Összegezve: olyan lett a hétvége, amilyenek vártad?**

– Nem, szerintem annál sokkal jobb lett végül, de persze nem volt probléma nélküli, ám azon leszünk, hogy ezeket a következő alkalomra már kiküszöböljük.



„Tanultunk is a hétvégén, a pálya tulajdonosával és a kinti rendezővel együtt, de ezt abszolút nem bánom.”

SPEEDY

RACING



Bemutató
Próba lehetőség
Szaktanácsadás
Kidvezényes utak
Karban HANS már
139 650 Ft.-tól

THE HANS® SYSTEM

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



Manufactured by Stand 21 ALUM 2013



A HANS rendszer 10 évvel ezelőtti szintre ismeretlen volt, most mint egy tűzálló verseny Overall, HANS is egy fő dolognak számít ami sok életet megmentett és sok sérülést elkerült. Hagadhatatlan a rendszer bevezetésének a szerepe a helyes használat érdekében, miközben versenyzel, Stand 21 most egy kizárólagos támogatást ajánl fel minden vezetőknek!

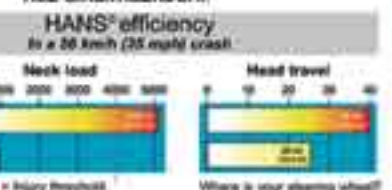


1. Frontal impact without HANS®
2. Frontal impact with HANS®

hans engineered by stand 21

Kivonatok a FIA szabályokból: Hordani a fejtámlát, amit jóváhagyott a FIA, nemzetközi eseményekben lesz kötelező minden vezetőnek és navigátornak.

Legyél óvatos! Tájékozódj a kitérőkről, annál a szövetségéknél, aki irányítja a bajnokságodat hogy mikortól kell használni a HANS rendszert: Gondold át a lehetőségeidet és időben szerezd be a HANS rendszert, hogy legyen alkalmasd hozzájárulni, a biztonság és a kényelem érdekében tökéletesen tudd használni, ne az utolsó pillanatban keljen mind ezekhez alkalmazkodni.



SPEEDY

RACING

SPEEDY Kft. 2040 Bullás, Károly király út. 64.
Tel: +36 23 444 580 - www.speedy.hu - E-mail: speedy@speedy.hu

A TECHNIKÁN TÚL

A Patkó Motorsport sikereiben a hölgyeknek is nagy szerep jut

HÉTVÉGI MENÜ

Csütörtök

V: székelyképoszta

Péntek

R: töltött vagy sima lángos

E: gyümölcsleves és rántott hús

V: felvágott és kolbász

Szombat

R: rántotta

E: fokhagymás tarja krumplival

V: lecsó

Vasárnap

R: bundáskenyér

E: rizses máj

V: hideg szendvicsek

(R: reggeli, E: ebéd, V: vacsora)

Hiába a jó autó, a fantasztikus pilóta, a megfelelő beállítások és a kiváló olaj vagy üzemanyag, ha az istálló személyzete éhesen indul bevetésre, semmi esélyük a győzelemre.

TDH; Kisgyörgy, Kollár



A legtöbb motorsportban tevékenykedő csapat személyzete kizárólag férfiakból áll, akiket köztudottan a „gyomrukon keresztül lehet megfogni”. A z arany igazság nem csak a férjfogásban ismert praktika, hanem akkor is beválik, ha jó munkára akarja serkenteni őket az istálló főnöke. És hogyne akarná! A gyakran 3-4 napra összezárt stáb kiszolgálá-

számára nagyjából 200 -250 ezer Ft értékben vásárol alapanyagokat. A különböző verseny-pályákra aztán hűtőben, fagyasztókban utazik a 40-50 szelet tarja vagy ugyanennyi comb, a tíz kenyér, a 20 kilogramm gyümölcs, a 4 kilónyi lángostészta hozzávalója, a 100 darab tojás, a zöldségek, és még ki tudja, mi minden. A helyszínen aztán a férfiak segítségével

arra is figyelve, hogy ne legyen unalmas a felszolgált ennivaló, vagy hogy hűvös időben meleg, hőségben hideg leves kerüljön az asztalra. Olyan apróságok is fontosak lehetnek, mint hogy a forróságban kitikkadt szereplők, vagy a csapattal mindig együtt utazó gyermekcsereg bármikor találjon jégkrémet a fagyasztóban...



Pödör Balázs (lent) is jobban tud teljesíteni, ha finom falatokkal kényezteti az istálló háttércsapata: a Slovakiaringen minden bizonnyal a Patkó Motorsport hölgytagjainak is részük volt a 3. és 4. hely megszerzésében

sát csütörtökön el kell kezdeni, és ehhez a Patkó Motorsportnál az alapanyagokat természetesen már a hét elején-közepén beszerzi team hölgytriója. Petrovsi Katalin, Kozma Edit és Aszódi Gabriella a 25 fős csapat és a hozzájuk rendszeresen csatlakozó további 10-20 vendég

felépül a mobil konyha (kávéfőző, teafőző, villany rezsó, fritőz, Hot Pan, stb), és az előre eltervezett menüsor alapján beindulnak a sütés-főzés. A hosszú évek tapasztalata az, hogy a könnyen elkészíthető, de laktató ételeknek érdemes nekilátni, természetesen

Mindez persze csak leírva tűnik könnyű feladatnak, valójában állandó odafigyelést és kemény munkát igényel. Legalább olyan nagyot, mint amelyet a stáb férfitagjai végeznek – ezt a csapatfőnök, Szigetvári Mátyás is készséggel elismeri.



APUKA LETT

Hosszútávon is megmérették magukat a proexesek

A Proex Motorsport apuka lett! Legújabb gyermekük, az RRC Endurance Team születése és debütálása a gyorsasági ob legutóbbi, slovakaringi futamán volt látható. Németh Miklóssal, a csapat kommunikációs „izéjével” (utálja azt a szót, hogy sajtósa, helyette így jellemezte magát... - a szerk.) beszélgettünk a történésekről.

H. Pájer Ani

Proex

– Mi is ez az RRC Endurance Team?

– A Proexen belül létrejött, a hosszútávú versenyzésre specializálódott alakulat neve. A Slovakaringen volt egy 6 órás verseny, ott próbáltuk ki magunkat egy őskövületnek számító, még kupás Opel Astrával, hogy a csapat tagjai bele tudjanak egyáltalán kóstolni abba, hogy milyen hat órán keresztül versenyezni: az ilyen téren már tapasztalt Grigalek Gabi „bácsi” tanította a Lévai Zolit és Tózsér Áront. Nem az eredmény volt a cél, hanem pusztán az, hogy szokják a légkört, mert az RRC Endurance Team komoly, hosszútávú terveket forgat a fejében...

– Egy kicsit konkrétan: mik is ezek?

– Budapesti 12 órás mindenképpen, de a Dubaiban rendezendő 24 órás futam

sem kizárt. Jövőre a német hosszútávú bajnokság és a szlovák-cseh rendezésű, hatórás bajnoksága is a látómezőnkben van.

– Mi az az RRC?

– Az RRC egy informatikai cég, amely üzletpolitikájának fontos része a hosszútávú, megbízható, kölcsönösen kifizetődő együttműködések létrehozása – így választották a mi hosszútávú versenyeken induló csapatunkat.

– Mindez, amit elmondtál, nem jelenti, hogy a Proex, mint a magyar gyorsasági bajnokság aktív résztvevője, megszűnik?

– Nem, dehogyis! Minden kinti, hosszútávú versenyt úgy választunk ki, hogy ne ütközzön a magyar bajnoki futamokkal: mindkét fronton helyt kívánunk állni.

– Hogy sikerült a Slovakaring a Proexnek és az RRC Endurance Team-nek?

– A hatórás versenyen a csapat beváltotta a hozzá fűzött reményeket: mert az elsődleges cél tényleg a hat óra és a pálya megszokása volt – szerintem ez nagyon jól sikerült, annak ellenére, hogy nem lévén több 1,6-os autó, a 2000-sek közt negyedik tudtunk lenni. A pályatanulás is nagyon jól sikerült: a hétvégén, a magyar bajnoki futamokon Zoli élete eddigi legjobb eredményét érte el: ötödik lett a kupában. Robi, Grigalek úr más elfoglaltságai miatt a kis Clióval indult a V6 helyett, és ő is bizonyította az autó létjogosultságát: nagyon nagy csatát láthattunk tőle a pályán. Zsolti, a Ferrari kímélendő a Seat Supercupás, ezer éves autóval állt rajthoz, amit kitoltunk a fészerből, elhessegettük róla a tyúkokat, és csatasorba állítottuk. Első napon kuplung-problémával küzdött, de nagyon jól érezte magát, és folyamatosan javultak az idejei. Összességében nagyon jó volt a hétvége, a pálya is remek: el volt tőle ájulva mindenki.

– Az Astra a te szavaid szerint is őskövület, gondolom, nem ebben vannak a hosszútávú tervek: milyen autóval indultok majd később?

– A Ferrari és a kis Clio is ott van, amelyek idén csatasorba álltak, de megfordult a fejünkben, hogy jövőre direkt erre a verseny-típusra építenénk egy újat. Még semmi nem biztos, csak az, hogy az Astra csak szoktató-autó volt – annak viszont tökéletes, hisz a célunkat elértük vele.

(Videó a hatórás versenyről a <http://proexmotorsport.liveforspeed.hu> galéria rovatában.)



SZLOVÁK SPRINT

A sárga autók külföldön is bizonyítottak

A Sprint Motorsport sárga versenygépeinek legénysége több autóval, több kategóriában indul idén, és a Slovakiringről is szép eredményekkel tért haza.

H. Pájer Ani; Hisgyörgy, Bálint F.

Az alakulat színeiben a Dunaszerdahely melletti pályán Bandri Miklós a Hayabusa-Suzuki, Németh András a 155-ös Alfa, Keskeny László az Audi S2, Zentai Sándor pedig a V8-as Jaguar volánja mögött igyekezett bebizonyítani, hogy vadonatúj pályán is megállják a helyüket. A népes csapatból lapunk ezúttal Zentait faggatta az ismeretlen helyszínén szerzett tapasztalatokról: „Felemásnak mondanám a legutóbbi versenyt. Kipróbáltuk ugyanis a széles gumit, amivel ezt az autót tervezték



autó jó: nem akar folyton megpördülni, felborulni, hanem ez valóban profi versenykocsi. És beszélgettünk a többi versenyzővel, a szakágvezetővel, mindenkivel, aki él és mozog, hogy mit lehetne tenni annak érdekében, hogy ez az autó itt maradjon Magyarországon. Látványra és hangra is különleges – nem adom

– elég nagy hátrány nekem, hogy az itthoni szabályok nem engednek ilyenlenni menni. Most viszont nem foglalkoztunk vele, mert tudni akartam, hogy valóban jobb-e az autó. És tényleg jobb: az élménybe beférő időket tudtam futni. Az elejére természetesen nem, mert az ott száguldó autók nagyon nagy technikai fölényrel rendelkeznek hozzám képest, de mindenképpen látványosan jobb eredményeket tudtam produkálni a széles gumikkal. És felemás volt a hétvége, mert szombaton

emiatt ki is zártak a versenyből, ahogy számítottunk rá. De tudnom kellett, és meg kellett mutatnom, hogy mit tud valójában ez az autó, ha betartjuk a német mérnökök által kiszámolt értékeket. Vasárnap pedig az időmérőn Bódis Kálmánnal összeütköztünk – kicsit félreértettük egymást, és beleszállt a bal hátsó kerekembe, ami szó szerint kitört. Nem tudtuk orvosolni a problémát, így vasárnap már nem tudtam rajthoz állni. Mégsem értekelem negatívnak a hétvégét, mert kiderült, hogy az

fel. Próbálkozom, hátha a nemzetközi, FIA vagy Zóna szabályok felé elmegyünk, és lehetővé válik olyan gumival mennem, amilyen elő van írva: minden szabály lehetővé teszi ezt, csak a magyar nem. Bízom benne, hogy később változni fog a dolog. De visszatérve a versenyre: köszönjük Bertalan Zsoltnak, hogy megrendezte ezt a hétvégét, mert nagyon jó volt! Én jól éreztem magam, a pálya pedig valóban szenzációs – férfimunka itt versenyezni!”

SPRINT
MOTORSPORT

TECHNO-GÁZ

ESZ

PROEX

mvm
paksi atomerőmű

PEARL NATURAL

HFE Technics Kft.

Beck & Pollitzer

LAZARIS

www.lazi-text.com

CSALÁDI VÁLLALKOZÁS

Laczkóék mellett másoknak is jut hely Diamond Racing Team-ben

Civilben állatorvosként dolgozik Dr. Laczkó László, emellett azonban olyan autóversenyző, akit mindhárom fia követ ebben a sportban.

H. Pájer Ani

Bálint F. Gyula, Hisgyörgy Mónika

– Állatorvos a szakmája, és nem volt annyira egyértelmű az autóversenyzés az életében, mintha valami műszaki végzettsége lenne...
Hogy került az életébe ez a technikai sport?
 – Ez sokkal előbb kezdődött: 18-20 évesen már túraversenyeken indultam egy Skoda S100-zal, de amikor egyetemre mentem, akkor abba kellett hagynom. Így következett egy 20 éves szünet. Egy munkám során, 2004-ben aztán kapcsolatba kerültem Zengő Zolival, és ő hívott el Astrás tesztre. Megtetszett, és újra itt ragadtam. Astráztam, Suzuki Kupáztam, és 2006-ban döntöttem el, hogy építek egy saját csapatot, a Diamond Racing Team-et, ami azóta is működik. Akit érdekel a csapat, a www.diamondracing.5mp.eu címen utánunk tud nézni.

– Mikor jött az újrakezdés, a fiai már meg voltak „fertőződve”?
 – Már gokartoztak akkor. Levente 7 éves volt és akkor kezdett, a tesója, Lehel is nagyon akarta, de ő csak két évvel később töltötte be a hét évet, mikor elkezdhetette. 2008-ig gokartoztak, utána 2009-ben már amatőr rali-szériákban indultak, illetve Levente tavaly, 12 évesen már kapott engedélyt, hogy induljon a Suzuki Kupában, Lehel pedig idén lett 12, és ő is megkapta ugyanezt a lehetőséget. Sőt, most már a legkisebb tesójuk, Hunor is elkezdett gokartozni.

– **Hogy megy nekik?**
 – Nagyon optimisták vagyunk, fél lábbal mindig a dobogón voltunk. Az eredmények biztatók: Lehel az első versenyén,

a Pannónia-ringen, a második futamon már pole pozícióból indult. Slovakingen is nagyon jól ment: szombaton az utolsó körben forgatták ki az ötödik helyről, de addig is nagyon jól csatáztak. Leventének nem sikerült olyan jól az időmérő, ő hátrébből rajtolt, de a második futam neki ment jobban: a 11. helyről rajtolt, a második körben már az ötödik volt. Egy négyes csoportban, emberpróbáló harcot vívott, de sajnos viszszaesett a tizedik helyre.

– **Mikor léphetnek feljebb majd a fiúk?**
 – Elméletileg 16 éves korukig nem mehetnek 1600 ccm-nél nagyobb autóval, úgyhogy egyelőre maradnak a kis kategóriákban. De ez nem is baj, mert rengeteg tapasztalatot kell még szerezniük, és nem rohanunk sehová. Ennek ellenére jövőre építünk két 1,6-os F-csoportos Opel Astrát, és valószínűleg ezzel mennek majd jövőre.

– **Mi a helyzet az Ön versenyzésével?**
 – Én egy kicsit nyugodtabb kategóriában, a -2000-ben megyek egy valamikori kupás Clióval: az öregek között elmeccsezgetünk, és nagyon jól érezzük magunkat. Slovakiaring nagyon jó volt: iszonyú gyors, de biztonságos pálya.



Dr. Lackó László vállalkozása alapvetően a családnak biztosít versenyzési lehetőséget, ettől függetlenül idegen pilótákat is foglalkoztatnak

– **A fiai hogy viselik a harcot egymással?**
 – Nagyon jól: sokkal inkább versenyeznek egymással, mint a többiekkel – mindamellett, hogy nagyon jó testvérek. Mi pedig mindig figyelünk rá, hogy egyforma lehetőségeket kapjanak, és a pályán dőljön el, hogy melyikük jobb. Tavaly Levente első lett az amatőr rali sorozatban, az FRT-n, Lehel pedig a második. Tudják, hogy csak egyikük győzhet. Egyébként teljesen más típusú versenyzők: Levente sokkal megfontoltabb, Lehel viszont sokkal bátrabb, bevállalósabb. Nagyon szeretik egyébként gyerekekkel foglalkozni, versenyeztetni őket, mert hihetlenül gyorsan tanulnak és nagyon ügyesek – korábbi versenytársuk még a gokartos időkből már jelentkezett, hogy szívesen versenyezne nálunk, amit nagyon nem bántunk. A szerelők is nagyon jól kijönnek velük, Ők nagyon másképp nézik a világot: nekik csak az a fontos, hogy gyorsak legyenek.

– **Kik vannak még a csapatban?**
 – A családias, baráti hangulat nagyon fontos a csapatban, próbálunk az autóversenyző-gyárak ellensúlya lenni – szerintem ez jól megy, és ezért érezzük jól magunkat egy-egy versenyhétvégén. Nálunk vezet Makai Gyuri – aki Clio-bajnok és NASCAR pilóta volt – valószínűleg a második Pannónia-ringen már indulni fog. Fazekas Peti – aki tavaly már versenyzett az istállónknál

– szintén visszatér idén. Nagyszegi Bence tavaly, tizenhárom évesen a Suzuki Kupa negyedik helyén végzett, szintén a mi csapatunk tagja és felfedezettje. Formautós pilótánk, Lőrincz Peti egyelőre pihenőn van, ellenben az esztendő elejétől benünket erősít az egyik legnagyobb tudású, nemzetközi tapasztalattal is rendelkező szerelő, a Zengő Motorsporttól érkezett Monori Gyula is.



TÚL A FÉLIDŐN

A folytatásban utcai futam is várható

A június 19-én megrendezett VII-VIII. fordulóval a nem CIK kategóriák számára kiírt bajnokság a második felébe lépett. A KF3, KF2 és KZ2 kategóriák egyfordulós bajnoksága a szeptember első hétvégéjén megrendezésre kerülő 8. Hírös Kupa keretén belül zajlik majd.

Bálint F. Gyula



Az idei évben több újdonsággal is találkozhattak a résztvevők, illetve a gokartsport iránt érdeklődők. Három új helyszín mutatkozik be, a greinbachi (Ausztria) PS Racing Arénát májusban már meg is látogatta az ob mezőnye, Győrben augusztus 20-22. között, Bruckban (Ausztria) pedig szeptember 25-én lesz bajnoki futam. Míg az osztrák helyszínek valódi versenypályák, addig Győrben az ETO-Park mellett kialakított utcai helyszínen csatázhatnak majd a versenyzők. A II. Extrém Motorsport Fesztivál alatt megrendezésre kerülő utcai futamra sok éve nem volt példa Magyarországon. A versenyre nagy az érdeklődés a versenyzők részéről, így az eseményre kilátogató több ezer néző valószínűleg izgalmas versenyeket láthat majd.

A 2010. évi bajnoki futamainak nagy része nemzetközi mezőnnyel zajlik. Ez köszönhető annak, hogy a bajnokság első és harmadik fordulója az FIA Közép Európa Zóna Trófea egy-egy fordulója is volt, illetve

annak, hogy további négy fordulója egyben az Austrian Karting Challenge kereteiben zajlik. Ezen négy forduló eredményei alapján a magyar és osztrák rendezők egy közös értékelést is készítenek, a Duna Kupát minden értekelhető kategóriában kiosztják az év végén. Az idei évtől szorosabb együttműködésre törekszik a gokart és az autós gyorsasági szakág. Ennek egyik jele, hogy a Gokart



Az idei bajnokság eddigi futamai változatos pályákon rendezték meg



Munkabizottság megállapodott a GENEX Suzuki Swift Kupa, illetve a BMW 325i Challenge promótereivel, hogy verseny-hétvégenként két pilóta a márkakupás Suzukit, egy versenyző pedig a challenges BMW versenyautót próbálhatja ki egy ingyenes tesztvezetés erejéig.

Ami pedig az eredményeket illeti: a nyolcadik forduló után Hercsik Vince 150 ponttal vezeti a bajnokságot a 125 Mini géposztályban. Csapattársa, Darvasi Marcell áll jelenleg a 125 Junior kategória élén 140 ponttal, míg a 125 Open kategóriában egyelőre szintén a Kálmán Motorsport színeiben induló Muskát Mária a legjobb 86 ponttal. A négyütemű Super World Formula géposztály első helyén Laborczfy Dénes tanyázik, 159 pontot gyűjtve az eddigi futamok során. Márcz Ferenc esetében ez az érték 190, a legmagasabb a teljes mezőnyben. Szintén a 2005-Visual SE versenyzője Attramini Mirko, aki a 125 DD2 tabella élén áll 50 ponttal. Ez utóbbi három pilóta a 2005-Visual SE-ben versenyez. A bajnokság augusztus elsején, Kecskeméten folytatódik.



INTREPIDDEL A BAJNOKSÁG ÉLÉN

A Visual Motorsport Egyesület pilótái eddig kiválóan szerepeltek

Hét éve látja el az olasz vázgyártó, az Intrepid magyarországi képviseletét a Visual Motorsport Egyesület, a márka hírnevét a csapat versenyzőinek jó eredményei is öregbítik.

Bálint F. Gyula



A csapat az SWF géposztályban indítja a legtöbb versenyzőt. Tuzson Attila, a géposztály kétszeres bajnoka mellett itt versenyez Laborczfy Dénes, aki nyolc forduló után vezeti a ponttáblázatot. Rajtuk kívül Attramini Mirko, Rebók József, Schádi Zoltán és a csapatfőnök, Baló András is indul a négyütemű kategória versenyében. Tuzson Attila hat győzelmet szerzett eddig idén, Kecskeméten és a két pannónia-ringi hétvégén is a dobogó tetején állhatott. Laborczfy Greinbachban győzött mindkét futamon, ez mellett négy második és egy harmadik helyet gyűjtött be. Attramini és Baló három-háromszor állhatott dobogóra a bajnokság első felében.

Mirko neve az SWF mellett a 125 DD2 kategória bajnoki tabelláján is szerepel. Az olasz versenyző a kecskeméti nyitófutamon indult a váltós gokarttal és az ott szerzett 50 ponttal a géposztály élén áll. A 30 év feletti versenyzők számára kiírt 125 Masters géposztályban négy versenyzőt indít az istálló. 2006 Rotax Max bajnoka, Márcz Ferenc, magabiztosan vezeti a bajnokságot, az eddig megszerzett hat győzelemmel és két második helyel ő a legeredményesebb pilóta. Tuzson Attila a tavalyi utolsó futamon indult először a kategóriában és a sorozatos peches versenyek után a május végi ötödik fordulón megszerezte első győzelmét. Azóta még



A Visual Motorsport Egyesület honlapján további információk olvashatók a csapatról, versenyzőkről, versenyekről. A Webshop menüpont alatt több száz gokart alkatrész között lehet böngészni, illetve leadni rájuk a rendelést (www.visualracing.hu)

három második helyel gazdagodott és jelenleg a bajnokság harmadik helyén áll. Bitó Csaba és Rebók József két-két futamon álltak rajthoz, Bitó egy második és egy harmadik, Rebók egy ötödik és egy hatodik helyet szerzett eddig. 2009-ben a Rotax Mini Max géposztály ezüstérmese volt Czákó Roland és úgy tűnik, hogy ezt idén a 125 Mini géposztályban meg fogja ismételni. A 12 éves kiskunfélegyházi versenyzőt eddig hat alkalommal tették le a második helyen, 120 ponttal a bajnoki ponttáblázat második helyén áll. Kecskemét, Győr és Bruck a következő három állomás, ahol a team reményei szerint ismét az eddig nyújtott magas teljesítmény fogja jellemezni a versenyzők szereplését, hogy ennek eredményeképpen az év végén újabb megnyert bajnoki trófeák gazdagítsák gyűjteményüket.

INTREPID

Az elmúlt években az Intrepid, az olasz vázgyártó egyre nagyobb szeletet hasított ki magának a piacon, köszönhetően elsősorban a Rotax géposztályokban elért sikereknek, emellett Magyarországon, a Super World Formula géposztályban is igen erős a jelenléte. Fontos megjegyezni, hogy az Intrepid készítette el az első, a Nemzetközi Gokart Bizottság (CIK) World Formula specifikációjának megfelelő vázat.



Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,
a Synergon már bizonyított!

www.synergon.hu



 **SYNERGON**

MAKITA RACING TEAM
GALÉRIA

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Mitsubishi Lancer Evo VIII

Gyártási év: 2005

Teljesítmény: 300 LE

Pilóta: Ósz László

LÁNY

Név: Érdi Gabriella

Kor: 22 év

Lakhely: Budapest

Foglalkozás: modell

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajtó foto)



KETTŐ PLUSZ EGY

Bemutató: Porsche 918 Spyder

Meglepetés-roadster a zuffenhauseni márkától:
a hibrid Porsche 918 Spyder 500 lóerős, és rögtön két
elektromotor is dolgozik benne.

Rogosz Péter, Porsche

Három hibrid modellt mutatott be egy időben a német elitmárka tavasszal, a GTR-3 versenyautó és a Cayenne S hibridje mellett a nyitott tetejű Spyder 918 koncepcióval rukkoltak elő Genfben. A koncepciót

Michael Macht, a gyártó vezérigazgatója leplezte le: a kétüléses 918 Spyder magán hordozza a Porschére jellemző formákat, de a jövő sportmodelljeinek designjából is ad ízelítőt számunkra.

A 3,4 literes V8-as 500 lóerős benzinmotorhoz két hálózathálból is tölthető elektromotort csatlakoztattak, melyek 218 lóerőt tesznek hozzá a teljesítményhez. A KERS-hez hasonló energia-visszanyerő egy gombnyomásra aktiválható, ekkor közel 720 lóerő szabadul rá mind a négy kerékre. A fékezéskor fellépő energiát lítium-ion akkumulátorban tárolják el, amelyet folyadékkal hűtenek.

A hétésebesség, duplakuplungos váltóval a csodautó 3,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/h-ra. A végsebessége 320 km/h, a fogyasztása pedig fantasztikus értéket mutat, 3,4 liter, a széndioxid-kibocsájtása pedig hihetetlenül alacsony, mindössze 70 g/km a mért adat.

A 918 Spyder Concept karosszériája múltidéző formájú, ám szénszálal anyagból készült

vázára alumínium és magnézium elemek kerültek. Ezzel érték el a tervezők, hogy a nagy tömegű akkumulátorok ellenére a koncepcióautó ne legyen nehezebb 1490 kg-nál. A kétüléses, nyitott tetős sportautó klasszikusan középmotoros elrendezésű. Háromféle módban használható. A 918 Spyder gazdaságos üzemeltetésnél csak az elektromotorokat használja, ekkor egy feltöltéssel legfeljebb 25 km megtételére képes az autó. Hybrid üzemmódban takarékos módon működik együtt a kétféle motor, Sport Hybrid kapcsolóállásnál viszont dinamikusabb az autó, inkább hátulra kerül több nyomaték. A Race Hybrid viszont mindent kihoz a hajtásláncból, amire csak képes, ilyenkor egyébként a Formula-1-es KERS mintájára egy nyomógombbal még több erőt csalogathatunk elő a kocsiból. Sokat elárul a koncepció tudásáról, hogy a gyártó szerint az autó egy kört a Nordschleifén kevesebb, mint 7 perc 30 másodperc alatt teljesít, így gyorsabb, mint a Carrera GT.

Az utastér a jövő modelljeit vetíti elő. Talál-
gatások szerint a Carrera GT-t fogja váltani
a Spyder. A Porsche persze nem sorozat-
gyártásra szánja még a 918-ast, de jelzi vele,
hogy a hibrid hajtásban látja a jövőt. Ennek
hangsúlyozására készítette el a 911 GT3 R
Hybrid versenyautót is, amelyet az ígéretek
szerint hamarosan versenykörülmények kö-
zött is láthatunk.

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



AQUAPROFIT

Műveltségi, Tanácsadói és Helyettesítői Zrt.

1013 Budapest, Fáyler utca 11.
Telefon: +36 1 472 2130, Fax: +36 1 268 3552
www.atuaprofit.com



Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

- Mitől nevezhetjük a társadalmi egyetemesítést öngyógyításnak? Azaz, ami miatt érdemes minél előbb elkezdeni?

Számos körülmények között a társadalmi egyetemesítés célja az, hogy a társadalom tagjai számára lehetővé tegye a társadalmi egyetemesítést. Azaz, hogy a társadalom tagjai számára lehetővé tegye a társadalmi egyetemesítést.

A társadalmi egyetemesítés célja az, hogy a társadalom tagjai számára lehetővé tegye a társadalmi egyetemesítést. Azaz, hogy a társadalom tagjai számára lehetővé tegye a társadalmi egyetemesítést.

Szakterületeink:

CONVEGNI, CONFERENZE, INCONTRI, LABORATORI - TURISMO

A cég főbb adatai:

Arquitecto: Miguel Ángel Rodríguez
 Dirección: Miguel Ángel Rodríguez
 Teléfono: 012 244 244 244

Fő tevékenységek:

Trên đây là những thông tin về địa điểm và thời gian diễn ra lễ hội. Hy vọng rằng, những thông tin này sẽ giúp bạn có được những thông tin cần thiết để tham gia lễ hội một cách thuận lợi.

A cэг рōvid бeмyтaтāсa:

Számos sikeres projektünk közt kiemelkedik az Áruházi Árnyékosított Szakkerházunk, amely a városban a legelőször épült ilyen típusú ház. A házban a lakók a saját konyhájukban készíthetik a süteményeket, és a házban a lakók a saját konyhájukban készíthetik a süteményeket, és a házban a lakók a saját konyhájukban készíthetik a süteményeket.

Tevékenységi területek:

Gómvédelem, üzleti titok, szellemi tulajdon

- [illegible]





ÉSZÉRV

Teszt: Chevrolet Cruze LT 2,0D

A nem túl boldog emlékü Daewoo, majd Chevrolet Lacetti utódja jócskán felülmúlta az elődöket. Nem csak a megjelenésével, de technikai megoldásaival is csábító ajánlat. A kétliteres, 150 lóerős dízel automata váltóval érkezett szerkesztőségünkbe.

Rogose Péter



Markáns orra miatt gyorsan kiszűrhető a forgalom sűrűjéből a Cruze, amelyet büszkén és magasan hord. De nincs is oka lógatni a méretes márkajelzésű hűtőmaszkját, hiszen karosszériája lendületesre és szemrevalóra sikeredett – talán a rokon Opel Insignia is eszébe jut róla az embernek. A GM tervezői nagyon jó arányokkal ruházták fel a négyajtós limuzint. Az utastér hasonlóan lendületes és merész, konzervatívnak egyáltalán nem nevezhető. Az LT felszereltséghez tartozó bőrülések elől kényelmesek, jó oldaltartásúak, viszont nem elég kemények. Hátszólakók rövidke, így hosszú utazás során a fárasztó lehet az ücsörgés. A kidolgozási minőségre és az anyagfelhasználásra viszont nem lehet panaszunk: az alumínium betétek feldobják a hangulatot. A középkonzol tetején trónol a fedélzeti

számítógép és a navigáció közös kijelzője, amely a legújabb kor igényeinek megfelelően magyar nyelven szól a vezetőhöz. A 150 lóerőre felhúzott kétliteres dízelmotor kellemes párosítás lehet a közel másfél



tonnás Cruze-hoz. Ha tényleg élvezni akarjuk a kétezres fordulathoz tartozó 320 Nm-es nyomaték minden előnyét, akkor ne válasszuk a 400 ezer forintért rendelhető hatsebességes automata váltót. A hosszú áttételezések miatt bőgöti a motort, ha hirtelen gyorsítani kell, gondolkodik, lassú, mint egy vemhes bálna. Az persze más lapra tartozik, hogy sokan éppen olyan autót szeretnének, amellyel kényelmesen „hajózhatnak”, és eszük ágában sincsen cikázásokon és hirtelen előzéseken gondolkodni.

A Cruze okos választás, egy szerethető jó megjelenésű családtag válhat belőle, utóbbi státuszhoz egy tágas csomagtartó is hozzájárul. Az ár-érték aránya szimpatikus, most az akciós kampányban a gázolajos erőforrással szerelt LT modell 5 163 000 Ft, de aki a legolcsóbb verziót keresi, annak az 1,6-os benzines Base változat még meggyőzőbb, hiszen 3,3 millió forint alatti árcédulával csábítja a vásárlókat...

VULCA CONCORDE EDITION



A sikeres nemzetközi premiert követően Magyarországon is bemutatták a fiatal magyar formatervező, Tárnok Zsolt által tervezett olasz gyártású Vulca S sportkupét. Ez az egyike annak a tíz darab luxusautónak, melyet egy olasz autógyártó a 27 éves designer tervei alapján készített el.



A modellek értéke meghaladja az egyenkénti 107,8 millió forintot. Az autókat a kiemelkedő design és az exkluzív minőség mellett a jelenlegi legújabb technológiák jellemzik, így a Vulca S-t 6,0 literes V10-es, 630 ló-

rős, a Concorde Editiont pedig 4,4 literes V8-as motor hajtja – a tulajdonosoknak tehát a nagy teljesítményről sem kell lemondaniuk. Ahogyan Tárnok Zsolt elmondta: „Az érdeklődés meglehetősen nagy és lényegében folyamatos. Pozitívak a visszajelzések nemzetközi szinten a potenciális vevők



körében és a szaksajtóban is. Az előbbiekre számára az egyedi kialakításon túl leginkább az vonzó, hogy az ilyen mértékben limitált szériás autók folyamatosan növelik az értéket, tehát befektetésnek is kiválóak.

WARHOL BMW-JE

Júniusban Budapesten, a Művészetek Palotájának előcsarnokában állították ki azt a legendás M1-es BMW-t, amelyet Andy Warhol 1979-ben festett át. A pop-art legenda az Art Car program keretében alkotta meg remekművét, amely az autógyár által 1975-ben életre hívott kortárs gyűjteménynek negyedik darabja volt. „Ha egy autó igazán gyors, minden vonal és szín elmosódik rajta. Imádtam ezt az autót, sokkal jobban megindított, mint más technikai alkotások!” – nyilatkozta annak idején Warhol a kocsiról. A kocsit egyébként részt vett az 1979-es Le Mans-i 24 órás autóversenyen, ahol kategóriájában második, összetettben pedig a hatodik helyezést érte el. A BMW Art Car gyűjtemény



idén ünnepli 35. évfordulóját. A program keretében kortárs művészek saját stílusuk alapján alakítottak át BMW modelleket, amelyeket később a világ legnevesebb múzeumaiban állítottak ki. A kollektív legújabb darabját, Jeff Koons alkotását 2010. június 1-jén, Párizsban mutatták be. A guruló műalkotás alapját az idei nürburgringi 24 órás verseny győztes modellje, egy BMW M3 GT2 képezte. Az autógyári színekben indult Le Mans-ban.



INTERWEST
ital nagykereskedés

princebeer.eu
info@interwest2000.hu

RAJTRÁCS-FOTÓK

Júniusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Verseny: **Le Mans 24H**
Helyszín: **Le Mans**



Széria: **F1**
Helyszín: **Montreál**



Széria: **MotoGP**
Helyszín: **Mugello**

Autósport és Formula



A szerkesztési anyagok vírusellenőrzését az ESET Smart Security programmal végezzük, amelyet a szoftver magyarországi forgalmazója, a Sicontact Kft. biztosít számunkra.

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, Makk Niki, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Kovács-barna Károly, Králing, Rogosz Péter, Speed Light Photo, Tenk László, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztési titkár:** Buczkóné Kiss Marianna **Tördelőgrafikus:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group
Kiadó: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcímmel: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőkénél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákról. Minden adat a lapzártkori állapotokat tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játécai kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyerelemnyitással nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



4 napos Drift Fesztivál a Rabócsi Ringen!
Drift Races, Drift Training, Drift Show
Paintball, Gokart, V.I.P Party & Disco
4 day long drift fest at Rabócsi Ring Hungary!

Helyszín/Place: M3 241 km Exit Rabócsi Ring/ Máriapócs
GPS 47.862849, 22.028056



inwe2.com



www.maxxenergy.us