

Autósport és **Formula**

Vettel:
Viszlát
Red Bull
Racing

Magyarország motorsport magazinja | XV/10. szám, 2014. október

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

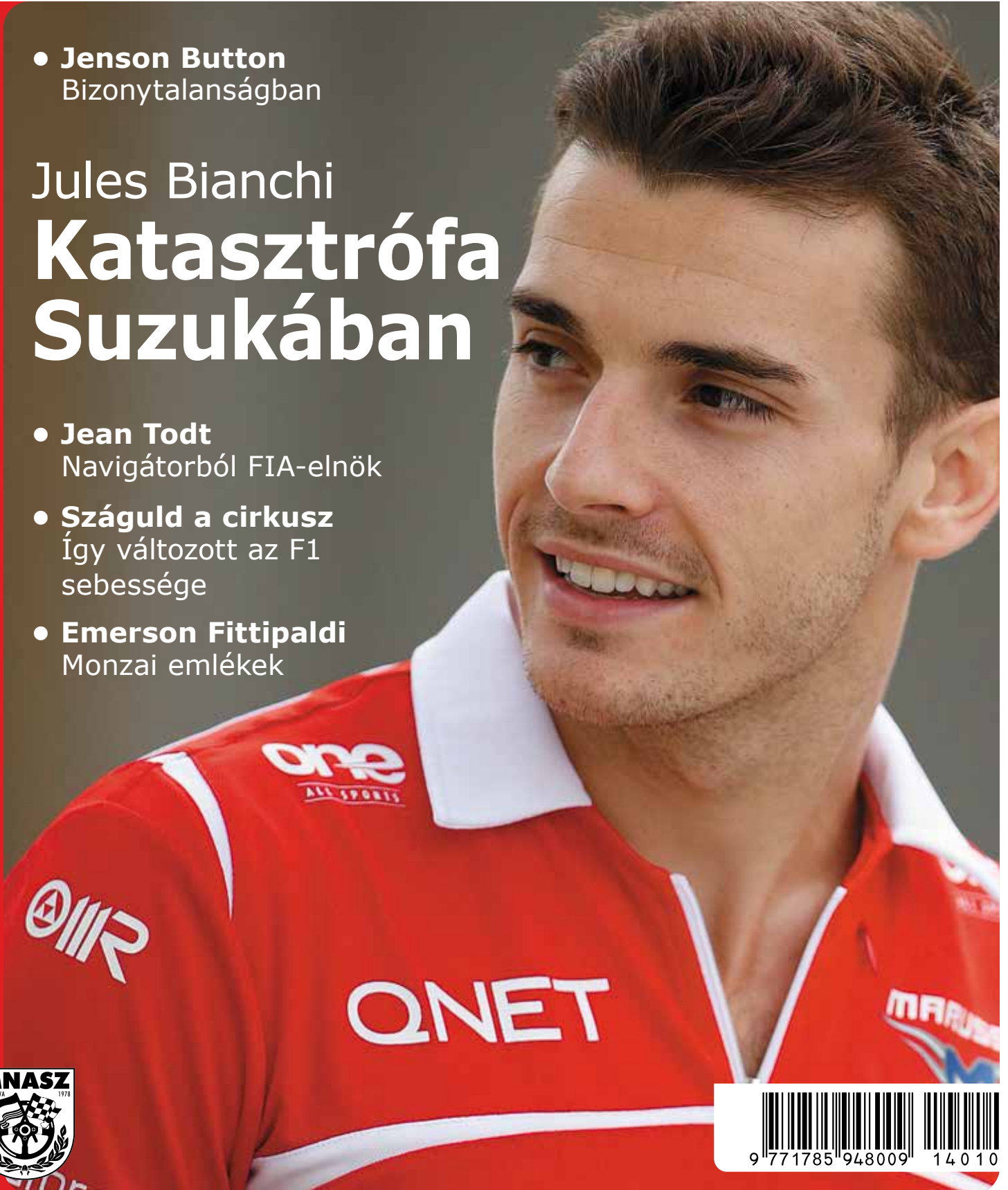
www.formula.hu

- **Jenson Button**
Bizonytalanságban

Jules Bianchi **Katasztrófa Suzukában**

- **Jean Todt**
Navigátorból FIA-elnök
- **Száguld a cirkusz**
Így változott az F1
sebessége
- **Emerson Fittipaldi**
Monzai emlékek

Az MNASZ kiemelt médiapartnere



TANPÁLYA
1998-ÓTA

**Készüljön fel velünk időben a téli
útviszonyokra, mert nálunk már
röpködnek a MÍNUSZOK!**



15%

**kedvezmény minden
kurzusunk árából, a
kupon bemutatása
ellenében!**

Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum

Telefon: +3628 441 951

Mobil: +3630 430 9098

E-mail: ertekeletes@tanpalya.hu

facebook.com/Tanpalya

www.tanpalya.hu

15%
KEDVEZMÉNY

Ajánlatunk 2014. október 31-ig érvényes.

**Autósport és
Formula**

www.formula.hu

facebook.com/formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás

Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor

Munkatársak: Bognár Viktor, Borbás Bálint,
Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Fúzi András,
Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Méhes Károly,
Surányi Géza, Tóth Gábor

Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI,
Ember Ferenc, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter,
SpeedLight Photo Agency

Kiadó, szerkesztőség: Beta Press Kft.

3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.,

tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491,

e-mail: levelezes@formula.hu

Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna

Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia

Nyomdai előállítás: Kvadrát Print

Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599,
Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu,
www.kvadratprint.hu

A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.

Terjesztés: LAPKER Rt.

Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím:

3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu,

fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap

Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.).

Valamennyi postán, kézbesítőknél,

e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu,

faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj:

6 hónapra 3790 Ft

12 hónapra 5990 Ft

ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat

kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon ben-
nünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon,
hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-ma-
il-t a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bár-
mely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának
még a részleges használata is tilos!

**A szerkesztőség mindent megtesz annak
érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a va-
lóságot,** így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal
felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért.
Minden adat a lapzártakor állapottakat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin játéka
kizárólag magyar állampolgárok számára
készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai
a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket
telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni
a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél.
Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos te-
lefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava
a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehet-
séges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat
kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:



#ForzaJules

Szörnyű baleset történt a Japán Nagydíj
utolsó köreiben. Jules Bianchi, a Marussia
szimpatikus pilótája a vak balszerencse és
(vagy?) az emberi felelőtlenség követke-
ztében óriási tempóban nekicsapódott egy
másik autót mentő erőgépnél. A Ferra-
ri saját nevelésű versenyzője, a Scuderia
jövőbeli kiszemeltjének tartott francia
fiatalember Alonso eligazolásának plety-
kája kapcsán a minap még arról beszélt,
hogy készen áll az álomfeladatra, ám
a Suzuka melletti kórházból, ahová szál-
lították, nemhogy biztató hírek nem
érkeznek a tehetség állapotáról, hanem
éppenséggel olyan információk sziváro-
gnak, amelyek hallatán a fél világ imára
kulcsolja a kezét, vagy kiírja a közösségi
oldalára: #ForzaJules.

A húsz évvel ezelőtti híres imolai bal-
eset bizony már régen történt, de nekem
azonnal felsejlettek azok a képek, amelye-
ket akkor készítettek a fotósok a Senna
autója körül rohángáló orvosokról,
mentőszemélyzetről. A mostani fotókon



„A motorsportok rajongói az ismert
balesetek után imádkoztak és imád-
koztak a kedvencekért, a szimpatikus
pilótákért, a fohászokat pedig mind
meghallgatták az égiek.”

a Bianchi megmentésén dolgozók szinte pontosan ugyanolyan koreográfia szerint álltak körül
a Marussiat, mint annak idején kollégáik a Williamset, és ugyanazt a kétségbeesést fedeztem fel
az arcukon, mint amit az olaszországi felvételeken láttam.

Tragédiáról lapzártakor szerencsére még nem kell beszélnünk, és őszintén remélem, sem
Jules, sem egyetlen pilótatársa esetében ilyesmire már soha nem is kerül sor az F1 történetében.
A további közelmúltbeli események azonban így is bevillannak. Látjuk magunk előtt Massa
Hungaroringen összeroncsolódott sisakját, de Villota teherautó alá szorult autóját, és persze
a sülés közben a sziklák közé zuhanó Schumachert.

A motorsportok rajongói az ismert balesetek után imádkoztak és imádkoztak a kedvence-
kért, a szimpatikus pilótákért, a fohászokat pedig mind meghallgatták az égiek. Felipe idén raj-
telsőséget szerzett Ausztriában, Maria felépülése után sokat tett a nők autósportban betöltött
szerepének növeléséért, sőt a már az otthonában kezelt Michaelről is biztató híreket újságot
a minap legjobb barátja.

Minden sportszerető ember azt kívánja, történjen most Bianchival is ugyanez, és vegyék át
a jól megérdemelt szerepüket a lapok címloldalain a Vettel, Alonso vagy Hamilton eligazoló-
sáról, a jövő évi esélyekről szóló pletykák és latolgatások a Marussia versenyzőjéről szóló sok
találgatás helyett.

Bethlen Tamás
főszerkesztő



A hozzáadott érték

- Értékteremtő megtakarítások
- Ingyenes tőzsdei tanfolyamok
- Tőzsdei elemzések
- Prompt részvényügyletek
- Határidős és CFD ügyletek
- Befektetési alapok, vagyonkezelés
- Nyugdíj- és egészségpénztárak
- Banki betétek

Középpontban az életminőség

- LIFESTYLE HOTEL MÁTRA***superior
- ETO PARK HOTEL**** Business & Stadium, Győr
- ETO Park multifunkciós központ
- Core Venture Kockázati Tőkealap-kezelő
- Dr. Fachet Immunforte alternatív medicina
- QuaesTel telekommunikáció
- nb1.hu – minden, ami labdarúgás



Mert a világot látni kell

- Egzotikus és mediterrán üdülések
- Belföldi utazások, wellnesspihenések
- Városlátogatások és körutazások
- Sport- és koncertutak
- Sítutak, hajóutak és nyelvi utak
- Repülőjegyek



QUAESTOR Csoport

www.quaestor.hu

FORMULA-1

TÁVOZIK A NÉGYSZERES BAJNOK 6
Vettel felkavarta a pilótapiac állóvizét

BIZONYTALANSÁGBAN 8
Veszélyben Button F1-es jövője

SZÁGULD A CIRKUSZ 12
A sebesség változásai az F1 történetében

ADNI ÉS KAPNI 18
Tódt: A navigátori üléstől az elnöki székig

A TERVEZŐCSAPAT 26
F1: A "rajzasztaltól" az aszfaltig

„SEMMI MÁSHOZ SEM FOGHATÓ” ... 28
Fittipaldi a múlt és a jelen csatáiról

KÜLÖNVÉLEMÉNY 44
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

BAJNOKI ÁBÉCÉ 56
Marco Wittmann A-tól Z-ig

ELKEZDŐDÖTT 58
Formula-E: Emlékeztető befutóval debütált

MARQUEZ ESETT, A YAMAHA NYERT 62
MotoGP: Véget ért a nagy sorozat?

A VILÁG LEGJOBBJAI 66
Franciaország nyerte a Nemzetek Krosszát

ELMARADT BAJNOKAVATÁS 72
Rali-vb: Még nem nyert Ogier

SOLBERG ITT IS VILÁGBAJNOK 80
Ralikrossz-vb: Magyar a dobogón

FEKETE BAJNOKI CÍME 82
Tereprali: Nagykállóban eldőlt az elsőség

MÉLTÓ BEFEJEZÉS 96
Ralikrossz-ob: Nyírádi finálé

OSZTRÁK ÉLMÉNYEK 110
Gokart: Bruck

AUTÓK – LÁNYOK

SZUPERTESZ 114
Max Chilton és az F12 Berlinetta

ÜTŐS, NEM ÜTŐDÖTT 120
Peugeot Quartz

MENETPRÓBÁK 123
Ford Fiesta ST, Mitsubishi Outlander 4WD

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 128
Angela és a Mercedes



Távozik a négyszeres bajnok

Michael Schumacher visszatérésének bejelentése óta nem szólt akkorát egyetlen átigazolási hír sem, mint amely a Japán Nagydíj szombati napjának reggelén – sőt, európai idő szerint az éj leple alatt – megérkezett a sajtó munkatársainak postafiókjába.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ



Lapzártakor csak sejtethető, hol folytatja tovább a négyszeres világbajnok

A Red Bull szűkszavú, ám kedves hangvételi közleményben tudatta a világgal: Sebastian Vettel közölte velük, hogy elhagyja a Red Bull-családot, mely másfél évtizeden át támogatta őt, s 2015-től más csapat színeiben folytatja karrierjét. Bár a bejelentés mindenkit meglepett – ha a bennfenteseknek hinni lehet, Christian Horneréket is csak néhány órával korábban értesítette a négyszeres világbajnok –, mégsem állíthatnánk, hogy teljesen váratlanul érte a Formula-1 világát a hír.

Vettel távozásának lehetősége ugyanis már hónapok óta foglalkoztatta a sajtót, igaz, nagyon sokáig a McLarenről szóltak a hírek, a Honda ugyanis bevallottan sztárpilótát

akart Wokingba vinni, legyen az Vettel, Alonso vagy Hamilton – vagy akár kettő a három közül. Bár jelenleg, lapzártánkorkor még nem lehet kizárni annak lehetőségét, hogy a négyszeres bajnok a McLarenhez kerül, minden jel arra mutat, hogy Vettel a Ferrari versenyzőjeként folytatja karrierjét.

Tulajdonképpen valahol mindannyian sejtthettük, hogy egyszer ez bekövetkezik, és Vettel a Scuderiahoz igazol, hiszen a német pilóta már több mint négy éve, 2010-ben is nyíltan beszélt arról, hogy karrierje egy pontján szeretné ő is sikerre vinni a maranellóiak vörös autóit, akárcsak példaképe, Michael Schumacher.

A feladat pedig, ami most előtte áll, nem sokkal kisebb, mint Schumacheré volt: a Ferrari évek óta válságban van, hat éve nem nyertek trófeát, az istálló szinte teljesen átalakult a motorfelelőstől a csapatfőnökön át egészen az elnökig. Az új csapatnak új vezérre van szüksége, s erre a szerepre Vettel kiválóan alkalmas lehet (azt pedig csak zárójelben jegyezzük meg, hogy az imént mondottak a megfelelő elemek behelyettesítésével épp ennyire igazak a McLarenre is).

A négyszeres bajnok irigyei, ellendrukkei persze mindenben megtalálják a kivetnivalót. Vettel, akivel eddig az volt a baj, hogy nem meri elhagyni a Red Bullt, hogy máshol



is megmutassa, mit tud, hirtelen az a „gyáva Vettel” lett, aki elmenekül Milton Keynesből, amint egy gyengébb autót kap és egy olyan csapattársat, aki legyőzi őt.

Csak hogy ez egyszerűen igazságtalan megközelítés. Vettel fejében régóta érett a gondolat, hogy egyszer Maranellóba akar igazolni, és bármennyire is gyengélkedik jelenleg a Ferrari, a Scuderianál történt nagy átalakulások miatt egyszerűen nem lehetett volna erre alkalmasabb pillanatot találni a mostaninál – főleg úgy, hogy az eddigi vezérpilóta, Fernando Alonso szinte bizonyosan távozik a csapattól.

A Red Bull sajtóközleményének utolsó szavaival megnevezte Daniel Ricciardo jövő évi csapattársát is, azt a Danyil Kvjatot, akiről az átlagos F1-rajongó csak körülbelül egy évvel ezelőtt hallott először, amikor a Toro Rosso-ot szerződtette Jean-Eric Vergne mellé. A Red Bull ezzel nagyon öntudatos döntést hozott, hiszen utánpótlásprogramjuk, amelynek érdekében egyáltalán fenntartják második csapatukat, épp az idén teljesedett be azzal, hogy immár mind a négy autót saját nevelésű versenyző vezeti. Nem tehettk meg, hogy kívülről igazolnak valakit, Kvjat pedig alkalmas lehet arra a feladatra, melyet idén eredetileg Ricciardónak szántak, aki immár vezérpilótának lép elő.



„Tulajdonképpen valahol mindannyian sejtthettük, hogy egyszer ez is bekövetkezik.”

A fiatal orosz ügyes, gyorsan tanul és persze remek marketingértéke van, de nem érheti az a vád, hogy előrejutásában származása szerepet játszana. A Toro Rossónál pedig ezzel megnyílt az út a WSR bajnoki címe felé robogó Carlos Sainz előtt, akit augusztusban parkolópályára tettek Max Verstappen kedvéért.

Ricciardo, Kvjat, Verstappen és Sainz. A Red Bull számára a jó alapanyag adott ahhoz, hogy kineveljék az új bajnokversenyzőt. A régítől pedig úgy vehetnek búcsút, mint attól az embertől, aki Adrian Newey mellett a legtöbbet tette azért, hogy a Red Bull Racing pár év alatt szimpatikus közép csapatból a Formula-1 jelenlegi korszakának legsikeresebb istállójává váljon.



Világbajnok bizonytalanságban

Veszélyben Button F1-es jövője

A Formula-1-es szezon utolsó szakasza kezdődött meg Suzukában, nyolc hét alatt öt versenyt teljesítenek a csapatok a rövid téli pihenőt megelőzően. A mezőny öt világbajnoka közül e sorok írásakor még senkiről sem lehet száz százalékos biztonsággal kijelenteni, hogy hol versenyez majd jövőre, de **Jenson Button** esete más, mint a többieké: világbajnokként arra kell várnia, hogy a McLaren meghosszabbítja-e lejáráó szerződését.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: MCLAREN

Jenson Button egy hónappal világbajnoki címe bebiztosítását követően, 2009. november 18-án jelentette be, hogy elhagyja csapatát, melynek elődjéhez 2003-ban érkezett meg. A brackley-i istállót akkor még BAR-nak hívták, Button velük szerezte első dobogóit, a Honda-korszakban egy ízben győzni is tudott, majd a japán gyár távozását követően világbajnokká tette az akkor már a Brawn GP nevet viselő alakulatot. A harmadik névváltoztatást azonban már nem várta meg, s mindössze két nappal annak bejelentését követően, hogy a Mercedes gyári csapatát formálja a Brawn, Button a McLarenhez szerződött, ahol Lewis Hamilton csapattársa lett.

„Az oroszán barlangjába sétál be” – mondta akkoriban Sir Jackie Stewart Buttonról, attól féltve a friss világbajnokot, hogy az ekkoriban teljes egészében Lewis Hamiltonra épülő csapatban, még ha kimondatlanul is, de másodhegedűs szerepre lesz kényszerítve. Az az oroszán, még jóval fiatalabban a kétszeres bajnok Fernando Alonsót is, ha nem is falta fel, de rövid úton elkergette Wokingből.

Button azonban nem hagyta magát: bár első versenye átlagosra (vagy inkább azon alulira) sikeredett, a következő háromból kettőt megnyert, s a szezon negyedénél vezette a bajnokságot, sőt a csapat döbbenetes hibájából történt monacói kiesése ellenére (az autó légbeömlőjében felejtettek egy elemet) ➔





„2011-ben Button emelkedett ki a vert seregből, az utolsó helyről az élre törve nyerte meg a Kanadai Nagydíjat.”

az idény feléig az összetett első helyéért csatázott. Bár ezt követően némileg visszaesett a teljesítménye, egészen az utolsó előtti futamig versenyben volt a bajnoki címért, de végül csak az ötödik helyen zárta a sportág történetének egyik legszorosabb szezonját.

A bajnoki címre a következő évben esélye sem volt, ahogy senki másnak sem, Sebastian Vettel és a Red Bull elképesztő fölényrel gázoltak át a mezőnyön. A vert seregből viszont Button emelkedett ki, aki az utolsó helyről az élre törve hat kiállással nyerte meg a maratoni Kanadai Nagydíjat, a szezon második felében kilenc futamon nyolc dobogót (és egy negyedik helyet) szerzett, szukai győzelmével pedig „tönkretette” Vettel világbajnoki ünneplését. Utóbbi siker azért is fontos volt, mert kezdték rásütni azt a bélyeget, hogy csak esőben tud jól menni, hiszen első négy McLaren-győzelmét egyaránt nedves vagy legalábbis részben nedves futamokon érte el.

Miután a 2011-es év második felében kis híján annyi pontot szerzett, mint a verhetetlennek látszó Sebastian Vettel, a McLaren a téli teszteken nagyon erősnek tűnt, a nagy gumikímélő hírben álló Buttonnak pedig a várakozások szerint kedvezhettek az új, gyorsan kopó Pirellik, úgy tűnt, hogy minden adott ahhoz, hogy a 2009-es idény után ismét felálljon a világ tetejére. A szezont az előzetes esélylatolgatásoknak megfelelően egy nagy-szerű melbourne-i győzelemmel kezdte (négy év alatt harmadszor nyert itt), de a következő hat versenyen négyszer is nullázott, és egy pillanatig sem volt esélye bajnoki címre, ahogy a szezon utolsó harmadában már csapattársának sem, hiába volt a McLaren az év jelentős részében a legerősebb autó.

A tavalyi évre kár sok szót vesztegetni, a McLaren MP4-28 döbbenetesen gyenge konstrukció volt elődeihez képest, melyel Button végül nem hogy győzelmet, de még dobogót sem tudott szerezni, és csupán a kilencedik pozícióban zárta az évet – csak viszonyításként, ugyanezen a helyen végzett 2005-ben is a BAR-ral, pedig akkor az év első kilenc futamán egyetlen pontot sem gyűjtött. Új csapattársa, Sergio Perez nem is élte túl a szezont, a McLaren lecserélte őt Kevin Magnussenre, ám a helyzet idénre sem lett sokkal jobb: a szezonnyitón szerzett kettes dobogó óta csak két negyedik hely jutott 2009 világbajnokának, Magnussennek pedig még ennyi sem.



Nem hajol meg a fiatalok előtt: Perez után Magnussen sem tudott Button fölé kerekedni

Azt már a szezon előtt tudni lehetett, hogy a Honda 2015-ben újra a McLaren partnere lesz, s megkísérik megismételni az 1980-90-es évek fordulóján elért fantasztikus sikereket, amikor zsinórban négyszer nyerték meg mindkét bajnokságot. A japán gyártó sokszor hangsúlyozta, hogy sztárpilótát akar szerződtetni, hol Vettelt, hol Hamiltont, hol Alonsót hozták szóba a McLarennel. Jelenleg utóbbi tűnik a legesélyesebbnek, de ha végül egyikük sem vállalja az újonc motorgyártó jelentette kockázatot, akkor is ott van Romain Grosjean, akinek a neve újra és újra szóba kerül a wokingiakkal kapcsolatban. Ha pedig valaki érkezik, akkor az egyik jelenlegi pilótának mennie kell, a kérdés csak az, hogy a McLaren melyik ujjába harapna: vagy egymás után másodszor is mindössze egy év után küldenek el egy fiatal tehetséget, akit bemutatkozása előtt Hamiltonhoz hasonlítottak, s akinek útját a Formula-1-ig egyengették, vagy megválnak egy világbajnok pilótától, akinek tapasztalata nagyon sokat érhetne az új Honda-korszak első évében...



2006, Hungaroring: Az első győzelem

Még Hamiltonnal is több pontot szerzett

Lewis Hamilton, Jacques Villeneuve, Rubens Barrichello, Jarno Trulli, Sergio Perez. A felsorolt versenyzőket az köti össze egymással, hogy Jenson Button csapattársaként mindannyian kevesebb pontot szereztek 2009 világbajnokánál. Miután első két idényében egyaránt kikapott aktuális csapattársától (természetesen a Ralf Schumacherrel szembeni vereséget nem kellett megmagyarázni), Button 2002 óta minden csapattársát felül

tudta múlni pontok tekintetében – legalábbis az együtt töltött időt summázva, az egyes szezonokban ugyanis három további alkalommal kikapott aktuális partnerétől, egyszer Barrichellótól, kétszer pedig Hamiltontól. Bármennyire is meglepő, Button a McLarennel együtt töltött három év alatt Lewis Hamiltonnal is több pontot szerzett. Hogy nyers tempó tekintetében melyikük a jobb, azt a vonatkozó statisztikát nem látva is nehéz lenne

vitatni, a számok pedig alátámasztják a megérzést: Hamilton kilencszer, míg Button mindössze egyszer indulhatott a pole-ból közös pályafutásuk során. A győzelmeket tekintve viszont jóval szorosabb az arány, 8-10 (még mindig Hamilton javára), de a pontszámoknál már Button felé billen a mérleg nyelve, sőt ketjük közül csak ő tudott bajnoki dobogón végezni e három év során, míg Hamiltonnak csupán két negyedik hely jutott.

BUTTON MÉRLEGE CSAPATTÁRSAIVAL SZEMBEN:

Csapattárs	Év	Pont*	Pole	Győzelmek	Dobogók
R. Schumacher	2000	12-24	0-0	0-0	0-3
Fisichella	2001	2-8	0-0	0-0	0-1
Trulli	2002	14-9	0-0	0-0	0-0
Villeneuve	2003	12-6	0-0	0-0	0-0
Sato	2003-2005	127-38	2-0	0-0	12-1
Barrichello	2006-2009	160-118	5-1	7-2	12-7
Hamilton	2010-2012	672-657	1-9	8-10	18-22
Perez	2013	73-49	0-0	0-0	0-0
Magnussen**	2014	72-39	0-0	0-0	1-1
Összesen		1144-948	8-10	15-12	50-35

* A pontrendszer 2003-ban és 2010-ben is megváltozott

** A Szingapúri Nagydíjjal bezárólag

Száguld a cirkusz

A sebesség változásai a Formula-1 történetében

Nehéz lenne vitatni, hogy a Formula-1 az elmúlt években lassabbá vált a csúcsot jelentő 2001–2005 közti időszakhoz képest, s ez fokozottan igaz az idei évre. Az Autosport kimerítő összeállítását alapul véve alábbi cikkünkben áttekintjük, hogyan változott a sportág sebessége hat és fél évtized alatt. Kiderül, melyik volt a leggyorsabb szezon, melyek bizonyultak a leggyorsabb pályáknak, és az is, hogy melyik versenygépeket nevezhetjük a száguldó cirkusz leggyorsabb autóinak.

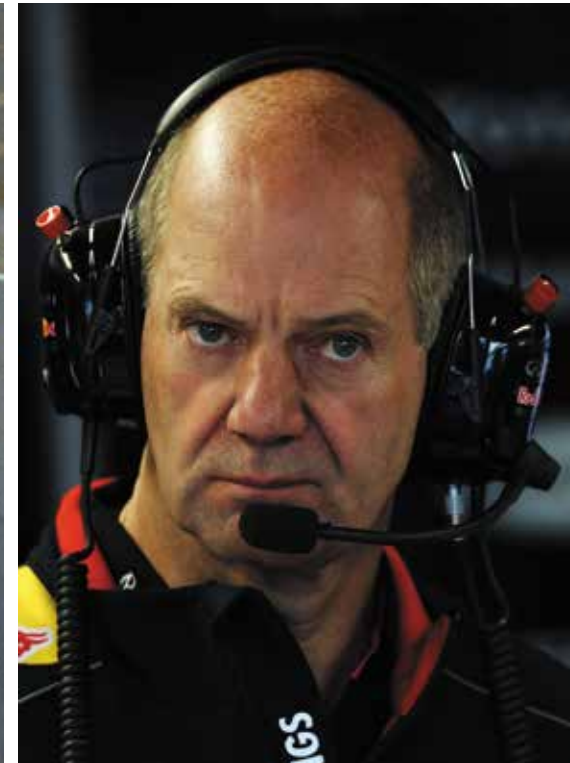
SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: CSAPATOK

A megújult Formula-1-gyel kapcsolatban az egyik leggyakrabban felmerülő kritika, hogy az autók jelentősen lassabbá váltak. Tény és való, hogy a versenyek átlagos tempóját tekintve mintha több évtizedet visszamentünk volna az időben, de ez nem kizárólag az autók sebességének tudható be, s emellett abban is biztosak lehetünk, hogy az új technológia fejlődésével együtt gyorsulni fognak a turbómotoros versenygépek.

De valóban csak a sebesség számít? Az adatokat áttekintve arra a megállapításra juthatunk, hogy minden idők második, harmadik és negyedik leggyorsabb szezonja egyaránt egy pilóta, jelesül Michael Schumacher elképesztő dominanciáját hozta. Márpedig az szinte biztos, hogy a Ferrari szurkolóin kívül aligha sirja vissza bárki a 2002-es, vagy a 2004-es szezonokat, noha az átlagsebesség körülbelül 20 kilométer pár órával több volt akkoriban...

Az elmúlt években etalonnak számító Red Bull autóit tervező Adrian Newey nemrég a MotoGP-rel hasonlította össze a Formula-1-et. Szerinte nem a köridők a legfontosabbak, hanem az, hogy milyen érzést vált ki a nézőkből a látvány: „Az a legfontosabb dolog, hogy az autók gyorsnak tűnjenek, és a tévét nézve úgy érzem, hogy ezek a srácok szuperhősök, én pedig képtelen lennék arra, amire ők. Úgy gondolom, most nem ez a helyzet. A MotoGP-t nézve viszont megvan az az érzés, azok a srácok tényleg szuperhősök” – mondta Newey, aki az autó sebességét meghatározó számos paraméter közül a teljesítmény és a tömeg arányát emelte ki: „A jelenlegi autók esetében ez az arány nem mondható fantasztikusnak... Régen az 1300 lóerős időmérős autók még valamivel könnyebbek is voltak a mostaniaknál, és egészen speciális alkatrészeket kellett feltenni rájuk, hogy vezetni lehessen őket.” ➔

„Az a legfontosabb dolog, hogy úgy érezzem, ezek a srácok superhősök.”



Monza az égből. A Királyi Vadasparkban felépített pálya vitathatatlanul a leggyorsabb F1-es helyszín a versenynaptárban

A jelenlegi autók esetében maximális ERS-teljesítmény mellett körülbelül 1200 lóerő jut egy tonnára. Ez jelentősen elmarad az előző turbókorszaktól, ahol példának okáért az 1987-es Williams–Honda FW11B nagyjából 1700 lóerő/tonnával büszkélkedhetett, ez az arány még jobb volt, mint a szívómotoros korszak csúcsán. Minden idők egyik leggyorsabb F1-es autója, a 2004-es Ferrari nem sokkal maradt el a régi turbós versenygépektől, 1600 lóerő jutott egy tonnára. Ezen kívül persze más tényezők is be-

folyásolják az autó sebességét. Ilyen például a gumik tapadása, ami a Pirelli-korszakban határozottan kisebb, mint tíz évvel ezelőtt – persze azt hozzá kell tennünk, hogy az olasz gumigyártó a sportág vezetőinek kérésére gyárt gyorsabban kopó és gyengébb tapadású abroncsokat az izgalom fokozása érdekében.

Erről a megváltozott szemléletről Kimi Raikkönen is beszélt: „Régen minden azért került az autóra, hogy az egyre gyorsabb legyen, most viszont abba az irányba változtak a szabályok, hogy lassabban menjünk, és jobb legyen a show. Van ennek értelme egyáltalán? De ez van, ez a szabály, ha tetszik, ha nem. Persze jó lenne, ha olyanok lennének az autók, mint régebben, amikor sokkal nagyobb kihívást jelentett a vezetésük, de cserébe most több előzési lehetőségünk van, mint korábban.”

A különböző korszakok összevetése a sebesség szempontjából egyébként igen nehéz feladat, legfeljebb tendenciákra mutathatunk rá. Az Autosport egyes futamgyőztesek átlagsebességének átlagolásával egybevetette a Formula-1 történetének eddigi 65 szezonját, ami néhol egészen megdöbbentő eredményekre vezetett. Mindezek közül kiemelkedik az, hogy a 2011-es szezon e kimutatás szerint a történelem egyik leghalványabbja volt, például már az 1958-as idény is gyorsabb volt

nála, 1963 óta pedig az összes. Csakhogy ezt több tényező is befolyásolja, az említett év esetében mindenekelőtt a négyórás Kanadai Nagydíj a maga 74,9 kilométer per órási átlagsebességével – illetve itt kell megemlítenünk a safety car 1993-as bevezetését, ami óhatatlanul lassabbá tette a versenyeket.

Az 1960-as szezon kiugróan magas értéket mutat, kerekén 180 kilométer per óra volt az idény átlagsebessége, ami nem sokkal marad el az 1988-as és az 1989-es értéktől. Ez jórészt annak tudható be, hogy a Formula-1 első évtizedeiben sokkal több volt a hosszú egyenes és kevesebb a sikan, mint manapság, az olyan szupergyors pályák, mint a régi Monza, a régi Spa, Reims vagy épp az egyszer használt AVUS ma már elképzelhetetlenek lennének. A valaha futott legnagyobb átlagsebességű szezonokat mindezek ellenére természetesen az elmúlt évtizedben kell keresnünk, a négy leggyorsabb a V10-es korszak utolsó öt évében található. Ezek közül is kiemelkedik a 2005-ös év, melynek átlagsebessége 203,4 kilométer per óra volt – a 2004-es, a 2001-es és a 2002-es idény van még felül a 200-as álomhatáron.

A jelenlegi szabályokkal ez aligha érhető el, a szingapúri futammal bezárólag 179,9 kilométer per óra volt az idei szezon átlagtempója – ami valamivel lassabb a tavalyinál, s az



1982 óta eltelt időszakból egyedül az említett 2011-esnél, és az egy évvel azelőttinél gyorsabb. Természetesen ez elsősorban a tervezők kezét megkötő szabályozásokra vezethető vissza, melyek mindenkor meghatározták az autók sebességét – ennek mérésére az úgynevezett Pomeroy-index használható, melynek segítségével a sportág történetének összes idénye összehasonlítható.

Az első nagy visszaesést rögtön a harmadik bajnoki szezon hozta, amikor több mint 10 kilométer per órával csökkent a tempó

– a magyarázat roppant egyszerű: 1952-ben és a következő idényben a szabályok Formula-2-es autók használatát írták elő. A két és fél literes korszakban, 1954 és 1960 közt aztán folyamatosan növekedett a tempó, a kor leggyorsabb autója az 1960-as Lotus 18 volt, bár ez a versenygép sosem szerzett bajnoki címet. A következő évben másfél literesre csökkentették a motorokat, s két évig tartott, mire sikerült a Lotus 18 sebességét elérnie az évekig etalonnak számító Lotus 25-nek. A sebességek 1966-tól kezdve ➔

a háromliteres motorformula bevezetésével, majd a szárnyak megjelenésével rohamos növekedésnek indultak, ez a folyamat egy rövid megtorpanással egészen 1980-ig tartott. A legintenzívebb az első években volt, 1965 és 1970 közt öt év alatt szinte pontosan ugyanannyit nőtt az aktuális leggyorsabb autó sebessége, mint 1970 és az e szempontból legjobb 2002-es Ferrari megjelenése közt összesen.

A turbók egyre szélesebb körű terjedése is nagy változást hozott, a technika egyre kiforrottabbá válásával, de annak betiltását követően is nőttek a sebességek. Időközben persze több visszaesés is történt, mindennekellát az 1994-es nagy korlátozások, valamint a sliccek 1998-as betiltása idején. A Williams FW15C, az 1992-es világbajnok autó tempóját csak a 2001-es Ferrari tudta megdönteni, majd ezt követte a Pomeroy-index szerinti valaha volt leggyorsabb F1-es autó, a Ferrari F2002. Persze az indexérték csupán egy szám, mely független a körülményektől. Azt is figyelembe véve, hogy a két évvel későbbi F2004 úgy is alig marad el a 2002-es géptől, hogy a kvalifikáción versenyre tankolt autóval kellett részt venni, a motoroknak már egy egész hétvégét kellett kibírnia, s már érvény-



ben volt a parc ferme szabály is, arra a megálapításra juthatunk, hogy valójában a 2004-es Ferrarinak jár az „F1 történetének leggyorsabb autója” cím.

A valaha volt leggyorsabb F1-es futamot mégsem e két autó valamelyike, hanem a náluk valamivel gyengébbnek tartott F2003-GA futotta, természetesen Monzában, 247,57 kilométer per órával átlagsebességgel. A sebességek összehasonlítására azonban a teljes versenytávnál az egykörös tempó jóval alkalmasabb, s ebben a tekintetben már az F2004-é

az elsőség – legalábbis ami a pole-pozíciókat illeti (Barrichello, 260,365 km/h), az egykörös időmérőn futott körök sorrendjéről döntő, üres tankkal futott edzésen ugyanis Juan Pablo Montoya Williamse még ennél is gyorsabb volt, 262,242 kilométer per órával átlaggal teljesítette az 5,8 kilométeres monzai pályát. A Williams akkori technikai igazgatója, Sam Michael tökéletes jósnak bizonyult: „A szabályváltozások miatt ez a rekord sokáig fenn fog maradni” – mondta akkoriban.

És ez így is történt...



Az F1 történetének 10 leggyorsabb pályája

1. MONZA

(2003, 247,57 km/h)

Harminckét éven keresztül volt érvényben Peter Gethin sebességrekordja, melyet az utolsó sikanok nélküli Olasz Nagydíjon állított fel. Michael Schumacher azonban nála is gyorsabbnak bizonyult hatodik bajnoki szezonjában, azóta is ez minden idők leggyorsabb F1-es versenye – a sportág történetének húsz leggyorsabb futamából egyébként tizennyolcat itt rendeztek, csak a régi Spa fér fel Monzán kívül erre a toplistára.

2. SPA

(1970, 241,3 km/h)

A mexikói Pedro Rodriguez legendás győzelmével búcsúzott a Formula-1 a régi spái vonalvezetéstől, mely a sportág történetének második leggyorsabb pályája lett 1970-ben. Az új vonalvezetés körülbelül 11 kilométer per órával lassabb, de még így is felférne a toplistára.

3. ÖSTERREICHRING

(1987, 235,42 km/h)

A harmadik helyen szintén egy mára már nem létező vonalvezetés található, Nigel Mansell állította fel az Osztrák Nagydíj sebességrekordját az utolsó versenyen, melyet a régi spielbergi

pályán rendeztek. Az új Red Bull Ring szintén nem lassú, de a tízes listára már nem kerülhetne fel.

4. SILVERSTONE

(1987, 235,4 km/h)

A leggyorsabb Brit Nagydíj, mely alig két század km/h-val maradt le a „dobogóról”, szintén Nigel Mansell nevéhez fűződik, aki az előző turbókorszak legtempósabb évében állította fel a silverstone-i sebességrekordot. A vonalvezetés azóta jelentősen megváltozott, de az egykori katonai repülőter helyén kialakított pálya így is a leggyorsabbak közé tartozik.

5. HOCKENHEIM

(2001, 235,35 km/h)

Természetesen ezúttal is a régi vonalvezetésről van szó, ahol csupán három sikan és a stadionrész szakította meg az erdei száguldást. Ralf Schumacher az utolsó a klasszikus pályán rendezett futamon állította fel a rekordot, mely még gyorsabb lett, mint a sikan nélküli eredeti vonalvezetésen futott leggyorsabb verseny.

6. AVUS

(1959, 230,66 km/h)

A saját korában a világ leggyorsabb versenypályájának számító, mindössze

két egyenesből és két kanyarból álló AVUS egyetlen futamot rendezhetett, melyet a ferraris Tony Brooks nyert meg. Öt és fél évtized alatt mindössze öt helyszín bizonyult gyorsabbnak nála.

7. REIMS

(1966, 220,32 km/h)

A félelmetes franciaországi háromszög nagyon kedvezett a szélárnyékos csatáknak, így a befutó gyakran igen szoros volt: a 11 itt rendezett futamon négyszer is egy másodpercen belül ért célba az első két helyezett. Baghetti 1961-ben egyetlen tized előnnyel győzött élete első F1-es futamán.

8. SUZUKA

(2006, 219,98 km/h)

A jelenlegi versenynaptár egyik leggyorsabb helyszínét a lista legtöbb szereplőjével ellentétben nem hosszú egyenesek, hanem nagyon gyors kanyarok határozzák meg. A rekordot a nyolchengeres korszak első évében Fernando Alonso állította fel.

9. ISZTAMBUL

(2005, 219,49 km/h)

A közvélekedés a legjobb Tilke-pályának tartja a versenynaptárból 2011-

ben kikerült törökországi helyszínt, az pedig, hogy a leggyorsabb közülük, vitathatatlan. A pálya legjobbjá Felipe Massa volt, ám a rekord nem az ő nevéhez fűződik, hanem Kimi Raikkönenéhez, aki a V10-es éra utolsó évében nyerte meg az első Török Nagydíjat.

10. ALBERT PARK

(2004, 219,01 km/h)

Talán kissé meglepő, de az Ausztrál Nagydíj helyszíne is befért minden idők leggyorsabb Formula-1-es pályáinak sorába: a tempós, nagyrészt közúton futott versenyt 2004-ben Michael Schumacher tudta a leggyorsabban teljesíteni.

+1 INDIANAPOLIS

(1960, 223,32 km/h)

Noha definíció szerint nem számít Formula-1-es versenynek, az 1960-as Indy 500-at is meg kell említenünk, hiszen a világbajnokság részének számított. A futamot Jim Rathmann nyerte egy Watson-Offenhauser volánja mögött – érdekes, hogy az ezt megelőző 500 mérföldes futamok alapján a pálya nem fért volna fel a tízes listára, csak is az utolsó világbajnokságba számító verseny miatt kell e helyen szólnunk a legendás helyszínről.

AZ ELSŐ MÁRKA ELSŐ AZ INNOVÁCIÓBAN IS



MOZGÁSBAN TARTJA A VILÁGOT 1866 ÓTA

A kőolajokból készült kenőanyagok alkalmazásában úttörő mérföldkőnek számított, amikor 1866-ban Dr. John Ellis egy nagy V elrendezésű gőzgép szelepeinek a megragadását úgy előzte meg, hogy a szelepekre hengerolajat öntött, ezzel megkönnyítve a szelepek mozgását. Dr. Ellis jegyeztette be a VALVOLINE nevet, a világ első védjegyzett kenőanyaggyártó cégeként. Napjainkban az Ashland Consumer Markets, az Ashland Inc. kereskedelmi részlegeként gyártja és a világ 140 országában forgalmazza a Valvoline™ kenőanyagokat, kemikáliákat és gépkocsi ápolási termékeket.

További információk érdekében látogasson el weboldalunkra: www.valvoline.hu





Adni és kapni

A navigátori üléstől az FIA elnöki székéig vezető út során **Jean Todt** az autósport különféle szintjein megtapasztalhatta, milyen is a siker. A Maurice Hamilton által készített interjúban a francia sportdiplomata visszatekint karrierje emlékezetes pillanataira, az őt körülvevő emberekre és az előtte álló feladatokra, amelyeknek ma már csak egy részét jelenti az F1.

Jean Todt háta mögött életének fontos pillanatairól készült képek lógnak a falon. Az asztalával szemben egy hatalmas világtérkép található, rajta bejelölve az a 141 ország, amelyek az FIA tagjai, ám igazából az elnök mögé pillantva láthatjuk azokat az embereket és eseményeket, amelyek motiválták és igazán sokat jelentettek számára a motorsportban töltött előkelő karrierje során. A sort Jim Clark nyitja, amint éppen Lotus 33-asát vezeti az 1965-ös Brit Nagydíjon, a következő képek viszont már kevésbé meglepőek: a navigátorként és menedzserként szerzett sikereit örökítik meg a rali, a sportautók és az F1 világából, a Talbot, a Peugeot és a Ferrari csapataival.

De talán még ezeknél is beszédesebb az a fénykép, amely 2009-ben készült, azon a napon, amikor megválasztották őt az FIA elnökének. A fotó alatti felirat így szól: „A legfontosabb emberek az életemben”, mellette pedig ott áll a fia, Nicolas, a felesége, Michelle és a barátja, Michael Schumacher.

Azok számára, akik ismerik Todtot, egyáltalán nem meglepő ez az életét átható személyes töltet. Talán sokan hűvösnek és számítónak, akár gondatlannak tartják, de aki valaha is együtt dolgozott vele, legyen akár navigátor, versenyző, szerelő vagy menedzser, kikéri maguknak ezeket a jelzőket.

Amikor az FIA párizsi központi épületében sétáltam, még nem voltam benne biztos, hogy mire is számítsak, viszont eszembe jutottak Eddie Irvine szavai, amelyeket évekkel az után mondott, hogy elhagyta a Ferrarit: „Jean Todt a legjobb fickó, akivel valaha is dolgoztam. Ez nem is kérdés.” És mind tudjuk, hogy mennyire nehéz is Irvine-t elégedetté tenni.

Jean Todt munkahelye,
az FIA székháza Párizsban



Nem kerülte el a figyelmemet a falon lévő, Jim Clarkot ábrázoló kép. A rali hozta meg számomra a kezdeti sikereket, de ezek szerint az F1 volt az első szerelmed?

Mindig is érdekelték a szép autók és a versenyzés. 14-15 éves koromban még arról álmodoztam, hogy F1-es versenyző leszek. Jim Clark és Dan Gurney voltak a példaképeim. Nem tudom, miért éppen Gurney-re esett a választásom: kedveltem a stílusát, és azt gondoltam, egy nagydíjversenyzőnek olyannak kell lennie, mint amilyen ő.

Találkoztam néhány emberrel, akik szintén szerették az autókat, és a versenyzés iránt érdeklődve alakítottunk egy csoportot. Emellett összehozott a sors pár raliversenyzővel is, és kipróbáltam magam egy kisebb ralin 1965-ben egy BMW-vel. 1966 őszén a Criterium des Cevennes Rali előtt



SZÖVEG:

BOGNÁR VIKTOR

FOTÓ:

FIA, PEUGEOT, FERRARI

az egyik gyári NSU navigátora az utolsó pilanatban megbetegedett, és engem kértek fel a helyettesítésére. Itineres verseny volt, tehát elég nehéznek ígérkezett, nekem pedig csak fél óra gyakorlási lehetőségem volt a rali kezdete előtt. Végül nagyon jól ment, és megkérdezték, hogy lenne-e kedvem továbbiakhoz. Ekkor még mindig abban reménykedtem, hogy autóversenyző lehetek, de apám orvos volt, akit nem igazán lelkesített, hogy ilyen-nel foglalkozom. Részt vettem a Volant Shell megmérettetésén, ahol meglehetősen versenyképesnek bizonyultam, viszont nem voltam elég tapasztalt. Emellett elég alacsony is vagyok, és nehezen értem el a pedálokat, nem tudtam kényelmesen ülni. Végül megpördültem, és ki is zártak. Később még próbálkoztam néhányszor a volán mögött, de egyre több felkérést kaptam másodpilótai szerepre. Vannak olyan pilóta-navigátor párosok, akik 20 évig is együtt maradnak, akkoriban például Gunnar Palm és Henry Liddon kettőséről beszéltek sokat. Viszont amikor rájuk néztem, ez járt a fejemben: „Tényleg jók, de én nem akarok hosszú ideig ugyanazzal a versenyzővel maradni. Érettebb korban már mással szeretnék foglalkozni.” Eközben egyetemre is jártam, de nem teljesítettem olyan jól, mint azt az apám remélte. Ekkor a ralizásra kezdtem a saját egyetememként tekinteni, és így gondolkodtam: még ha az ember sokáig is tanul, 30-35 éves korára be kell azt rekesztenie. Ennél tovább én sem akartam másodpilóta lenni. A célom innentől fogva az volt, hogy csapatvezető legyek.

Mit adott számodra a navigátori szerepkör? Itt tanultad meg kezelni a nyomást a legjobb versenyzők mellett?

Inkább tapasztalatot adott. Különböző csapatokkal kellett együttműködnöm, és ahogy mondtad is, az akkori legjobb versenyzők ol-

dalán kellett teljesítenem, mint Hannu Mikkola, Timo Makinen, Ove Andersson vagy Rauno Aaltonen.

Tudtad élvezni a sebességet, amikor ezen srácok mellett ültél?

Igen, élveztem. És szerettem utazni is. Szerencsésnek éreztem magam, hiszen olyan országokban járhattam, amelyekről sohasem hittem volna, hogy egyszer eljutok oda. Szerettem találkozni a különböző emberekkel is. Ekkor már nem is fordult meg a fejemben, hogy versenyző legyek, a másodpilótai szerepkör élcsapatok és élpilóták mellett viszont megnyitotta számomra az utat a következő lépés felé, miszerint magam is ralicsapatot működtessek.

Eközben a Peugeot tanácsadója is lettem. Amint mondtam, szerettem volna hátat fordítani a navigálásnak 30-35 éves koromra, hiszen nem hittem, hogy az egy életre szóló munka lenne. Ha a továbblépés nem sikerül, akkor majd nyakkendőket árulok, kikötőben dolgozok, vagy bármi más. Nem tudtam, hogy mi lenne, abban viszont biztos voltam, hogy 1981 lesz az utolsó évem másodpilótaként. Már akkor is én segédkeztem a Tour de France autóverseny szervezésében a Matrának, és afrikai ralikon a Peugeot-nak. Targyalni kezdtem a franciák vezetőségével, és úgy döntöttek, hogy egy profi raliprogramot indítanak – ekkor született meg a Turbo 205 T16. A cég nagyon nehéz helyzetben volt akkoriban, de a sikereink teljesen megváltoztatták a róla kialakult imázst és megmentették a csődtől

És az út során szembekerültél azzal az emberrel, akinek a helyén most te magad ülsz!

Igen. Addig fejlesztettük a 205 T16-ot, amíg el nem érkeztünk egy elég kemény szóváltáshoz Mr. [Jean-Marie] Balestre-vel [az FISA

„Michael kétkedett benne, hogy ő tényleg egy bajnok. A szezonok előtt mindig futott pár kört Fioranóban, hogy meggyőződjön róla, még mindig jól vezet-e.”

elnökével, ami akkor az FIA sportrészlege volt]. Őszintén szólva – és béke poraira – nem kedveltem különösebben őt, a múltját és a viselkedését. Ha provokálnak, igyekszek én is kemény lenni, és vele is így bántam. Mindketten franciák voltunk, így csak még könnyebben kerültünk szembe egymással. Ráadásul a Peugeot domináns volt a raliban, ami szerintem nem volt Mr. Balestre inyére. Amikor Henri Toivonen 1986-ban halálos balesetet szenvedett a Lancia Delta S4 volánjánál Korzikán, Balestre azonnal betiltotta a B csoportos küzdelmeket. Számomra ez egyáltalán nem volt logikus döntés, hiszen korábban elég sokat fektettünk a B csoportba. Bepereltük az FIA-t, nagy botrány lett, de a tilalom érvényben maradt.

Én vettem fel a Peugeot bizottságának, hogy induljunk el a Párizs–Dakar ralin. Ott is rendkívül sikeresek lettünk, mindent megnyertünk, ezért új kihívásokra volt szükségünk. Ekkor javasoltam, hogy próbáljuk ki magunkat a sportautók között is. 1992-ben és 1993-ban itt is diadalmaskodtunk, beleértve a Le Mans-t is.

Ezután megkértem a céget, adjanak lehetőséget számomra, hogy még valamit kipróbáljak. Az F1 túl drága volt, és miután semmi új feladattal nem ruháztak fel, távoztam tőlük, noha sohasem gondoltam volna korábban, hogy ezt megteszem. Szerencsére más lehetőségeim is adódtak, immár nem francia cégekkel, hanem németekkel és olaszokkal – ezek egyike a Ferrari volt. Beszéltem erről néhány emberrel, és mind óva intettek: „Ne menj a Ferrarihoz, az nem fog működni.” Kikértem Alain Prost véleményét is, akit nagyon tisztel-



tem, de ő is hasonlóan fogalmazott: „Bármit is próbáltál, mindenhol sikeres voltál, de itt nem leszel az.” Ám én szeretem a kihívásokat. Talán kicsit gyerekes, de ha valaki azt mondja, hogy nem csinálhatok valamit, annál jobban akarom. Prost azt mondta, egy, legfeljebb másfél évig húzom majd, mielőtt kirúgnak. Számomra azonban a Ferrari egy ikonikus márka volt – és most is az –, így hát elfogadtam az ajánlatukat.

Mindezzel együtt a Ferrari egy teljesen új világot jelenthetett számodra. Feltételezem, minden ismeretel onnan származott, hogy korábban is követted az F1-et.

Szeretem az F1-et. Emlékszem, néhány versenyre nézőként is elutaztam, a tévéközvetítést pedig sohasem hagytam ki. Nem voltam F1-szakértő, de tisztességes menedzsernek

tartottam magam. Számomra a legnagyobb kihívást az jelentette, hogy nem voltam olasz. Amikor a Ferrariról beszélünk, három tényezőt kell figyelembe venni: a csapatot Maranellóban, az olasz médiát és a Fiat Csoport bizottságát. Mindhárom oldal bír valamekkora befolyással. Amikor megérkeztem, az emberek azt gondolták: „Jól megfizetik majd, de egy év múlva már nem is látjuk őt többet, mert a hétvégéit az otthonában fogja tölteni.” De szeretném azt hinni, hogy látták az elhivatottságom, és hogy próbáltam jól végezni a munkám.

1993. július 1-jén érkeztem. Luca di Montezemolo volt az elnök, Harvey Postlethwaite pedig a technikai koordinátor Maranellóban. A tervezési és fejlesztési részleget (FDD) John Barnard vezette Guildfordban. Niki Lauda tanácsadóként tevékenykedett, Gerhard Berger és Jean Alesi pedig az autókat vezet-

ték. Mindenekelőtt az Egyesült Királyságban lévő részleg és az olaszországi bázisunk közötti kommunikációval kellett megbirkóznom – a két oldal egyszerűen nem akart beszélni egymással.

Kiértéltem a helyzetet, és miután ezzel végeztem, elkezdtem változtatni a dolgokon. Megszabadultam néhány embertől, és a helyükre újakat választottam, akik tényleg képesek voltak felépíteni egy szervezett csapatot. Eközben persze a szezon kellős közepén jártunk, és minden két hétben versenyekre utaztunk, amelyek katasztrofálisan sikerültek. Olyan mentalitású közeg vett körül, amelyben mindenki azt gondolta, hogy ha megérkezik az új főnök, a következő héten újra elkezdi nyerni a csapat. Ha egy és tíz között kellene értékelnem, szerintem a Ferrari kettes szinten volt, amikor elkezdtem náluk dolgozni.



1990-ben a Dakaron többek között a nemrég elhunyt Waldegaard is a Peugeot csapathoz tartozott

Ezek szerint nem voltak kétségeid afelől, hogy mekkora feladat is áll előtted. Nem is lepett meg, hogy 12 hónapot kellett várnod a csapat első győzelmére?

Nem volt meglepetés. Az 1994-es év teljes egészében az újjáépítésről szólt számunkra. Gerhard nyert egy versenyt abban az évben Hockenheimben, a következő szezonban pedig ismét egy győzelmet szereztünk Alesi révén, amikor Michael Benettonja kiesett Kanadában. Az emberek akkor azt mondták: „Azért nem nyerünk, mert nem nálunk van a legjobb versenyző.” Ezt elfogadtam, és úgy gondoltam, ha leigazoljuk a legjobb pilótát, legalább ez már nem lehet kifogás a továbbiakban. Ekkorra már fel is vettem a kapcsolatot Michaellel. Monte-Carlóba utaztam, hogy találkozzak vele és a menedzserével, Willi Weberrel. 15 órán át tartó egyezkedés után végül Michael lakásán kötöttünk ki Fontvieille-ben, ahol aláírtunk egy szándéknyilatkozatot.

Miután megszereztük Michaelt, be akartam zárni az FDD-t, hogy a teljes csapatot egy tető alatt tudhassuk Maranellóban. Beszélgetni kezdtem Ross Brawn-nal, aki nem tudta, hogy eközben már Rory Byrne-nel is felvettem a kapcsolatot. Abban az évben a Brit Nagydíj hétvégéjén Rory meglátogatott a szállodámban, ekkor mondtam el neki, hogy leigazoltam Rosst, és beszélgethének erről egy sör mellett. Aztán felhívtam Rosst, meséltem neki a Roryval való találkozásomról, és hogy szívesen venném, ha továbbra is együtt dolgoznának. Mindketten a Benetton alkalmazásában álltak, de egyikük sem tudott róla, hogy a másik a Ferrarihoz tart.

Milyen volt a kapcsolatot Michaellel ezen a ponton? Közel álltatok egymáshoz?
Abban az időben Michael volt a versenyző, én pedig a főnöke. Könnyen közös nevezőre jutottunk, de még nem voltunk barátok. 1996-ban

nehéz kezdést produkáltunk, de nyilvánvaló volt, hogy ez vár ránk. A szezon közepén elkönyvelt néhány kiesésünk után indultak meg a találgatások arról, hogy kirúghatnak engem. De persze előzetesen ezzel is számoltam, és eszembe is jutottak Prost szavai. Am ekkor egyszer Michael ezt nyilatkozta: „Ha Jeant kirúgják, én is elmegyek.” Nem tudtam, hogy ő is hallott ezekről a híresztelésekről, azt pedig végképp nem gondoltam róla, hogy ezt tenné. Am egy kétszeres világbajnok szólalt fel, és ez egy időre leállította a kirúgásom érdekében tett törekvéseket.

Ismerve, hogy milyen fontos számodra a lojalitás, hogy azokat támogatod, akik téged is támogatnak, Michael szavai bizonyára sokat jelentettek neked.

Nem az a filozófiám, hogy jótett helyébe jót várok. A szerelemben, a barátságban és az üzletben is természetes, hogy ha az ember ad valamit, akkor számít is valamire

cserébe. Az élet egyszerűen így működik. Ez olyan, mint amikor elültetünk egy magot. Sokáig öntözni kell, különben semmit sem kapunk.

Michaelt eleinte sokat kritizálták Olaszországban, pedig csak azért nem nyert, mert az autója nem volt képes erre. És amiatt is gyakran támadták, hogy nem beszélt olaszul. Erre én csak így reagáltam: „Nem azért szerződtettük, hogy olasz nyelvtanár legyen, hanem azért, hogy győzzön.”

A kapott kritikákat illetően Michaelben és bennem nagyon sok közös dolog volt. Mindig mellette álltam, akkor is, amikor az 1997-es szezonzárón a Jacques Villeneuve-vel való csatában egyértelműen hibát követett el és elveszítette a bajnokságot. Aztán amikor 1998-ban ismét az utolsó versenyen buktuk el a címet, újabb kritikákat kaptunk. 1999-ben Silverstone-ban pedig amiatt hibáztattak, mert elhagytam a boksztcai irányítóközpontot és Michaellel mentem a kórházba,

miután az első körben történt balesetben eltörte a lábát.

Érdekes, hogy felhoztad ezt. Beszéltem erről Fred Gallagherrel, aki a navigátorod volt az országúti versenyeken. Ő azt mondta, akkor is elmentél volna a kórházba, ha Eddie Irvine törte el a lábát.

Természetesen.

Fred azért mondta ezt, mert amikor megsérült a háta valizás közben, sokat foglalkoztál vele, és gondoskodtál róla, hogy a legjobb kezelést kapja. Kijelenthetjük, hogy pályafutásod során elég sok olyan esettel szembesültél, amikor egy hozzád közel álló pilóta csúnyán megsérült. Gondolok itt elsősorban Ari Vatanenre, amikor Terry Harrymannel 1985-ben elsenvedték azt a nagy bukást a Peugeot 205 T16-tal Argentínában.

Az vagyok, aki vagyok. Összetűzésbe is kerültem a fotósokkal, mert nem akartam, hogy ké-



Todt és felesége, Michelle Yeoh maláj színésznő, egykori James Bond filmsztár

„A versenyek olyanok, mint a thrillerek. Egyesek jók, mások kevésbé. Mindegyik különböző.”

pet készítsenek arról, ahogy Arit a kórházból a repülőhöz szállítják. Számomra ez vált prioritássá. Ennek köszönhetően fantasztikus kapcsolatot alakítottam ki Gerard Saillant professzorral [aki a versenyzői sérülésekkel foglalkozó sebész]. Közös megalapítottuk az ICM-et [Agy- és Gerincsérültek Intézete] egy 25 000 m²-es területű létesítményben, Párizs szívében.

Talán ez a legjobb dolog, amit az életem során elértem. Ez azonban nem érdekli a médiát. Őket sokkal inkább foglalkoztatja egy harmadrangú vita, ami elég frusztráló tud lenni. Mondhatnánk, hogy ilyen az élet, de ez a helyzet néha egy kicsit elszomorít. Pedig megalkottuk az ICM-et, ahol 600 kísérleti páciensünk van. Az egyik különlegessége ennek az intézetnek, hogy állami- és magánpénzek együttese működteti. És itt el kell mondanom, hogy Michael a második legnagyobb privát adományozónk.

De visszatérve a versenyzőkre, amikor Kanadában Felipe Massa és Sergio Perez nagyot buktak, őket is meglátogattam az orvosi központban. Nem reklámoztam, hiszen nincs erre szükségem. Ugyanígy ott voltam Kimi Raikkönen mellett is, amikor balesetet szenvedett Silverstone-ban. Számomra ez sokkal fontosabb ügy, mint maga a verseny. Futamunk két hét múlva lesz ismét. Am ha valaki megsérül,

úgy érzem, számíthat valamit, ha segíték a megfelelő intézkedések megtételében.

És ez visszautal arra, amit korábban mondtál: adni és kapni; segíteni egymást.

Nehéz saját magamról beszélni ebben a tekintetben, de ha megkérdezzük a Peugeot alkalmazottjait, máig úgy érzik, hogy nagyszerű időszakot töltöttünk együtt. Ha a Ferrarinál beszélünk valakivel, ugyanezt mondják. Na jó, itt az FIA-nál talán nem egészen ez a helyzet, itt egy kicsit nehezebb meghallani az ilyen véleményeket. Összességében azonban pozitív érzés kerít hatalmába, amikor visszagondolok ezekre az időkre.

Elkanyarodtam a témától. Michaelről és a Ferrariról beszélgettünk.

Elmondok egy elképesztő dolgot Michaelről: mindig kételkedett benne, hogy ő tényleg egy bajnok. És bizonyos szempontból meg tudom őt érteni, mivel én sem voltam benne soha biztos, hogy képes vagyok-e jól végezni a munkám. Például 2002-ben Michael már júliusban megnyerte az egyéni bajnokságot, a konstruktőrit pedig bebiztosítottuk augusztusban Budapesten. Am amikor megérkeztünk szeptemberben Monzába, mégis rám tört az idegesség. Nem értettem, hogy miért érzek így, hiszen nem volt indokolt.



Michael pedig minden szezon kezdetén vezetni akart néhány kört Fioranóban, mert meg akart győződni róla, hogy még mindig képes jól vezetni. Ott állt Michael Schumacher, és azon gondolkodott, hogy jó versenyző-e.

Ezek a hasonló érzések segítettek abban, hogy megtaláljátok az összhangot egymással?

Igen, ez erősebbé tett minket. Az én munkám egyik legcsodálatosabb eleme, hogy különböző háttérrel rendelkező emberekkel találkozom. Megfigyeltem, hogy mindig azok a legsikeresebbek, akik a legnagyobb alázattal végzik a dolgukat. Tisztában vannak vele, hogy mit képviselnek, de nagyon szerények. Ám olyan emberekkel is összefuthatunk, akik csak keveset tettek, és mégis azt gondolják, hogy sokat értek el. A Michaellel kialakult szoros kötelékemet nem azok az idők táplálták, amikor nyertünk, hanem azok, amikor nem nyertünk. Ez az élet egy nagy igazsága: a közösen megélt nehézségekre jobban emlékszünk, mint a könnyű időkre.

Bizonyára elég gyakran meglátogatód Michaelt a síbalesete óta.

Természetesen. Hetente kétszer. Két nappal ezelőtt is vele voltam.

El tudom képzelni, hogy ez milyen nehéz lehet számodra.

Hogy őszinte legyek, sokkal nehezebb a feleség és a gyerekei számára. Amikor a balesete tör-

meg is választanak. De akkor legalább megpróbáltam. Ám Montezemolo ekkor még nem akarta, hogy elhagyjam a csapatot, így csak a 2009-es októberi választásokon indultam.

Amikor megérkeztl az FIA-hoz, mi volt az a terület, ami a legsürgősebben figyelmet igényelt?

Már ismertem az FIA-t azelőtt, hogy ténylegesen is közéjük kerültem volna. Tagja voltam a Motorsport Világtanácsnak, de engem akkor még csak egyedül az F1 érdekelt. Nem sokat tudtam a nemzeti szervezetekről, a tagokról és erről az egész, elég komplikált felépítésről. A választási kampány előtt elhatároztam, hogy az összes tagországunkba elutazok, és nekem elhihetik, hogy 141 állam meglátogatása elég komoly feladat. Viszont rengeteg tapasztalattal gazdagodtam, hiszen számos dolgot megértettem ezen időszak alatt.

Ami a szervezetünk felépítését illeti, a párizsi mellett Genfben is van egy központunk, emellett pedig rendelkezünk kisebb részlegekkel az Egyesült Királyságban is. A családba pedig az FIA mellett beletartozik még az FIA Alapítvány és az FIA Intézet. Igyekeztem tehát megérteni a szervezet szükségleteit, miközben áttanulmányoztam az autósportot is a gyökerektől egészen az F1-ig, számításba véve új sorozatok lehetőségét és újraépítve az autósport piramisát.

Szerinted a sport – különösen az F1 – résztvevői nagyobb aktivitást vártak tőled Max után?

„A közúti balesetek jelentik az egyik legnagyobb veszélyt a mai világban. Az FIA feladata, hogy intézkedjen.”

tént, én éppen megérkeztem Balira, ahol a szabadságomat töltöttem volna. Másnap azonban már a feleségem és én is mellette voltunk.

Látom az irodádban elhelyezett képről, hogy Michael fontos támogatód volt, amikor az elnöki posztért indultál. Mi motivált abban, hogy belevágj?

Max Mosley kért meg, hogy induljak a 2005-ös választáson. Komolyan elgondolkodtam rajta, hiszen akkoriban úgy véltem, hogy az időm kezd lejárni a Ferrarinál. Szerettem az autókat, a versenyzést, és szerencsésnek érzem magam, hogy az általam megszjárt kategóriákból elég sokat ki tudtam hozni. Ezért úgy gondoltam, helyes lenne, ha vissza is tudnék adni valamit a sportnak. Ez ugyanis egy önkéntes munka. Azt válaszoltam Maxnek, hogy belevágok, még akkor is, ha egyáltalán nem volt biztos, hogy

Megvan a saját stílusom, ugyanúgy, ahogy Maxnek is megvolt a saját stílusa és a saját érdekei. Ő is egy bizonyos módon irányított, és nekem is megvannak a módszereim. Egyesek azt gondolják, hogy ő kiváló volt, míg én hasznavehetetlen vagyok, mások pedig ennek az ellenkezőjéről vannak meggyőződve. Az emberek véleményét nem lehet megváltoztatni. Ha nincs más választásom, én is tudok harcos lenni, ám ha a béke és a barátság útján is elérhetem azokat az eredményeket, akkor inkább azt választom. Nincs szükségem arra, hogy a médiát használjam, ha el akarok juttatni valahova egy üzenetet, noha tudom, hogy közösségi szerepen van. Az a küldetésem, hogy eredményeket mutassak fel és erősítsem a szervezetünket.

De tudomásul kell venni, hogy a világunk nem csak az F1-ről szól. Olyan országokban,

mint Sri Lanka, Banglades vagy Indonézia, az emberek nem tudják, hogy mi fán terem az F1, én azonban szeretném, hogy ők is elkezdjenek érdeklődni a motorsportok iránt. Itt nyúlhatok a „mobilitáshoz”, ami az FIA másik nagy alappillére, és kijelölhetem célként, hogy jobb szolgáltatásokat nyújtsunk az ottani autósoknak. Képesnek kell lennünk teljesen kihasználni a szervezetünkben rejlő lehetőségeket. A FIFA például szintén egy nagyon erős szövetség, viszont az kizárólag a futballról szól. Nekünk azonban nemcsak a sportra, hanem a közlekedőkre is gondolnunk kell.

A közúti balesetek jelentik az egyik legnagyobb veszélyt a mai világban. Az AIDS ügyében intézkedések születtek, a malária problémáját is megoldották, a közúti balesetek megelőzésére azonban nem létezik ilyen egyszerű projekt. Autós szervezetként az FIA feladata, hogy ebbe belefolyjon.

Mennyire komoly ez a probléma?

Elképesztő technológiáink vannak, amelyek biztonságosabbá teszik az autókat a fejlett országokban. Ám a fejlődő országokban olyan járműveket használnak, amelyek 30-60 évesek is lehetnek. Nekünk meg sem fordul a fejünkben, hogy a biztonsági öv becsatolása nélkül induljunk útnak, ezekben az országokban viszont még nem is hallottak a biztonsági övről. Nincs megfelelő képzés, nincs támogatás, gyakran azért, mert nem törekednek a törvényiek betartására, vagy mert túl erős a korrupció.

Amikor az F1-ben dolgoztál, úgy tűnt, hogy az autósport az FIA egyetlen tevékenységi köre. De vajon az elnökségben töltött időd hány százalékát fordítod most az autósportra? Szerintem valahol 30 és 40 százalék körül lehet ez az érték.

Tíz százalék, maximum. Persze még mindig szeretem az F1-et. A múltkor egy másik újságírónak adtam interjút, aki szinte kerékbe tört, amiért látszólag nem hozok döntéseket és úgy tűnik, mintha feladtam volna az egészet. Ez nem igaz! Az FIA-nak ma nagyobb hatalma van az F1 irányításában, mint korábban. Amikor elnökké választottak, az FIA működtette a Technikai Munkacsoportot, a Sport Munkacsoportot és egy helye volt az F1 Bizottságban, ahonnan a döntések a Motorsport Világtanács elé kerültek végső elfogadásra.

Ma létezik a Stratégiai Csoport, amelyben az FIA hat szavazattal rendelkezik, a kereskedelmi jogok tulajdonosának szintén hat szavazati joga van, hat csapatnak pedig fejenként egy-egy. Nemrég valóban azt mondtam, hogy a költségsökkentésre tett javaslat egy vicc, és komolyan így is érzem. Ám higgyék el, hogy a jelenlegi tizenegy csapatból legalább nyolc semmiféle változást nem akar látni.

Az FIA elnökét minden autósport-eseményen kiemelt figyelem illeti meg, de a munkája nagyobbik része nem a versenyzésről szól



Miért nem? Biztos, hogy ez áll az F1 érdekében?

Ez egy jó kérdés. Nem tudom, hogy miért van ez így. Szeretném jobban megérteni, hogy megoldást találhassak. Ehhez pedig össze kell egyeztetni az érdekeket. Jobban ki kell értékelnünk a helyzetet, hiszen magunkat vernénk át, ha azt mondanánk, hogy a költségek csökkentésével együtt minden probléma mértéke is lecsökken. Nem hiszem, hogy ez igaz lenne.

Egy átfogó tanulmányt kell készítenünk arról, hogy hogyan optimalizálhatnánk és javíthatnánk a sportot. Ezzel nem azt mondom, hogy az F1 a látványosság terén rossz lenne. Ami azt illeti, szerintem kiváló szórakozást nyújt. Amikor elutazok egy versenyre, akkor érzem, hogy ez továbbra is különleges, és igazán élvezem. De a versenyek is olyanok, mint

amikor a moziban meg akarunk nézni egy thrillert. Egyesek jók, mások kevésbé. Mind egyik különböző.

Érzésed szerint az FIA hogyan boldogul napjaink rohamosan fejlődő kommunikációjával?

Én nem értek a közösségi médiához. A világ változik, nekünk pedig meg kell értenünk a fiatalok igényeit. Ám ez a probléma nem csak az autósportban jelentkezik. Ugyanígy kevésbé érdekli őket a futball és más sportok is, mivel az iPadek és az internet túlságosan elvonják a figyelmüket. Ennek pedig semmi köze a költségekhez. 2015-re alkalmazkodnunk kellene ehhez, megalkotva egy jövőképet 2030-ra.

Csak ezt követően foglalkozhatunk a költségek kérdésével. Ki kell dolgoznunk először is, hogy miért van erre szükség, majd azt, hogy

hogyan csináljuk és miképpen tartsuk korábban a kiadásokat hosszú távon. Egy olyan átfogó tanácskozássra lenne szükség, amely során a többi résztvevőt is meghallgathatjuk: az új médiát, a szponzorokat, a pályák képviselőit. Ekkor megállapodhatnánk abban, hogy mit is kell tennünk.

Olykor ahhoz hasonlítom a helyzetet, hogy van egy páciensünk, aki fáradtságra panaszkodik, hogy fáradt. Mit írunk fel neki? Mit kell adnunk egy ilyen betegnek? Most az F1-ről beszéltünk, de az autósportok minden ága egy-egy külön páciens, külön eset. Szerintem ennek semmi köze ahhoz, hogy hogyan irányítunk. Ez arról szól, hogy össze kell hoznunk azokat az embereket, akik mind más-más oldalról látják a történeteket. Én ezt írnám fel a páciensnek adott receptre.





A tervezőcsapat

Akik egész évben a következő autón dolgoznak

Ahogy először a pályára lép egy csapat legújabb versenyautója, a tervezők agya máris a következő évi modell megalkotása körül forog. A Williams technikai igazgatója, Pat Symonds elmondja, hogyan is zajlik a folyamat.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: WILLIAMS

Napjainkban hány ember vesz részt egy Formula-1-es autó tervezésében?

Ez attól függ, hogyan definiáljuk a tervező-csapatot. Könnyű megszámolni azokat az embereket, akik legyártják az elemeket a részletes tervrajzok alapján, ám ez csak egy hosszú folyamat utolsó stádiuma. A tervezés folyamatához ennél jóval korábban, jelentős mértékben hozzájárul az aerodinamikai részleg. Érdekes ez a kezdeti szakasz, hiszen ekkor döntünk az autó alapvető felépítéséről, és ez határozza meg a tervezés egész filozófiáját. Ebben az időszakban pedig több különböző oldalról érkeznek javaslatok, mint például a járműdinamikai részlegről, de még a főszereplőnek is van beleszólása, aki összeállít egy kívánságlistát azokról az elemekről, amelyek megkönnyítenék a szerelőcsapat munkáját. Ami a részletes terveken dolgozók számát illeti, minden csapatnál különböző, de egy nagyobb istállónál teljesen megszokott, hogy 60 vagy több ember alkotja a fő tervezőcsoporthoz, akik különféle részlegeket képviselnek. Még a kisebb csapatok is 30 körüli fővel végzik ezt a feladatot.

Ez soknak tűnik – mindig is ennyi volt?

Nem. Amikor én kezdtem az F1-ben, még csak három ember rajzolta meg az autót – bár nem kellett foglalkoznunk az összes részegységgel. Például a kipufogórészert sohasem kellett megterveznünk – az úgy működött, hogy a gyártó elhozott egy prototípust az első autóhoz, majd pedig ebből gyártott több példányt. Mindent kézzel rajzoltunk, ami sokkal gyorsabb volt, mint a CAD modellezés, ám közel sem olyan hatékony, ha minőségi alkatrészeket akartunk megalkotni a lehető legkevesebb hibával. Nagyon kevés tényleges elemzés történt, és a tervezőnek kézi számítások alapján kellett megbizonyosodnia arról, hogy az ötletei megvalósíthatóak.

Hogyan épül fel ma egy tervezőcsapat?

Ez csapatról csapatra némileg eltér, de általában úgy néz ki, hogy minden tervező

a részlegének vezetője felé jelent, akik pedig a főtervezőnek tartoznak elszámolással. A legnagyobb hagyományosan a kompozitokért felelős csoport, amely a karosszériát, az alvázat és a szárnyakat tervezi. A motor, a felfüggesztés, a váltó és a kormányzás tervezőcsoportjai általában valamivel kisebbek. Mindegyiküknek segédkezik strukturális elemzők egy csoportja. Minden csoport részt vesz a rendszeres tervezői megbeszéléseken, ahol a főtervező és a technikai igazgató jelöli ki számukra a kívánt irányokat.

Mi hajtja a tervezést: az ötletek vagy inkább az erőfeszítések?

A kettő keverékéről van szó, de emellett számos más tényező is közrejátszik. Ezek közül talán a leginkább nyilvánvaló a szabályok változása. 2014-re például ez volt a fő mozgatórugó, de a tervezésre olyan dolgok is kihatással vannak, mint az ellenfelek elemzése, a házon belüli kutatás-fejlesztés és az esetleges megbízhatósági hibák orvoslása.

A csapat előrejutása érdekében különösen fontos a megfelelő inspiráció, ehhez pedig hozzátartozik, hogy képesek legyünk megérteni a jelenlegi autónk hiányosságait – hiszen ha megfelelően reagálunk, akkor ezeken a területeken tudunk a legtöbbet előrelépni.

Az elejétől a legvégéig milyen hosszú egy tervezési ciklus?

Ha nincsenek komoly szabályváltozások, akkor az aerodinamikai csapat már az aktuális autó első versenye után megkezdheti az alapvető CFD-kísérleteket. Még mielőtt elérnénk a szezon féltávjához, meg kell tervezni a következő autó alapvető szerkezetét, a nyári szünetig pedig döntünk az olyan alapvető részegységekről, mint a váz és a váltó.

A részletes tervezés augusztusban indul meg teljes erővel, és mire az autó kigördül az első teszten, körülbelül 10 000 modell készül el a szükséges eszközökből és összetevőkből, amelyekből aztán 4500-at gyártunk le a karosszéria megépítéséhez.

Mekkora szerepet játszik a folyamatban a szimuláció?

A szimulációk egyre nagyobb fontossággal bírnak a tervezésben, és komoly szerepük van abban, hogy a modern F1-es autók ilyen hihetetlenül megbízhatóak. A CFD-szimulációt az aerodinamikai tanulmányok elvégzésére használjuk, míg a kifinomult autómódellek



a felfüggesztés fejlesztésében és a jármű vezetésében segítenek. Emellett strukturális elemzéseket hajtunk végre, amelyekkel csökkenteni lehet a tényleges töréstesztek számát, és persze minden egyes fontos alkatrész rengeteg szimuláción és vizsgálaton esik át, amivel meggyőződhetünk a kialakításuk és a megbízhatóságuk felől.

A jelenlegi szabályok inkább inspirálják vagy elkedvetlenítik a tervezőket?

Függetlenül attól, hogy az aktuális szezonokban éppen milyenek a szabályok, a tervezés mindig egy serkentő folyamat. Elvégre bármiről is van szó, mindig



kompromisszumokat kell kötnünk, például amikor próbáljuk megtalálni a megfelelő egyensúlyt egy elem súlya és merevsége között. Bár az ilyesfajta kihívás nem tűnik olyan inspirálónak, mint amikor egy telje-

sen új irányelv alapján kell fejlesztenünk, ez is egy elképesztő intellektuális próbatétel. A tervezés mindig egy alkotási folyamat, és bármit is alkotunk, az mindig nagyszerű érzés.



A megtervezett szénszálal alkatrészeket az F1-es kemencékben sütik készre a specifikációknak megfelelő hőmérsékleten és nyomáson

„A vb-cím egy semmi máshoz sem fogható érzés”

Emerson Fittipaldi a múlt és a jelen csatáiról

A legendás brazil versenyző, aki még a magyar szlengbe is belekerült, maga a Forma-1 történelme. Bármerre is tűnik fel a világban, óriási tisztelet és szeretet övezi. Kitüntetés, ha valaki interjút készíthet vele, büszkeségre adhat okot, ha egy lap közölheti a gondolatait. Az AFM riporterének az Olasz Nagydíjon adatott meg ez az élmény.

Ön az 1972-es Olasz Nagydíjon, itt, Monzában szerezte meg pályafutása első világbajnoki címét. Milyen érzésekkel tér vissza erre a kultikus helyre?

Egyszerűen imádom! Szerintem Monza minden versenyző számára roppant különleges. Itt mindenkire elképesztő nyomás nehezedik, aki autóba ül, a tifosi, a Ferrariért szorító olasz drukkerok szenzációs hangulatot teremtenek, tényleg csodálatos érzés itt lenni. Amikor ezen a pályán beül az autód pilótafülkéjébe, és elkezd az edzéseket, teljesen más érzések kavarnak benned, mint bárhol másutt a világon.

Hogyan emlékszik vissza arra a bizonyos vasárnapra, 1972. szeptember 10-ére, amikor világbajnok lett?

Fantasztikus nap volt, nagyon nehéz szakba önteni. A versenyhétvége előtt rendkívül komoly problémával szembesültünk, de amikor a futam elrajtolt, minden simán ment, és a végén megszereztem az első vb-címemet. Ez semmi máshoz sem fogható érzés volt!

Az említett probléma az volt, hogy Monzába tartva karambolozott az Ön Lotusát szállító kamion...

Szlengszereplő

A magyar szlengben valamilyen okból az összes nagy autóversenyző közül leginkább a kétszeres brazil bajnok neve terjedt el Fittipaldi fénykorában”, stb) Valószínűleg az 1970-es években, főleg inkább csak a magukról azt gondoló) sofőrökre. (Pl: „Azt hiszi, hogy ő mekkora Fittipaldi”, „fittipaldizik”, „Úgy vezet, mint Fittipaldi fénykorában”, stb) Valószínűleg az 1970-es években, a pilóta legnagyobb sikerei idején keletkeztek ezek a szólások, amikor éppen elkezdtek nagydíjakat rendezni az Österreichringen, így a közelség miatt Magyarországon is többen megismerhették a Formula-1-et. (Wikipedia)

És az még csak a kezdet volt, utána még komolyabb gondok jöttek! A verseny napján például kiderült, hogy az üzemanyagtank szivárog, így a kocsit nem sokkal a rajt előtt vissza kellett vinnünk a paddockba, ahol az utolsó pillanatban sikerült orvosolni a hibát. Utána visszamehettem a rajtrácsra, de csak utolsóként rajtolhattam. Nem volt egyszerű, elhiheti.

Milyennek találja a mostani Forma-1-et? Hasonlít az Ön korszakához?

A Forma-1 nagyon sokat fejlődött, sokkal professzionálisabb, hemzsegnek a szponzorok és a nagy cégek a sportágban, ami öröndetes. Jómagam nagyon élvezem a modern korszakot. Imádtam azt az érárt is, amikor én versenyeztem, de a modern idő-

szakért is rajongok, tetszenek az új autók, az új szabályok. Szerintem csodálatos, hogy új technológiák jelentek meg a Forma-1-ben, mert ez nagyon fontos a jövőre nézve.

Ezek szerint Ön nem ért egyet a főtribünre tegnap kihelyezett transzparens-sel, amely azt hirdette: „idétlen pályák, idétlen autók, gagyi motorhang, az F1 halott”?

Egyáltalán nem! Elég csak azt nézni, hogy sokkal több az előzés, mint korábban. A pontos számokat nem ismerem, de úgy emlékszem, hogy nagyjából kétszer annyi manőver van az idén, mint a korábbi években, márpedig ez nagyon jó a közönség számára, mert a helyszínen szurkolók és a tévé előtt ülők számára is élvezetesebbek a futamok.

Két legenda, Emerson Fittipaldi és a piros-fehér festés egyszerre érkezett meg a McLarenhez 1974-ben – a két évvel korábban a Lotusszal csúcsra jutó brazil nyerte Woking első vb-címét

Megfigyelhető egy olyan trend is, hogy egyre fiatalabb versenyzők kapnak lehetőséget a Forma-1-ben. Sokan háborognak amiatt, hogy Max Verstappen még





csak jövőre lesz 17 éves, amikor debütál majd a Toro Rossónál. Ön, aki sokáig a legfiatalabb világbajnok volt, hogyan vélekedik erről?

Nincs ezzel semmi gond. Az én korszakomnak is megvolt a maga szenzációja, például Chris Amon, aki akkoriban talán 18 évesen lett a legfiatalabb Forma-1-es versenyző. Szerintem jó, hogy egyre fiatalabbak az új generáció tagjai. Nem is nagyon lehet ezen meglepődni, hiszen a srácok már egészen kicsi korukban, 3-4 évesen száguldoznak a számítógépes játékok segítségével. A szimulátorok egyre kifinomultabbak, a kocsikban egyre több az elektronika, így számukra ez mindenképpen előny. Ki kell mondani, hogy a mostaniak egyre fiatalabb korban válnak éretté.

Vannak, akik azt mondják, hogy lassan ovisok érkeznek a mezőnybe.

Igen, többször hallottam magam is, hogy lassan már az óvodások között keresgélnek majd a tehetségeket a Forma-1-es csapatok, de ez persze túlzás. Szerintem ez lesz az alsó határ, 17-18 év. Nincs ezzel semmi baj.

Az idei évad legfontosabb témája kétségkívül Lewis Hamilton és Nico Rosberg bajnoki csatája. Mit gondol a brit és a német párharcáról?

Két különböző egyéniség, két különböző vezetési stílus csatázik egymással. Nekem nagyon tetszik, ahogyan küzdenek a mezőny élén, és biztos vagyok benne, hogy a rajongók is lelkesek. A versengésnek jót tesz, hogy van némi feszültség közöttük. Örülni kell annak, hogy a Mercedes engedi szabadon csatázni a két versenyzőt: a saját dolgukat nagyon megnehezítik ezzel, mert a menedzsment számára nem könnyű kezelni egy ilyen helyzetet, de szerintem ezáltal sokat adnak a közönségnek.

„Úgy gondolom, a Spában történt esetből a Mercedesnél minden érintett nagyon sokat tanult.”

Ízig-vérig versenyző

Ha az autóversenyzők mintapéldányát keresgéljük, akinek vér helyett valószínűleg benzin csordogál az ereiben, nem tévedhetünk nagyot, ha Emerson Fittipaldira esik a választásunk. Az amerikai CART keretein belül 49 éves koráig versenyzett világszínvonalú sorozatban, és akkor is csak egy hatalmas baleset tudta megállítani. Ennek fényében nem meglepő az sem, milyen család



veszi körül: a Fittipaldi família az egyetlen a Formula-1-ben, amelynek három tagja is több éven keresztül a mezőny

tagja volt. Emerson bátyja, Wilson Fittipaldi Jr. először a Brabhamnál húzott le pár szezont, azután létrehozta a családi csapatot, a Copersucart. Sokan úgy vélik, ha Fittipaldi nem hagyja ott a McLarent az új vállalkozásért, nem a második lett volna utolsó bajnoki címe. Wilson fia, Christian a 90-es évek sereghajtó csapataival került közelebbi ismeretségbe. És már közeledik az

utánpótlás is, Emerson két unokájának személyében. A 18 éves Pietro Fittipaldi a brit Protyre Formula Renault bajnokságot nyerte meg nemrég. Öccse, a 13 esztendő Enzo az Egyesült Államok gokartbajnokságaiban halmoz győzelmet győzelemre. Ha valamelyikük a jövőben eljut a legmagasabb szintre, a Forma-1 történetének első versenyző-unokájaként mutatkozhat be.



Brazília első Formula-1-es világbajnoka ma is óriási népszerűségnek örvend, számos interjút ad, a rajongók folyton a nyomában járnak, a McLarennél vezetett blogját rengetegen olvassák

Képes lehet a csapatvezetés arra, hogy kordában tartsa őket?

Többek szerint a belgiumi incidens után csak látszatbéke köttetett a két versenyző között, és már itt, Monzában újra összezsécsapnak egymással. Ön mit gondol erről?

Jómagam azon a véleményen vagyok, hogy a Spában történt esetből minden érintett nagyon sokat tanult. Mint említettem, biztosan lesznek még nehéz időszakai, de szerintem hasonló hibát nem fognak újra elkövetni.

Fontos tényező lehet a bajnoki csatában a duplapontos évadzáró. Önnek tetszik ez az idei újtás?

Tetszik, határozottan. Szerintem jót tesz a bajnokságnak, mert így nagyobb az esély arra, hogy nem fut le idejekorán a bajnoki harc.

Ha fogadnia kellene a végső befutóra, kire tenné a pénzét?

Mindketten nagyon jók, így nem szeretnék tippelni. Nem ismerjük a hátteret, a belső körülményeket. Kívülről sokan kritizálnak,

ami roppant könnyű, de ezt az egész helyzetet kezelni rendkívül nehéz. Csak egyetlen dologban lehetünk biztosak, mégpedig abban, hogy a vezetőknek lesznek még álmatlan éjszakái az évad végéig.

Hogyan vélekedik a két főszereplőről?

Nico roppant kiegyensúlyozott, nagyon egyenletes, míg Lewis sokkal érzelmesebb, látványosabb stílusban versenyez. Mindketten megérdemelnék, hogy bajnokok legyenek az idén, Nico és Lewis is egyaránt mindent megtesz a végső siker érdekében.

40 éve történt



Fittipaldi és Mayer: egy zseniális pilóta és kiváló csapatvezetője legyőzött minden ellenfelet

Ha feltennék a kérdést: melyik csapat adta a legtöbb világbajnokot az elmúlt négy évtizedben, az F1-szeretők többsége talán gondolkodás nélkül rávágná: a Ferrari! Nekik azonban nincs igazuk. Az időszak alatt kilenc vörös overallt viselő versenyző lett a sportág bajnoka. Ezzel szemben a McLaren soraiból tizenkét legjobb került ki. Az első éppen 40 évvel ezelőtt, 1974. október 6-án. A helyszín: az Egyesült Államok, Watkins Glen. A főszereplők: Emerson Fittipaldi és Clay Regazzoni. A McLaren versenyzője a Ferrari versenyzője ellen – olyan párharc, amely a későbbiekben számtalan alkalommal ismétlődött még meg, és a Forma-1 igazi esszenciájává válik.

Fittipaldi két héttel korábban megnyerte a kanadai versenyt, miközben a bajnokság addigi élvőse, Regazzoni második lett. Az eredmény révén pontosan ugyanannyi ponttal, 52-52 egységgel érkeztek Watkins Glenbe. Nem kellett számolgatni, nem lehetett biztosra menni. A képlet pofonegyszerű volt: aki előrébb végez, mint a másik, világbajnok lesz.

„A fiúk egész évben annyira keményen és annyira jól dolgoztak, hogy egyszerűen nyernem kellett, miattuk. Ezt mondogattam magamnak. De az autót nem éreztem elég jónak. Nem tudtam aludni – emlékszik vissza hosszú évek távlatából Emerson. – „A vasárnap reggel már homályba veszett, de a verseny rajtjára úgy emlékszem, mintha tegnap történt volna. Leparkoltam a McLaren a rajthelyemre, amikor pedig Clay megérkezett mellém, nem tudtam ránézni. Ő sem tudott rám. Mindketten túl idegesek voltunk, túlságosan összpontosítottunk, a gondolatunk máshol járt. Láttam, hogy a szerelők sem tudnak a ferraris szerelőkre nézni, és ők se rájuk. A légkör elképzelhetetlenül feszült volt.”

„Tudta, hogy közeledem felé. Magamban azt gondoltam: mindent vagy semmit.”

Fittipaldi azonban nem tehetette meg, hogy csak Regazzonira figyel. Jody Scheckter is lőtávolon belül volt. A dél-afrikai versenyző szinte újoncnak számított, néhány verseny állt a háta mögött az előző évekből a McLarennel. Ezúttal már a Tyrrell színeiben harcolt, és bebizonyította, méltó utódja a háromszoros világbajnoknak, a visszavonulás mellett döntő Jackie Stewartnak és a tehetséges Francois Cevert-nek, aki egy évvel korábban épp ugyanitt, az Egyesült Államok Nagydíján szenvedett tragikus balesetet. Scheckter lemaradása 7 pont volt: a győzelemért 9 járt, a második helyért csupán 6. Számára csak egy taktika létezett: a győzelem. Ebben az esetben Fittipaldirnak minimum a 4. helyen kellett célba érnie. Vasárnap délután a háromliteres motorok életre keltek, megsuhintották a csillagos-sávós lobogót, az 59 körös hajsza a bajnoki címért pedig elkezdődött.

A két főrivális a mezőny belsejéből, de egymás szomszédságából vágott neki a 320 kilométeres távnak: az okozott volna meglepetést, ha ez nem vezet rögtön parázs összecsapáshoz. Fittipaldi még ma is pontosan emlékszik, mi történt az indítás utáni pillanatokban. „Clay nagyon szívós versenyző volt. Jobb rajtot vett, mint én, az egyes kanyarban, a derékszögű jobbosban előttem fordult el. Áthaladtunk az S kanyarokon, azután pedig a hátsó egyenesre értünk. Kihasználta a szélárnyékát, és a Ferrari mellé kerültem. Ő egyre közelített hozzám, és letolt a fűre. Én viszont azt gondoltam, nem fogok visszavenni. A bal első kerekem a Ferrari közepénél volt. A Ferrari felé kormányoztam. Tudta, hogy közeledem felé. Magamban azt gondoltam: mindent, vagy semmit. Az egyenes végén fej-fej mellett éreztünk a kanyarba. Én voltam a belső íven, megelőztem őt. Azután többet nem is láttam.”

A Ferrari nagy gyengesége, a megbízhatatlanság a szezon során – különö-

sen, ha csapattársával vetjük össze – kegyes volt Regazzonihoz, de a legkritikusabb pillanatban ott kopogtatott nála. Fittipaldi Scheckter nyomába szegődött, a svájci viszont szakadt le mindkettejükről, és hamarosan jelentős vonat torlódott fel mögötte. A Ferrari úgy dőcögött, mintha hullámvasúton haladt volna. A szenvedő pilóta a 15. körben a boksza állt kereket cserélni, de a kezelhetőség nem javult. Nem sokkal később ismét kihajtott, hogy a Ferrari stabilizátorán állítsanak.

Fittipaldirnak most már csak Scheckterre kellett figyelnie, a Tyrrell dél-afrikaija azonban első helyett csupán a negyedik pozícióban haladt, közvetlenül Emerson előtt. A brazil gyorsabb volt nála, de számára már ez a helyezés is több mint elég lehetett a sikerhez. Évek óta úgy ismerték, mint azt a versenyzőt, aki inkább félgőzzel halad egy biztos eredményért, a riválisok hibájára pedig kíméletlenül lecsap, mintsem arra törekedjen, hogy gyorsabb legyen mindenkinél. Ez most sem alakult másként, és akkor sem változtatott taktikáján, amikor Scheckter látványosan lassítani próbálta. Aztán a 44. körben az ellenfél Ford-motorja felmondta a szolgálatot, Fittipaldi pedig elhúzott mellette. Most már az sem számított volna, ha esetleg kiesik. Regazzoni még pályán volt, de 4 kör hátrányban, és a mezőny felének el kellett volna hullania ahhoz, hogy pontot szerezzen.

Carlos Reutemann és Emerson gyerekori barátja, Carlos Pace kettős győzelemre vitték a Brabhamet, a Hesketh és James Hunt állhattak még a pódiumra. Fittipaldi a negyedik helyen ért célba, ezzel második alkalommal is a Forma-1 világbajnokává vált. Első évében egy olyan csapattal, amely korábban még sosem lett világbajnok: Watkins Glenben ráadásul a McLaren nemcsak egyéni, hanem konstruktóri első címét is megszerezte.

Strommer Benjamin

TW STEEL
OFFICIAL SPONSOR MotoGP TEAM 2014

00:00:46
makes the difference

TW927 Ø 48 MM

TW STEEL
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.COM

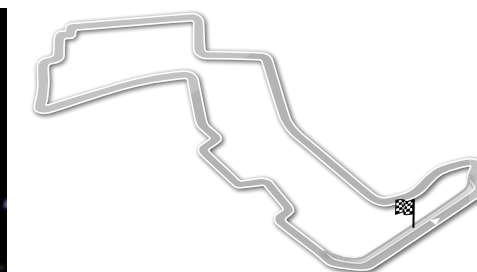
it's time shop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 06 70 450 3100, it's time shop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078,
it's time shop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 06 94 310 059,
SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 06 70 453 4739, SYAM SILVER, Kecskemét, Malom központ, Tel.: 06 70 415 8523
KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435, ÓRABOX KFT., Tököl, Mester u. 23., 0670 422 7835
INFOLINE: 06 1 468 2295
www.itstimeshop.hu • www.tw-steel.hu

1

Lewis Hamilton

„Remek érzés Monza után győzelemmel indítani az évad utolsó szakaszát. Ha Nico hajtott volna az élen, brutálisan kemény lett volna ez a verseny, így viszont elég egyszerű dolgom volt, csak a biztonsági autós fázissal gyűlt meg a bajom. Sajnálom Nico kiesését, az ugyanis azt mutatja, hogy a megbízhatóságunk nem elég jó.”

34-35

**Szingapúr – Marina Bay Street Circuit****A pálya hossza:** 5,065 km**Versenytáv:** 61 kör – 308,828 km**Időjárás:** száraz**A levegő hőmérséklete:** 28–29 fok**Az aszfalt hőmérséklete:** 33–36 fok**Leggyorsabb kör:** Lewis Hamilton 1:50,417

Lépéselőny

A Mercedes világbajnoka csapattársa elé került

Lewis Hamilton a lélegzetelállítóan szoros időmérő edzésen megszerzett pole-pozíció után a győzelmet is begyűjtötte a Szingapúri Nagydíjon, ahol Nico Rosberg váratlan kiesésének köszönhetően sikerült előrelépnie a vb-ponttáblázat élére. A brit mögött a két Red Bull, Sebastian Vettel és Daniel Ricciardo végzett.

SZÖVEG: MÉSZÁROS, FEKETE, VAJTA • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Miután Hamilton az olaszországi futam megnyerésével komoly löketet adott saját bajnoki esélyeinek, az öreg kontinensnek búcsút intve az FIA borzolta a kedélyeket, mégpedig azzal, hogy Bernie Ecclestone javaslatára kiállításba helyezték a csapatrádiós forgalmazás erős korlátozását. Kevesen értették, hogy erre miért épp az évad közben van szükség: a versenyzők sem nyugodtak bele, így Charlie Whiting végül péntek délelőtt közölte, hogy az idei évad hátralevő részében csak a vezetés-technikai tanácsokat tiltják be, a forgalmazás erősebb szigorítását 2015-re halasztják.

A délkelet-ázsiai városállam villanyfényes aszfaltcsíkján, a szabadedzéseken meglepetésre főként Fernando Alonso tudott villantani a Ferrarival. A spanyol a pénteki első és a szombati gyakorláson is a legjobb tempót

autózta, amikor viszont valóban számított, Hamilton bizonyult a leggyorsabbnak: a brit az élre repítette a Mercedest a pénteki második edzésen, és ugyanezt tette az időmérőn is, amely azonban a szokásosnál jóval kiegyensúlyozottabb meccset hozott. A Q1-ben némi meglepetésre a ferraris Kimi Raikkönen tündökölt, a középső fázis Rosbergé volt, míg a mindent eldöntő Q3-ban Hamilton bizonyult a legjobbnak, ám az idei trendhez képest szokatlan



Hamilton ellenfél nélkül maradt az élen

MINDENFÉLE

Rosberg érthető módon keseregve nyugtázta idei második kiesését, ám nagy kérdés, hogyan nyelte le azt, amivel a Mercedes indokolta a kormányoszlop környéki meghibásodást. A csapat néhány nappal később erősítette meg, hogy a gondot a kábelkötegre folyt idegen anyag, a szerviz során használt folyadék okozta, amely újra és újra zárlatot okozott. „A szennyvezető szabad szemmel nem lehetett látni, ráadásul a jelenség nem volt tapasztalható azelőtt, hogy vasárnap Nico felállt a rajtrácsra” – közölte a csapat.



Toto Wolff sportigazgató nemcsak elnézést kért Rosbergtól a történetek miatt, hanem a hibával kapcsolatos értetlenségének is hangot adott. „Bármit megtennék, hogy ne forduljon elő többet ilyesmi, ugyanis nem szeretnénk, ha az döntené el a vb-cím sorsát, hogy az egyik autónk cserbenhagyja a pilótáját. Komoly stáb dolgozik a megbízhatóságon, de érthetetlen módon mégis megtörténik. Időbe telik, amíg megoldjuk a gondokat, de biztos vagyok benne, hogy sikerülni fog” – mondta a szakvezető.



Sebastian Vettel

„Jól rajtoltam, megelőztem Danielt és jó tempót autóztam. Alonsónak sikerült elélni kerülnie, majd játszadoztunk egy picit a stratégiával. A biztonsági autó számunkra rosszkor jött a pályára, de a végén nagy nehezen sikerült kellően kímélnünk az abroncsokat. Lewis ellen a végén nem volt esély, mert sokkal frissebb gumikon autóztott.”



A második hely Vettel legjobb eredménye 2014-ben

Hamilton a futamon hamar megszabadult legfőbb ellenfelétől: Rosbergnek már a rajtrácsra tartva gondolni kellett, a csapat két ízben is cserélte az autó kormányát, de a német versenyt így sem tudták megmenteni. A versenyző már a felvezetőkörnek sem tudott nekivágni, így a bokszutcából kellett rajtolnia, de csak 14 körön át maradt a pályán: beszámolója szerint az autóban rakoncátlankodott a hibrid rendszer és a váltó is, amely egyszerre két fokozatot kapcsolt, így kénytelen volt feladni a versenyt. Toto Wolff sportigazgató rögtön a történetek után elnézést kért a pilótától, akit ez – vélhetően – kevésbé hatott meg.

Noha a német kiesett, a másik Mercedes-menő dolga korántsem lett egyszerűbb: a brit féltávnál, két kerékcseré után simán vezetett, de ekkor a pályára hajtott a biztonsági autó, ugyanis Sergio Perez és Adrian Sutil koccanása után túl sok törmelék hullott a pályára. Hamilton – aki ekkor még adós volt a lágy Pirelliken futott etappal – nem hívták ki, így adott volt a feladat: a 37. körben megejtett újraindítást követően elegendő előnyt, nagyjából 26 másodpercet kellett kikutatnia ahhoz, hogy az élen maradjon. Ez helyel-közzel sikerült is neki, ám a kerékcseré után Vettel mögé tért vissza. Végül a német nem okozott különösebb nehézséget a britnek, aki az 54. körben, a 7-es kanyarban megelőzte a kopottabb abroncsokon futó Red Bullt, átvette a vezetést és egészen a leintésig

megőrizte azt. Győzelmével és Rosberg kiesésével a 2008-as vb-első élre ugrott a ponttáblázaton, 3 egységgel megelőzve márkatársát.

Hamilton mögött a két Red Bull futott be: Vettel és Ricciardo a biztonsági autós fázist követően már nem cserélt kereket, ami jó húzásnak bizonyult, ám az idei legjobb eredményét jegyző négyszeres vb-első főként a városi pálya sajátosságainak, illetve a másik Red Bullban hol igen, hol nem működő hib-

rid rendszernek köszönhetette, hogy Ricciardo előtt tudott maradni. Mivel Bottas csak a 11. helyen végzett és pont nélkül zárt, a címvédő bajnoknak sikerült 2 egységgel a finn elé férközve átvenni az 5. pozíciót a tabellán.

Alonso a második kiállításán Vettel elé került, a biztonsági autós fázisra azonban ráfizetett: a Ferrarin éppen akkor szuperlágyszerű abroncsok feszültek, így nem volt esélye arra, hogy a Red Bull stratégiáját másolva elspóroljon

Ricciardo idén még csak másodszor ért célba Vettel mögött



3 Daniel Ricciardo

„Az időmérőn közelebb voltunk a Mercedesekhez, mint gondoltuk, ezért arra számítottunk, hogy a futamon picit jobb lesz a tempónk. Sajnos az első etapban nem voltunk elég gyorsak, ráadásul akadt néhány technikai problémánk is. Jó dolog, hogy legalább sok pontot sikerült szerezni ezúttal is.”

A Szingapúri Nagydíj végeredménye

1		Lewis Hamilton Mercedes F1 W05 61 kör, 2:00:04,769
2		Sebastian Vettel Red Bull RB10–Renault + 13,534
3		Daniel Ricciardo Red Bull RB10–Renault + 14,273
4		Fernando Alonso Ferrari F14T + 15,389
5		Felipe Massa Williams FW36–Mercedes + 42,161
6		Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR9–Renault + 56,801
7		Sergio Perez Force India VJM07–Mercedes + 59,038
8		Kimi Raikkönen Ferrari F14T + 1:00,641
9		Nico Hülkenberg Force India VJM07–Mercedes + 1:01,661
10		Kevin Magnussen McLaren MP4-29–Mercedes + 1:02,230
11		Valtteri Bottas Williams FW36–Mercedes + 1:05,065
12		Pastor Maldonado Lotus E22–Renault + 1:06,915
13		Romain Grosjean Lotus E22–Renault + 1:08,029
14		Danyil Kvjat Toro Rosso STR9–Renault + 1:12,008
15		Marcus Ericsson Caterham CT05–Renault + 1:34,188
16		Jules Bianchi Marussia MR03–Ferrari + 1:34,543
17		Max Chilton Marussia MR03–Ferrari + 1 kör

Nem értek célba

Jenson Button	McLaren MP4-29–Mercedes	53. kör
Adrian Sutil	Sauber C33–Ferrari	39. kör
Esteban Gutierrez	Sauber C33–Ferrari	18. kör
Nico Rosberg	Mercedes F1 W05	14. kör
Kamui Kobayashi	Caterham CT05–Renault	1. kör

MINDENFÉLE

Alig lépett életbe a csapatrádiós forgalmazást korlátozó rendelkezés, a McLaren azonnal gyanúba keverte a Red Bullt: a wokingiak szerint az energia-italosok szabályt szegtek, amikor vezetési tippet adtak Ricciardónak, akivel azt közölték, hogy az autóval kapcsolatos dolgok miatt igyekezzen kerülni a szegélyköveket. „Szerintünk kódolt üzenetek voltak” – mondta a McLaren versenyigazgatója, Eric Boullier, aki végül nem tett panaszt az ügyben.

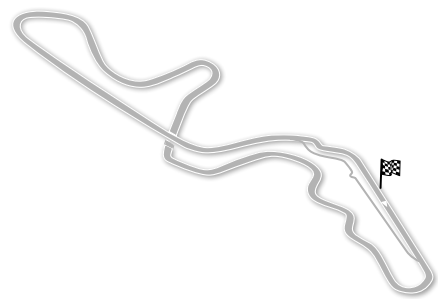
Magnussennek és Kvjatnak is egészségügyi gondjai adódtak a forró szingapúri éjszakában, így a futam után orvosi kezelésre szorultak. A McLaren fiatalja égési sérüléseket szenvedett a fenekén, mert az autója túlságosan felforrósodott, míg a Toro Rosso újoncának kocsijában elromlott a folyadékellátó rendszer, így nem tudott inni és kiszáradt. Az orosz pilóta szemtanúként szerint a futam után csak segítséggel tudott kiskaszálódni a kocsijából.



egy kerékcserét. A spanyol a végjátékban hiába ostromolta Ricciardót, nem tudta megelőzni, s nem muzsikált túl fényesen a vörösök másik menője, Raikkönen sem, akit a 8. helyen intettek le. Bár a maranellóiak fogadkoztak a futam előtt, hogy visszafoglalják a konstruktóri táblát a 3. helyet a Williamstől, ezt a tervet nem tudták megvalósítani. Alonso mögött a grove-i egyet képviselő Massa végzett, aki a Red Bullhoz hasonló stratégiával zárt az 5. helyen, ám csapattársa, Bottas épp erre faragott rá: a végtelenségig elhasználódott lágy Pirelliken az utolsó körben négy helyet is veszített, így a pontszerzők közül kiszorulva a 11. helyen zárt.

A 6. helyet a futam egyik szenzációja, Jean-Eric Vergne kaparintotta meg: a Toro Rosso versenyzője a 44. körig halasztott harmadik kerékcseréje után szinte szárnyalt, a leintésig összesen hat helyet javított. A faenzai csapattól az évad végén távozni kénytelen, így bizonyítási vágytól fűrt franciának volt olyan köre, amikor hármat – Nico Hülkenberg Force Indiáját, valamint Raikkönent és Bottast – is előzött, ráadásul elegendő előnyre tett szert ahhoz, hogy egy pályaelhagyásért kapott 5 másodperc büntetést is „kimozogva” megőrizhesse a helyezését. A pályafutása legjobbját produkáló gallt a Perez, Raikkönen és Hülkenberg alkotta Force India-Ferrari szendvics követte a befutónál, míg az utolsó pontot Magnussen csípte meg a McLarennek: a dán egyedül maradt, Jenson Button autója ugyanis az 53. körben megadta magát.





Suzuka – Suzuka International Racing Course

A pálya hossza: 5,807 km

Tervezett táv: 53 kör – 307,771 km

Megtett táv: 44 kör – 255,508 km

Időjárás: esős

A levegő hőmérséklete: 18–19 fok

Az aszfalt hőmérséklete: 22–23 fok

Leggyorsabb kör: Lewis Hamilton 1:51,600

Szomorú vasárnap

Jules Bianchi balesete beárnyékolta a futamot

A szukai hétvégén mindig akadt olyan téma, ami jobban érdekelte a szurkolókat, mint a pályán történik: pénteken a közelgő tájfun és a futam esetleges előrébb hozása, szombaton pedig Sebastian Vettel Red Bulltól való távozása foglalkoztatta a közvéleményt, vasárnap óta viszont Jules Bianchiért aggódik a világ...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ, MÉSZÁROS SÁNDOR, FEKETE ANTAL

FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Nagyon régen fordult már elő, hogy egy versenyhétvégén ennyire érdektelenné váljon minden, ami a pályán történik. A Japán Nagydíjat megelőzően az volt a legnagyobb kérdés, hogy a közelgő Phanfone tájfun egyáltalán engedi-e majd megrendezni a futamot, hiszen a szeptember 28-án kialakult trópusi ciklonról hamar kiderült, hogy megvan rá az esély, hogy érinteni fogja Suzukát, s a helyzet napról napra bizonytalanabbá vált. A hétvége kezdetén már az is felmerült, hogy a futamot nem vasárnap, hanem szombaton rendezik majd meg, ám ezt az elképzelést a hírek szerint a pálya tulajdonosa, a Honda megvetootta. Arra viszont reális esély mutatkozott, hogy az európai nézők kedvéért délután háromkor rajtoló futamot előrébb hozzák, de végül erre sem került sor – hogy az FIA kísérletet tett-e erre, arról ellentmondásosak a hírek, Fernando Alonso mindenesetre még szombat este is azt hangoztatta, hogy szerinte ez szükséges lenne.

Aznap azonban már nem a szupertájfun volt legfontosabb téma, és nem is az, hogy Nico Rosberg két tizeddel verte Hamiltont az időmérőn, ezzel megszerezve idei nyolcadik pole-pozícióját. Magyar idő szerint szombat hajnalban ugyanis váratlanul mozgásba lendült a pilótapiac: a Red Bull hivatalos közleményben tudatta a világgal, hogy Sebastian Vettel a szezon végén elhagyja a csapatot. Valószínűleg a mai napig ez a kérdés foglalkoztatna mindenkit, sőt talán újabb bejelentések is követték volna ezt a futam utáni órákban-napokban, ám a Japán Nagydíj 42. körében történtek minden mást háttérbe szorítottak.



Az időjárási előrejelzések nem tévedtek: vasárnap igazi ítéletidő fogadta a csapatokat, s mivel a rajtot nem hozták előre, az eső pedig egyre intenzívebbé vált, az is kérdéses volt, hogy egyáltalán sikerül-e megrendezni a futamot. Charlie Whiting versenyigazgató néhány órával a start előtt úgy nyilatkozott, hogy véleménye szerint érdemi versenyt nem lehet tartani a pályán. Bár az FIA-nak elviekben joga van egy futamot másnapra halasztani, a gyakorlatban ez nehezen tűnik kivitelezhetőnek, ráadásul az előrejelzések arról szóltak, hogy az idő másnap még rosszabbra

fordul, a csapatoknak pedig el kellett indulni a következő hétvégén rendezett első Orosz Nagydíj helyszínére.

Nem volt tehát választás, meg kellett próbálni megrendezni a versenyt. Az első kísérlet sikertelennek bizonyult, hiszen a biztonsági autó által felvezetett mezőny mindössze két kört tudott megtenni, mielőtt belengették a piros zászlót. Rövid szünet következett, s miután a körülmények javulni látszottak, a versenyzők ismét útnak indultak, ám pár száz méter után már csak 21 pilóta körözött a biztonsági autó mögött, Fernando Alonso



Ricciardo pénteken csúnyán összetört a Red Bullt, végül 4. lett

autója ugyanis megadta magát. Az eső alábbhagyott, s így, ahogy azt ilyenkor már megszokhattuk, a rádióbejársások alapján egyre több versenyző türelmetlenül várta, hogy megkezdődhessen a száguldás.

A safety car végül a 10. körben hagyta el a pályát, az élen Rosberg haladt, mögötte Hamilton, aki nem szakadt le csapattársától. Jenson Button azonnal kereket cserélt a biztonsági autó kiállása után, s mivel az intermediate abroncsokkal jó tempót tudott autózni, ekkor úgy tűnt, hogy akár a dobogóra is esélyes lehet az idén megszokottnál egyébként is



Lewis Hamilton

„Jó versenyt futottam, de nehéz hétvége volt a mostani, beleértve a mai napot is. Nagyon sok eső esett, rendkívül nehéz körülmények között versenyeztünk. Sikerült elkapnom a fonalat, megvolt a ritmus, nagyon emlékeztetett az egész a 2008-as silverstone-i versenyre. Remélem, hogy Jules jól van.”



MINDENFÉLE

Sebastian Vettel nagy bejelentését követően a Ferraritól borítékolhatóan távozó Fernando Alonso a szokásosnál is rejtélyesebb nyilatkozatot adott jövőjéről a sajtó munkatársainak: „Az elmúlt két-három hónapban rá kellett volna jönnötök, merre tartok, de nem értették meg. Amikor majd elmondom, megértitek, és azt mondjátok majd: tényleg, tudnunk kellett volna!”

A Red Bull szombat reggeli sajtóközleményében nemcsak Vettel távozását jelentette be, de egyúttal **megnevezte a négyszeres bajnok utódját is Danyil Kvjat személyében.** Az ifjú orosz, aki tavaly még a GP3-ban versenyzett, s csak idén töltötte be huszadik életévét, 2015-ben Daniel Ricciardo csapattársa lesz. Helyét a Toro Rossónál valószínűleg a WSR bajnoki címe felé tartó Carlos Sainz Jr. tölti majd be, de ezt hivatalosan még nem erősítették meg.

A 24. körben a versenyigazgatás megfelelőnek tartotta a körülményeket





Bianchi nagy tempóval egy autót mentő munkagépnek csapódott, és súlyos sérüléseket szenvedett, állapota lapzártánkkor válságos volt. A fiatal francia mentésének képei ijesztően hasonlóak, mint amelyeket Imolában készítettek Senna balesete után

arra, hogy engedélyezze a DRS használatát, amit Lewis Hamilton pár perc múlva ki is használt, s az egyes kanyarban egy bátor külső íves manőverrel megelőzte Rosberget. A német ezt követően visszaesett, érződött, hogy valami nincs rendben az autójával, s úgy tűnt, hogy akár Vettelék is veszélyesek lehetnek rá. Ha nem szakítják félbe a versenyt, talán még a dobogót is elbukja, ám hogy mi történt volna, sosem fogjuk megtudni, de igazán nem is számít...

A futam 41. körében nem sokkal azt követően, hogy az eső újra rázendített, s többen úgy döntöttek, hogy visszateszik az extrém esőgumikat, Adrian Sutil a Dunlop-kanyarban elvesztette uralmát Sauberje felett, és a gumifalba csapódott. A mentés rendben megkezdődött, Sutil kiszállt az autóból, egy traktor pedig elindult, hogy kiemelje a roncsot a bukótérből. Az eső egyre jobban esett, a látási viszonyok a közelgő alkony és a sűrű felhők miatt folyamatosan romlottak, de a biztonsági autót nem küldték be, hanem dupla sárga zászló lengetése mellett indult el a traktor a Sauberrel, hogy azt biztonságba helyezze a korlát mögött.

Amikor a mentés félbeszakadt, s beküldték a biztonsági autót, a legtöbben még nem tudták, mi történt valójában, miért állt le a rutin-feladatnak látszó kiemelés. Ám amikor Jules Bianchi körideje a többiekével ellentétben nem jelent meg az élő időmérésen, majd feltűnt, hogy annak ellenére, hogy a Sauber fekete, a sportbírók mégis piros roncsdarabokat

tesznek odébb a traktor mögött, hirtelen minden világos lett...

Jules Bianchi egy körrel Sutil után ugyanott és ugyanúgy veszítette el uralmát az autója felett: hiába próbált lassítani, a Marussia felpattant a bukótérben, és becslések szerint 200 kilométer per óra körüli sebességgel vágódott a traktor hátuljának. Az autó bal oldala szinte teljesen eltűnt, a bukókeret leszakadt róla, s a versenyzőt csak a túlélőcella védte meg az azonnali haláltól, ám még ez a rendszerint sérthetetlen védőelem sem vészelte át káro-

sodás nélkül a találkozást a hat és fél tonnás monstrummal.

A helyszínre megérkezett az orvosi autó és a mentő, a versenyt pedig hamarosan piros zászlóval leintették, majd pillanatok múlva bejelentették, hogy nem lesz folytatás. A dobogón végzett Hamilton, Rosberg, Vettel hármassal azonnal közölték a történeteket, a díjátadó előtt a pilóták arca mindent elárult. A helyszíni nézők ekkor még nem tudhatták, milyen dráma zajlik tőlük néhány száz méterre, legfeljebb akkor kezdhettek



2

Nico Rosberg

„A csapat számára jó hétvége volt ez, hiszen ismét kettős győzelmet arattunk, Lewisnak pedig gratulálok a mai sikeréhez. Nyilvánvaló, hogy a gondolataim most Jules körül forognak, hiszen úgy tűnik, hogy komoly lehet a helyzet. Minden jót kívánok neki.”

3

Sebastian Vettel

Nehéz körülmények között indultunk el, arra is várnunk kellett, hogy egyáltalán elkezdhessünk versenyezni. Onnantól kezdve élvezetes volt a dolog, de itt nagyon erősen kell koncentrálni, hiszen borzasztóan könnyű hibázni. A safety carnak köszönhetően lehetek itt a dobogón, de most én is Jules-re gondolok.



sejteni valamit, amikor pezsgőzés helyett lassú, egykedvű mozdulatokkal nyugtázták jó eredményüket a dobogósok. A sokkos állapotban lévő Sutil, aki a mezőnyből egyedülként szemtanúja volt az esetnek, nagyon borús képet festett a helyzetről a lassacskán sötétbe burkolózó Suzukában.

Bianchit rohammentő vitte kórházba, megműtötték, majd az intenzív osztályra került. A balesetet követő napokban megjelent

csekély számú hivatalos jelentésben a „kritikus” szó sosem maradt el a francia versenyző állapotának jellemzéséből, de idővel legalább a „stabil” is odakerült mellé. E sorok írásakor ez minden, amit tudunk, jelenleg nem tehetünk többet, mint hogy bízunk abban, hogy Felipe Massa öt évvel korábbi esetéhez hasonlóan Jules Bianchi is teljesen felépül sérüléseiből, és talán még a versenypályára is visszatérhet majd...

A Japán Nagydíj végeredménye

1		Lewis Hamilton Mercedes F1 W05 44 kör 1:51:43,021	12		Kimi Raikkönen Ferrari F14T + 1 kör
2		Nico Rosberg Mercedes F1 W05 + 9,180	13		Esteban Gutierrez Sauber C33–Ferrari + 1 kör
3		Sebastian Vettel Red Bull RB10–Renault + 29,122	14		Kevin Magnussen McLaren–Mercedes + 1 kör
4		Daniel Ricciardo Red Bull RB10–Renault + 38,818	15		Romain Grosjean Lotus E22–Renault + 1 kör
5		Jenson Button McLaren–Mercedes + 1:07,550	16		Pastor Maldonado Lotus E22–Renault + 1 kör
6		Valtteri Bottas Williams FW36–Mercedes + 1:53,773	17		Marcus Ericsson Caterham CT05–Renault + 1 kör
7		Felipe Massa Williams FW36–Mercedes + 1:55,126	18		Max Chilton Marussia MR03–Ferrari + 1 kör
8		Nico Hülkenberg Force India VJM07–Mercedes + 1:55,948	19		Kamui Kobayashi Caterham CT05–Renault + 1 kör
9		Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR9–Renault + 2:07,638	20		Jules Bianchi Marussia MR03–Ferrari + 3 kör
10		Sergio Perez Force India VJM07–Mercedes + 1 kör	21		Adrian Sutil Sauber C33–Ferrari + 4 kör
11		Danyiil Kvjat Toro Rosso STR9–Renault + 1 kör	Nem ért célba Fernando Alonso Ferrari F14T 3. kör		

MINDENFÉLE

Szombaton a két egykori csapattárs, **Fernando Alonso és Felipe Massa gondoskodott a jókedvről**: miközben Alonsót az újságírók arról kérdezték, hol folytatja karrierjét, Massa mögé lopózott és megkérdezte, hogy tényleg a Caterhamhez igazol-e. Alonso válasza nem maradt el, és azt javasolta Massának, hogy térjen vissza a Ferrarihoz – valószínűleg az ő helyére...

Kimi Raikkönen immár hivatalosan is elvált korábbi feleségétől, a 2001-es Miss Skandináviától, Jenni Dahlmantól. A válókeresetet már tavaly tavasszal beadták, de a bíróság hivatalosan csak a Japán Nagydíj péntekén mondta ki a vádlást, így a Jégember immár zavartalanul készülhet az apaságra kedvesével, Minttu Virtasennel.

Véget ért a Formula-1 történetének leghosszabb pontszerző sorozata – már ami a csapatokat illeti. A Ferrari egymás után 81 futamon végzett legalább egyik versenyzőjével a legjobb tíz közt, most viszont a 2010-es Brit Nagydíj óta először nulla ponttal zártak egy futamot. A rekord legkorábban 2017 elején dőlhet meg, az aktuálisan futó leghosszabb sorozat ugyanis a Mercedesé – harminccöttel.

A Benetton és a Williams egykori Formula-1-es versenyzője, a jelenleg a Toyota Le Mans-programjában tevékenykedő **Alexander Wurz lett a pilóták érdekvédelmi szervezete**, a GPDA új elnöke – a munkáját a két eddigi igazgató, Sebastian Vettel és Jenson Button segíti. Wurz mandátuma nagyon nehezen kezdődött, hiszen első hétvégéjén rögtön a lehető legkeményebb helyzettel, egy kollégája súlyos balesetével kellett megbirkóznia...

A pénteki szabadedzésen Max Verstappen történelmet írt, hiszen 17 évesen és 3 napon minden idők legfiatalabb versenyzője lett, aki egy F1-es hétvége hivatalos programja keretében pályára gördülhetett. A fiatal holland nem vallott szégyent, kezdeti bizonytalanságok után gond nélkül teljesítette az edzést, melyet a 12. helyen zárt. Verstappent még az a Vergne is megdicsérte, akinek a helyére került ezen az edzésen, s ül majd jövőre a Toro Rossónál: „Bár nem segítette a helyzetem, hogy az első szabadedzésen nem vezethettem, el kell ismernem, hogy Max remek munkát végzett délelőtt az autóval.”



PILÓTÁK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD
L. HAMILTON	0	25	25	25	25	18	0	18	25	15	15	0	25	25	25	–	–	–	266
N. ROSBERG	25	18	18	18	18	25	18	25	0	25	12	18	18	0	18	–	–	–	256
D. RICCIARDO	0	0	12	12	15	25	25	4	15	8	25	25	10	15	12	–	–	–	193
S. VETTEL	0	15	8	10	12	0	15	0	10	12	6	10	8	18	15	–	–	–	139
F. ALONSO	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	0	12	0	–	–	–	133
V. BOTTAS	10	4	4	6	10	0	6	15	18	18	4	15	12	0	8	–	–	–	130
J. BUTTON	15	8	0	0	0	8	12	0	12	4	1	8	4	0	10	–	–	–	82
N. HÜLKENBERG	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	0	1	0	2	4	–	–	–	76
F. MASSA	0	6	6	0	0	6	0	12	0	0	10	0	15	10	6	–	–	–	71
S. PEREZ	1	0	15	2	2	0	0	8	0	1	0	4	6	6	1	–	–	–	46
K. RAIKKÖNEN	6	0	1	4	6	0	1	0	0	8	12	2	4	0	0	–	–	–	45
K. MAGNUSSEN	18	2	0	0	0	1	2	6	6	2	0	0	1	1	0	–	–	–	39
J.-E. VERGNE	4	0	0	0	0	0	4	0	1	0	2	0	0	8	2	–	–	–	21
R. GROSJEAN	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	8
D. KVJAT	2	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	–	–	–	8
J. BIANCHI	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	2
A. SUTIL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
M. ERICSSON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
P. MALDONADO	0	0	0	0	0	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
E. GUTIÉRREZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
M. CHILTON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
K. KOBAYASHI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
A. LOTTERER	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABD
Mercedes	25	43	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43	25	43	–	–	–	522
Red Bull Racing	0	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18	33	27	–	–	–	332
Williams	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27	10	14	–	–	–	201
Scuderia Ferrari	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2	16	0	–	–	–	178
McLaren Mercedes	33	10	0	0	0	9	14	6	18	6	1	8	5	1	10	–	–	–	122
Force India	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	0	5	6	8	5	–	–	–	121
Toro Rosso	6	1	0	1	0	0	4	0	3	0	2	2	0	8	2	–	–	–	29
Lotus	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	8
Marussia	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	2
Sauber	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0
Caterham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	0

Elégtétel



Vergne számára komoly elégtételt jelentett a szingapúri szárnyalás és a Toro Rossótól az évad végén távozni kénytelen versenyző nem is titkolta, hogy reményei szerint sikerült felkeltenie a csapatok érdeklődését. „Ha jó autó van alatta, könnyebb megmutatni, hogy mire vagy képes. Most összejött és nagyon bírom benne, hogy valamelyik jó csapat észrevette ezt. Reménykedem abban, hogy jövőre is lehet helyem a Forma-1-ben” – nyilatkozta a francia.

ELTŰNT EGY FONTOS RÉSZLET ÉS NEM TUDJA AZ OKÁT?

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



simpxs.com



Fizessen elő most

32%

kedvezmény!

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

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

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

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

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



RÁADÁS
most minden előfizetéshez az **500** hihetetlen történet a Formula-1 világából című könyvét adjuk ajándékba!





Különvélemény

Cordero

Dávid Sándor rovata

Szívem szerint di Montezemolo márkí első keresztnevét írtam volna a címbe, ám amennyiben a Luca szerepelne ott, sokan talán beleesnének abba a csapdába, amelyet a két nyelv írásmódja rejt, s valahogy a Luca székre gondolnának, pedig egészen másról, sokkal gyászosabb dologról van szó.

Nevezetesen arról, hogy egy „őrült olasz”, név szerint Marchionne, státuszát tekintve momentán a Fiat elnöke, a nemzetközi sajtó közkedvelt kifejezésével élve „kirúgta” a Ferrari elnökét, Luca Cordero di Montezemolót, a szakma őszinte megdöbbenésére.

A lényegyet tekintve ugyan igaza van az ezerfejű Cézárnak, ahogy valamikor a sajtót emlegették, nekem azonban lenne némi hozzáfűzni valóm, konkrétan a „kirúgáshoz”.

Igaz ugyan, hogy a márkí címet nyilván csak én adományoztam Luca di Montezemolónak fentebb, lévén, hogy sejtésem szerint azt a család legidősebb fia viszi tovább, ha viszi, Luca viszont a papa, di Montezemolo márkí kisebbik fia, s így a címnek nem birtokosa, bár lehet. Nem tudom. Viszont, hogy közük van a Savoyai királyi házhoz, az nem titok.

„Úriember. Félreáll, hadd jussanak szóhoz mások is.”

reit, bár nem ő tervezte a gyenge motort és az elégtelen légellenállású karosszériát sem.

A hozzáértését persze nehéz lenne vitatni.

Fiatal diplomás (pontosabban kétdiplomás, egy olasz és egy amerikai egyetem elvégzése után) volt, amikor a Fiathoz került (500-as Fiattal kezdte versenyzői karrierjét), és éppen jókor ahhoz, hogy „kíségtse” az időse Enzo Ferrarit a bajból, amelyben a Scuderia éppen akkor leledzett. Nyílt titok, hogy Lucát a Fiat akkori elnöke, a feledhetetlen emlékü Signor Avvocato (Ügyvéd úr), Agnelli tette Enzo mellé, asszisztensnek, hogy segítse a munkájában. És mára történelmi tény, hogy az ifjú „playboy” (magyarul talán inkább aranyifjú),

De azt tudom, és szeretném is azonnal leszögezni, hogy Luca di Montezemolo először is úriember, mégpedig a szó legnemesebb értelmében. Ráadásul magasan képzett értelmiségi, sikeres üzletember, aki maga is volt már a Fiat elnöke, szóba került néhány éve, mint esetleges miniszterelnök-jelölt (bár ebből Olaszországban mindig is fölösleg volt). AFerrari-üzem a vezetése alatt jelenleg is sikeres a nemzetközi piacokon, Luca pedig éppen kétszer húzta ki a Ferrari csapatot, a Scuderiát fennállása két legnagyobb csávájából, tehát messze nem valamilyen Macska Jancsi, akit csak úgy ki lehetne rúgni.

Hanem lemondott.

Egyrészt, mert a jól értesültek szerint kölcsönösen utálják egymást Marchionnéval, s emiatt fölöslegesnek lát minden további együttműködést az egyébként valóban megszállottan „kirugdosó” szellemű elnökkel, másrészt nyilván befáradt már a Ferrarival való vesződségbe, az egyébként is válsággal küzdő Forma-1 világában.

Harmadrészt pedig: mert úriember. Félreáll, hadd jussanak szóhoz mások is. Hátha tényleg ő akadályozza a Ferrari versenysike-

aki hullámos hosszú szőke hajával még ma, 67 évesen is úgy néz ki, mintha csak az lenne, rövid idő alatt nem egyszerűen csak rendbe hozta a Ferrarit, hanem egyik aranykorába vezette.

Luca kereste meg és szerezte meg ugyanis a fiatal Laudát és Regazzonit, akik halomra nyerték a Ferrarinak a nagydíjakat, sőt Lauda két világbajnoki címet is. Ezt ma leírni könnyű, de megvalósítani ott és akkor nem volt egyszerű dolog.

Először is meg kellett győzni az öreg Mágust, hogy ezeket a fiúkat szerződtesse, aztán eligazítani a versenyzőket, hogy hogyan viselkedjenek az öreggel szemben. Rávenni a „link” Laudát, hogy minden verseny utáni reggelen, már hajnalban az első dolga legyen felhívni Enzót, hogy ő legyen az első, aki beszél vele, még azelőtt, hogy az öreg olvasta volna az újságokat – például.

Most, hogy Montezemolo búcsúzott, Niki Lauda nem tagadta meg magát, azon kevesek közé tartozván, akik nem felejtik el a barátaikat a bajban sem. Egy hosszú interjúban méltatta Luca érdemeit, s ennek végén azzal fejezte be, hogy: „Köszönöm Luca!”

Mármint azt a sok segítséget, amit fentebb az interjúban fel is sorolt. És fájtalta, hogy a Forma-1 ismét elveszíti egy gyakorlatilag pótolhatatlan emberét. Akkor, amikor a legnagyobb szükség lenne rá...

Ez persze az olyan „héjákat”, mint Marchionne, nem érdekli. Engem viszont érdekelne, hogy az olasz közvélemény hogyan fogadja, sőt hogyan veszi be Montezemolo lemondását. Például elfelejti-e most, amikor a Ferrari valóban mélyponton van, hogy éppen a legutolsó, legmélyebb pontról éppen Montezemolo húzta ki a Scuderiát?....

A történelmi esemény éppen Budapesten ment végbe, vagy legalábbis itt jelentették be, magam is jelen voltam az eseményen.

Enzo Ferrari halála után három évvel a Ferrari csapat már éppen 19 éve nem nyert semmit. Azaz világbajnokságot. És akkor, a már fentebb idézett Agnelli ügyvéd úr ultimátumot nyújtott be a Ferrarinak: három év laufot ad a csapatnak, és előtte mindent, amit



Montezemolo búcsúja Alonsótól. Lapzártakor még nem lehet biztosan tudni, de könnyen előfordulhat, hogy a spanyol is elhagyja a Ferrarit

kérnek, de amennyiben nem nyernek a kapott kedvezmények ellenére sem, akkor megszűnteti a Scuderiát!

Ez volt az a pillanat, amikor leszerződötték Schumachert, amikor az Agipot felváltotta a Shell, jött Todt, és jött Brawn...és amit csak most kezdenek emlegetni, igen, akkor jött elnöknek Luca Cordero di Montezemolo.

És vele egyvégtében öt világbajnoki cím sorozatban a Ferrarinak.

És áradoztak mindenkiről, csak éppen az elnökről nem, vagy csak ritkán. Most viszont vigye csak el a balhét egyedül.

Hát elviszi.

Mert úriember. Ráadásul egy laza, könnyed „fiú”, mondhatni még mindig aranyifjú,

a megszokott kétsoros öltönyében, vagy még inkább blézerében, a római orrával és lobogó hajával, ahogy megszoktuk. Mások ilyen korban már öreg emberek, Lucáról meg például Bernie Ecclestone még mindig úgy beszél, mintha tinédzser lenne, egy rakoncátlan, állandóan visszabeszélő kamasz. (Hogy belül meg sír a lelke?)

Néha (mindig?) én is ilyennek látom, talán, mert együtt öregszünk.

De azért ne feledjük, hogy ez a „kamasz”, nem is olyan régen kihúzott extra százmillió dollárt a Ferrari számára az öreg zsvány zsebéből...

Luca október 13-án még részt vesz Los Angelesben azon az ünnepségen, amelyen

a Ferrari 60 éves egyesült államokbeli jelenlétét ünneplik meg, s ezer (!) autójuk vonul majd fel a Rodeo Drive-on. Az ünnepelt ma is igen kelendő a tengerentúlon (és állítólag meg is marad külön márkának) köszönhetően az eddigi elnökének, Montezemolónak.

Nem tudom milyen „welcome drink”-et, szolgálnak majd fel neki, de remélem, hogy vöröset (pirosat), Enzo Ferrari, a Maranelói Mágus emlékére, mert a Mesternek ez a Bűvészinasa minden elismerést megérdemel.

Hogy aztán a Scuderiával mi lesz?

Azt kíváncsian várom.

Az „akadály” elhárult.

Annyi okos ember most majd biztos kitalál valamit.





Bravúros felzárkózás

HELL Racing Team: Wéber kétszer gázolt át a mezőnyön

A Seat Leon Eurocup ötödik fordulójának Monza pályája adott otthont. A nehézkes időmérőket követően a B3Racing versenyzője, Wéber Gábor 21. helyet javított vasárnap és kis híján a dobogót is elérte.

SZÖVEG: B3R HUNGARY • FOTÓ: TÓTH NORBERT, SEAT

A hétvége megmérettetései a pénteki szabadedzésekkel megkezdődtek, az első gyakorlatot Wéber Gábor 2:02.862-es idejével a negyedik helyen zárta. Bús Edina autójában a kormányösszekötő tönkrement, így sajnos ő nem tudott mérhető időt autózni. A délutáni szabadedzésen Wéber tizenhárom kört teljesített, 2:03.232-es legjobb idejével a tizedik helyen fejezte be a napot, míg Bús Edina 2:06.816-os idővel huszonhetediként végzett.

Az éjszakába nyúló autóbeállítások után bizakodva vágott neki a B3Racing a szombati

versenynapnak, amely az időmérő edzéssel kezdődött. A harmadik körben azonban kiderült, hogy a szerencse most sem akar a gárda mellé állni, ugyanis Wéber autójában egy kanyarkijövetel után elment a hajtás. A csapat bízott benne, hogy nem váltó a okozta a problémát, hanem a féltengely adta fel a szolgálatot, és mint kiderült, így is lett. Nagy örömet jelentett viszont, hogy Bús Edina egyre jobban érezni kezdte a pályát, és ez a mért időközön is jól látszódt. Edina a 20. helyen végzett, ideje 2:04.259, Gábor végül a 25. rajtpozíciót szerezte meg.



Az 1-es rajtszámú versenyző tapsot kapott Monzában



Wéber Gábor és csapattársa, Bús Edina komoly kihívásokkal küzdött egész évben



A hétvége első versenye szombat délután kezdődött. Wéber Gábor a verseny alatt folyamatosan tudott előrejönni és végül a nyolcadik helyet szerezte meg, miután Julien Brichet a versenyt követően 30 másodperces büntetéssel sújtották. Edinának sajnos ki kellett állnia a versenyből, miután többször is belementek.

A vasárnapi versenyen a HELL Racing Team pilótáinak meg kellett próbálnia most is a lehető legjobbat kihozni a futamból. Edina és Gábor ehhez méltóan bravúros versenyzést mutattak be. Gábor huszonegy helyet javítva a negyedik helyen, míg Edina a tizenhatodik helyen ért célba. A versenyt a francia Julien Briché nyerte a spanyol Pol Rosell előtt.

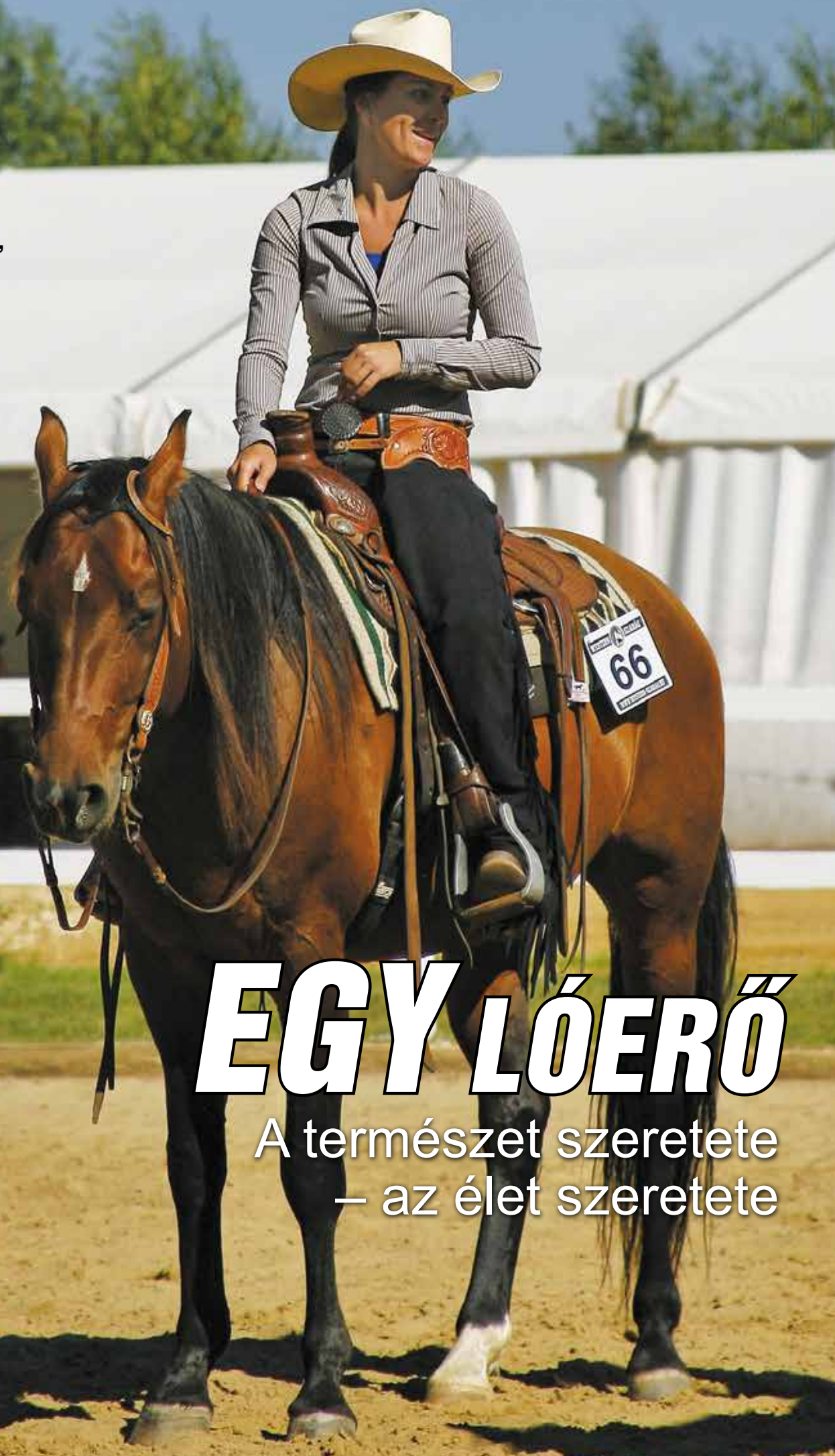
Már a dobogó is megvolt

A B3Racing szezonja nem indult gördülékenyen a 2010 után idén újracsatolt Seat Leon Eurocupban. Több más csapattal egyetemben őket is a turbómotor sorozatos hibái hátráltatták, Wéber Gábor emiatt kettős kieséssel kezdte a szezont a Nürburgringen. Idő kellett, mire összeálltak a dol-

gok – a Salzburgringen fékhiba, a silverstone-i első versenyen egy nekiütköző rivális vetett véget a versenyének, ám a brit pályán rendezett második futam végére biztatón indult. Ott Gábor a pole-ból rajtolhatott, és bár egy korai kisodródás miatt kissé hátracsúszott, később egy remek

dupla előzésnek köszönhetően visszakapaszkodott a harmadik helyre, megszerezve a csapat eddigi egyetlen dobogóját. Wéber az idei utolsó, barcelonai forduló előtt a bajnokság 10. helyén áll, de csak két ponttal van lemaradva a 8. pozíciótól, amit hibátlan versenyzéssel akár meg is szerezhet.

Bús Edinának nagyobb szerencséje volt a technikával, első kiesését csak most, Monzában könyvelte el. Eddig egy pontszerzésnek örülhetett a Salzburgringen elért 8. helyével. A tabellán mások mellett a mezőny két másik hölgyversenyzőjével vív kiélezett csatát.



EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete

Dupla győzelem

Nagy Norbi Pergusában utolérhetetlen volt

Az MGS Racing Team és az RCM Motorsport közösen készült az ETCC pergusai versenyére. Az összehangolt csapatmunka, a folyamatos felkészülés és edzés meghozta az eredményét Nagy Norbert számára.

SZÖVEG: KOSARAS RENÁTA • FOTÓ: MGS RACING TEAM

Nagy Norbi Szicíliában, Pergusában az idei év utolsó ETCC-versenyén megfoghatatlan volt. Az év fordulatos volt számára, hiszen versenyzett Chevrolet Cruze S2000-es versenyautóval, amivel szintén a zsebében tudhat egy franciaországi futam 3. helyezést. Majd következett egy WTCC-futam Spában, ahol ugyancsak harmadik lett a TC2-es kategóriában. Olaszországban pedig – megkoronázva évét – a dobogó legfelső fokára állt az SMT kategóriában az ETCC mindkét futamán.

Már a pénteki szabadedzésen látható volt, hogy az autó, a Seat Leon Super Copa és Norbi egymásra találtak. Nem volt teljesen ismeretlen számára a technika, mert a 2013-as évet is ezzel versenyezte végig az ETCC-ben, és most visszatért hozzá. A teszteken a legjobb köridőket hozta kategóriájában, és nem volt ez másként a szombati időmérőn sem. A kategória legjobb eredménye és az



összetett ötödik hely magabiztos vasárnapi kezdést hozott magával.

„Egy nagy baleset után újraindították a mezőnyt, majd sikerült mennem egy olyan időt, ami után nem forszíroztam tovább. Kijöttem és az autóban vártam, hogy megjavítja-e valaki az időmet. Nagyon feszült percek voltak” – idézte fel az időmérő történéseit a pilóta.

Vasárnap az első futamon a kategória első és az abszolút nyolcadik hely a második futamra is sok jót ígért, hiszen a fordított rajtrácsnak köszönhetően Norbi az első rajtkockából indulhatott. Öt körön keresztül meg is tartotta elsőségét a többi kategória indulóival szemben is, és ez pont elég volt arra, hogy az SMT mezőnyével szemben 20 másodperces előnyt építsen ki. Végül a kategóriagyőzelem mellett egy abszolút 5. helynek örülhetett.

A verseny után kitörő örömmel nyilatkozta: „Nagyon boldog vagyok, megcsináltuk! Titkon reméltük, hogy összeáll minden ezen a hétvégén, de mivel ez egy technikai sport, sok mindennel kell számolni. Mi is küzdötünk műszaki gondokkal ugyanúgy, mint a többiek. A pergusai pálya eszi az autókat, ezen a hétvégén három lengéscsillapítónk tört, de a végeredmény a legfontosabb, és kemény munkával, a csapattal közösen elértük a célunkat.”



Pergusában minden összeállt Nagy Norbinak, két kategóriagyőzelmet gyűjtött be a magyar pilóta



WTCC

Orosz himnusz Kínában

Két hónap szünet után Pekingben kezdődött meg a WTCC ázsiai „hajrája”, az első kínai fordulóban a pole-t meglepetésre a chevrolet-s Tom Chilton szerezte meg. A brit versenyző rajtja is remekül sikerült, hiszen megtartotta vezetését, mialatt Muller átugrotta az első sorból induló Gabriele Tarquinin. Három kör elteltével be kellett küldeni a safety cart, miután Borkovic és Munnich összeütközött, és mindketten a falnak csapódtak – szerencsére a versenyzők épségben szálltak ki az autóból. A safety car nyolc körön át bent maradt (igaz, a pálya nagyon rövid), ezt követően Chilton újra elkezdte kiépíteni előnyét, miközben Tarquini Mullert támadta, ám az olasz néhány kör múlva kénytelen volt a boksza hajtani műszaki hiba miatt. Ezáltal Lopez jött fel a harmadik helyre, és csapattársa mögött célba érve gondoskodott róla, hogy ne veszítsen sokat a bajnokságban meglévő tetemes előnyéből. Morbidelli lett a negyedik Loeb előtt, míg a hatodik helyen az

onnan is rajtoló Michelisz Norbert zárta a futamot.

A második versenyt a fordított rajtrácsnak köszönhetően a ladás Rob Huff kezdhetette meg az első rajtkockából, aki hasonló lehetőséggel a kezében már legutóbb Argentínában is kisebb csodát vitt véghez azért, hogy a második helyre tudta behozni az orosz márkát, ezzel egyúttal rajtolt mellőle, aki a futam nagy része során tisztes távolságból követte Huffot, így nem is tudott támadást indítani ellene, és ezúttal a legfőbb veszélyt jelentő Citroennek is fogatlanok voltak. A franciák Loeb révén állhattak fel a dobogó harmadik fokára, akit Jose Maria Lopez követett a célban, míg a harmadik Citroennel Muller a 9. helyen ragadt, így tovább nőtt hátránya a pontversenyben. A sokáig a negyedik helyen autózó Micheliszt Lopez megelőzte ugyan, de ötödikként így is érté-



kes pontokat szerzett. Huff sikere történelmi jelentőségű, hiszen ő tudta elsőként a csúcsra juttatni az orosz márkát, ezzel egyúttal őnmaga 26. futamgyőzelmét szerezte a WTCC-ben. A tavaly még Seatot vezető brit az idei szezonra kötelezte el magát a Lada mellett, és bár a csapat 2014-et is nagy lemaradásban kezdte, úgy tűnik, lassan beérnek az erőfeszítések.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Jose Maria Lopez (ARG)	Citroen	339
Yvan Muller (FRA)	Citroen	273
Sebastien Loeb (FRA)	Citroen	238
Tiago Monteiro (POR)	Honda	146
Gabriele Tarquini (ITA)	Honda	126

Gokart

Mick Junior sikerei

A tavaly decemberben súlyos balesetet szenvedő Michael Schumacher fiának neve egyre többször tűnik fel a különböző tudósításokban, hiszen újabb és újabb sikereket ér el gokarttal. A 15 esztendő fiatal tehetség a hétvégén Franciaországban szerepelt, ahol az FIA KF-Junior kategóriájában igyekezett minél jobb eredményt elérni. Az ifjú tehetség általában édesanyja leánykori nevén, Mick Betsch-ként versenyez, ezúttal viszont Mick Junior néven indult el a versenyen, ahol végül a bajnokság második helyét vívta ki magának. A pilótacsemete így nyilatkozott a verseny után: „Természetesen nagyon büszke vagyok erre a roppant fontos eredményre, de az is egyértelmű, hogy a célom a világbajnoki cím.”



DTM

Marco Wittmann bajnok

A DTM-ben második évét töltő, s a szezon első hét versenyéből négyet nyerő Marco Wittmann úgy érkezett meg a Lausitzringre, hogy ha legfőbb riválisaihoz képest nem veszít túl sok pontot, már két futammal a szezon vége előtt bebiztosíthatja bajnoki címét. Wittmann a hetedik rajtpozíciót szerezte meg az időjárás által felborított szombati napon, melyen 120 helyett csak 15 percnyi szabadedzést tudtak tartani az extrém köd miatt, s az időmérő is rövidebb lett a tervezettnél. A pole-t a mezőny legfiatalabbja, Pascal Wehrlein szerezte meg. Másnap a mezőny vizes pályán rajtolt el, Wehrlein meg tudta őrizni vezető pozícióját, Wittmann pedig folyamatosan a pontszerzők közt autózott, tudván, hogy a bajnokság megnyeréséhez nem is kell az élre törnie. Miután három üldözője közül csak Rockenfeller szerzett pontot, ő is csupán egyet, az ifjú német hatodik helyével bebiztosította magának az összetettbeli sikert. A Mercedes idén először tudta a legtöbb pontot szerezni a három gyártó közül, miután Wehrlein megőrizte első pozícióját, amivel ő lett minden idők legfiatalabb DTM-győztese, több mint két évvel döntve meg Dario Franchitti rekordját. Wittmann tehát bajnokként érkezett Zandvoortba, Wehrlein pedig a Mercedes F1-es csapatának frissen szerződöttest tesztpilótájaként. Hollandiában igazi flúgos futamot rendeztek, melyen Mattias Ekström útja négy biztonsági



autós szakaszon, egy merész taktikán és számos előzésen át vezetett a győzelemig, mellyel megszakította az Audi egy, illetve saját maga három éven át tartó nyeretlenségi sorozatát. Wittmann második lett, ami Martin hatodik helyével együtt a BMW Team RMG története első csapatbajnoki címét jelentette, így a hockenheimi szezonzáróra már csak a gyártók pontversenye maradt nyitott: a BMW 21 pontos előnye az Audival szemben jelentős ugyan, de nem behozhatatlan.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Marco Wittmann (GER)	BMW	146
Mattias Ekström (SWE)	Audi	81
Christian Vietoris	Mercedes	69
Edoardo Mortara (ITA)	Audi	68
Mike Rockenfeller (GER)	Audi	54

USCC

Fittipaldi és Barbosa a bajnok

Az atlantai tízórás versennyel, azaz a Petit Le Mans-nal zárult az ALMS és a Rolex Series összeolvadásából született USCC első szezonja. A tizenkét biztonsági autós szakaszt hozó futamon a prototípusok versenyét Max Angelelli, valamint a Taylor testvérek, Ricky és Jordan nyerték az utóbbiak apja által vezetett Wayne Taylor Racing 10-es számú Dallara-Chevrolet Corvette-ével, miután az utolsó előtti órában megelőzték Christian Fittipaldi és Joao Barbosa szintén Chevrolet-motorral hajtott autóját. Az Action Express párosának azonban a második hely is elég volt a bajnoki cím bebiztosítására, így ők lettek az új széria első győztesei.



Könyvtár

Maserati 250F

Tavaly pótolhatatlan veszteség érte a Forma-1 világot: közlekedési balesetben életét veszítette az egyik legnevesebb szakíró, Anthony Pritchard. A szerző halála előtt három könyvön is dolgozott, melyek közül a „Maserati 250F in Focus” nyáron került a könyvesboltok polcaira. Ez a Forma-1 történelmének egyik leghíresebb versenyautójának állít emléket. A típusról korábban több mű is

napvilágot látott, melyek elsősorban az autó műszaki tulajdonságait és a fejlesztés lépéseit mutatták be. Pritchard azonban egy másik megközelítést választott. A technikai részleteket csak a legszükségesebb mértékben ismertetve, helyette valamennyi jelentősebb versenyt bemutatott, melyen a Maserati 250F részt vett, legyen szó gyári, vagy privát csapatok



által nevezett autókról. Mindezt 192 fotóval illusztrálta. A végeredmény egy 224 oldalas, alapos kutatómunkát tükröző könyv lett, melyből mindössze 1500 darab készült. Ennek következtében az ára (60 font) némileg magasabb a megszokottnál. A Veloce Publishing kiadó gondozásában megjelent mű megvásárolható a kiadó honlapján (www.veloce.co.uk), ISBN száma: 978-1-845845-63-6.

SEAT Leon EC

Ficza a bajnokságért

Miután a spái fellebbezést elutasították, azaz elvették futamgyőzelmét, Ficza Ferenc Monzában próbálta meg egy jó szerepléssel átvenni a vezetést a bajnokságban: sikerült

is neki, hiszen az első futamon sokáig a második helyen autózott, s bár végül csak negyedik lett, így is értékes pontokat gyűjtött az összetettben. Ficza vasárnap a hetedik pozícióban zárt, így a vezetést elveszítette ugyan, de egyetlen pont hátránnyal utazhat

a novemberi spanyolországi szezonzáróra. A SEAT Leon Európa-kupa történetének három eddigi szezonjából egyébként kettőt magyar versenyző nyert meg: 2009-ben Michelisz Norbert, 2010-ben pedig Wéber Gábor ünnepelhetett év végén.



WEC

Audi-győzelem

Az austini hatórás versenyt, melyet a heves esőzések miatt 50 percre piros zászlóval félbe is kellett szakítani, az Audi Le Mans-ban győztes hármasa, Andre Lotterer, Benoit Treluyer és Marcel Fässler (#2) nyerte, akik ezzel a bajnokságban egyre közelebb kerülnek a szezon első két versenyét megnyerő Buemi, Davidson, Lapierre trióhoz (Toyota, #8). A 2-es Audi mögött a testvérautó, az #1-es végzett: Kristensen, Duval és di Grassi tíz



másodpercet adtak a dobogó alsó fokára odaérő #8-as Toyotának. Pedig a verseny elején úgy tűnt, hogy nekik áll a zászló, a Toyota (sőt a Porsche is) gyorsabbnak látszott az Audinál, de csak amíg meg nem érkezett az eső, onnantól kezdve már a német gyár autói voltak fölényben.

A gumitaktika nagyban hozzájárult az egység győzelméhez: a verseny harmadik órájában Treluyer autójára barázdálatlan hibrid intermediate abroncs került fel, míg Kristensenére esőgumi. A felszáradó pályán előbbi bizonyult jobb

döntésnek, amit az is igazolt, hogy Neel Jani egy ideig az első helyet ostromolta, ám végül a dobogóra sem fért fel a #14-es Porsche, miután az utolsó szakaszban műszaki nehézségekkel szembesültek.

A #8-as Toyotának kalandos útja volt a dobogó alsó fokáig: a futam elején Buemi remek tempót ment, s úgy is fél perc előnyt rakott össze, hogy egy ízben megpördült. Ezt követően Lapierre ült az autóba, akin kifogott az eső, hibázott, és elsüllyedt a kavicságyban – még a piros zászló előtt. A Toyota körhátrányból kezdte meg a felzárkózást, ami végül eredményesnek bizonyult, mindhárom versenyző jó köröket



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (LMP)

Davidon–Lapierre–Buemi	Toyota	96
Lotterer–Treluyer–Fässler	Audi	85
Kristensen–di Grassi	Audi	72
Heidfeld–Prost–Beche	Rebellion	48
Lieb–Dumas–Jani	Porsche	45

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (GT)

Vilander–Bruni	Ferrari	106
Makowiecki	Porsche	81
Holzer	Porsche	63
Lietz	Porsche	61
Pilet	Porsche	55

Párizsi Autószalon

458 Speciale A

A Ferrari a párizsi autószalonon mutatta be legújabb, limitált modelljét, mely a maranelóiak valaha volt legerősebb spidere. Az úrkutatásban is használt anyagokból, tíz külön-



12H Hungary

Kettős Mercedes-siker

Az SPS csapat Mercedes-Benz SLS AMG GT3-ja nyerte a hatodik alkalommal megrendezett Hankook 12H Hungaryt, azaz a hungaroringi 12 órás versenyt. A Pierburg/Müller/Arnold összeállítású 4-es rajtszámú autó 345 kört, azaz több mint 1500 kilo-



A csekély érdeklődés mellett megrendezett versenyen egy Mercedes diadalmaskodott

métert tett meg fél nap alatt Magyarország első számú versenypályáján. A változékony időjárási körülmények közt rendezett futamon Arnoldék márkatársai, Kroll, Heyer, Frankenhout és Eggimann az 1-es rajtszámú Mercedesszel biztosították az SLS AMG-k kettős győzelmét, mindössze 36 másodperc hátrányt összeszedve 12 óra alatt. A stuttgartiak ezzel a Hankook 24H Seriesben idei második győzelmüket aratták a májusi zandvoorti félnapos versenyt követően.

böző alumíniumötvözet felhasználásával épített kasztnit az aktív aerodinamika és az új motor három másodperc alatt repíti álló helyzetből szára. A tervezők emellett a biztonságra is gondoltak, az SSC technológia segítségével a kevésbé tapasztalt sofőrök is a határon gyorsíthatnak ki a kanyarokból.



WSR

Sainz a győzelem kapujában

Miután Moszkvában és a Nürburgringen egyre közelebb tudott férközni honfitársához, a bajnoki éllovas Carlos Sainzhoz, Roberto Merhi úgy érkezett Magyarországra, hogy egy újabb jó szerepléssel lőtávolságra kerülhet a nyár elején még utolérhetetlennek tűnő Red Bull-növendékhez. A Caterham F1-es autóját már két pénteki szabadedzésen kipróbáló ifjú spanyol a Hungaroringen hozta is, amit elvártak tőle, egy első és egy második helyével jelentősen faragni tudott hátrányán a dobogóról mindkét ízben lemaradó Sainzcal szemben, és a Paul Ricardra már a listavezető hely megszerzésének reményében utazhatott el.

A Toro Rossónál Max Verstappen kedvéért mellőzött Sainz azonban meg tudott újulni, és Le Castellet-ben mindkét futamot megnyerte, így összességében a tizenöt idei versenyből hétszer is ő állhatott a dobogó tetején. Merhinek csak egy negyedik és egy ötödik hely jutott, így Sainz előnye már 44 pont, ami azt jelenti, hogy a jerezi szezonzárón egyetlen hetedik, avagy egy nyolcadik és egy kilencedik hely is elég az összetett siker bebiztosításához, de még erre sem lesz szüksége, ha Merhi nem tudja mind a két futamot megnyerni – márpedig ilyen duplázásra idén csak Sainz volt képes, Le Castellet előtt Spában is.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Carlos Sainz Jr. (SPA)	DAMS	227
Roberto Merhi (SPA)	Zeta Corse	183
Pierre Gasly (FRA)	Arden	172
Oliver Rowland (GBR)	Fortec	138
Szergej Szirotkin (RUS)	Fortec	107



Kamion-Eb

Kiss Norbi esélye

A Kamion Európa-bajnokság utolsó előtti fordulóját Jaramában rendezték, ahol a szombat tökéletesen indult Kiss Norbi számára, hiszen ő volt a leggyorsabb mindkét szabadedzésen, és megnyerte az időmérőt is. Az első futamon a pole-ból indulva sima rajt-cél győzelmet aratott, majd a fordított rajtrács nyolcadik helyéről nagyot küzdött a második versenyen. Bár a start után már harmadikként fordult, egy mögötte történt koccanásnak áldozatul esett, és csak a pontzónán kívül tért vissza a pályára. Bajnokesélyesünk ezután nagyon kemény harcolt, s a dobogó sem tűnt elérhetetlennek, végül az ötödik helyen futott be. Major

Benedek az első futamon pontszerző helyről esett ki műszaki hiba miatt, így a második versenyre is odalett. A fiatal versenyzőnek másnap sem volt szerencséje: ismét az első tízben haladt, amikor kiesett. A csapat elmondása szerint a zolderi nagy baleset óta sorra jönnek elő a rejtett hibák a kamionból, s mivel úgy érezték, hogy a szünetben biztonságosan nem lehetne megjavítani a kormányművet, a magyar versenyző kihagyta a második versenyt. Kiss Norbi vasárnapja viszont szenzációsan kezdődött: megnyerte az időmérőt, majd az első futamon ismét magabiztos győzelmet aratott, pontosan úgy, mint szombaton, sőt, még a befutó is megismétlődött, mögötte ugyanis

ismét Hahn és Albacete végeztek a dobogón. A második verseny rajtja ismét nem alakult simán, Fernandes kiforgatta Norbit, ám a magyar versenyző nem maradt ott a pálya közepén, hogy ezzel előcsalja a piros zászlót, ahogy azt idén másoktól többször láhattuk, hanem a mezőny után eredt. Végül a hatodik helyen ért célba, és nem sokat veszített fő riválisaihoz képest, így az élen várhatja az október 11-12-i Le Mans-i szezonzárót.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Kiss Norbert	MAN	348
Antonio Albacete (ESP)	MAN	342
Jochen Hahn (GER)	MAN	341
Adam Lacko (CZE)	Freightliner	278
David Vrsecky (CZE)	Freightliner	220

Class One

Nemzetközi túraautó-formula

Immár hivatalosan is bejelentették, hogy 2017-től egységes motorszabályt vezetnek be a Német Túraautó Bajnokságban és a japán Super GT-ben, s a tervek szerint az Egyesült Államokban is elindítanak egy hasonló szériát. Három év múlva a DTM-be is olyan kétliteres, négyhengeres turbómotorok érkeznek majd, mint amilyeneket a Super GT már most is használ. Az új regula a Class One nevet fogja viselni. A megállapodást hozó tárgyaláson a két széria promótere és a gyárak képviselői mellett az amerikai motorsportszövetség, az IMSA is részt vett, akik a közeljövőben jelenthetik be, mikor fognak Class One



szabályok alapján versenyeket rendezni a tengerentúlon. Az új szabályok átjárhatóvá tennék a bajnokságokat, így a DTM, a Super GT és az amerikai sorozat résztvevői ellátogathatnának egymás versenyeire is a jövőben.



IndyCar

Álomnégyessel támad a Penske

Az IndyCar mezőnyének egyik legpatinásabb csapata, a Penske jövőre igazi álomcsapattal próbálja meg az ideai sikereket is felülmúlni. A címvédő, az ezüstérmes és a bajnoki negyedik, Will Power, Helio Castroneves és Juan Pablo Montoya mellett jövőre már az idén ötödik helyen záró Simon Pagenaud is az istálló tagja lesz, aki eddigi három teljes idényét egyaránt az első öt közt zárta Sam Schmidt autójával. A 2006-os Atlantic-bajnok francia 2007-ben a Champ Carban Power csapattársa volt, majd négy éven át hosszútávú versenyeken indult, 2010-ben ALMS-bajnok lett, 2011-ben pedig a második helyen zárt Le Mans-ban. Az IndyCarban 2012-ben bajnoki harmadik volt, eddig összesen négyszer tudott győzni, s idén ő nyerte az első Grand Prix of Indianapolis a tengerentúli versenyzés fellegvárában.



Ice watch

CHANGE. YOU CAN.



BMW Motorsport



www.ice-watch.com

Bajnoki ábécé

Marco Wittmann A-tól Z-ig

A DTM 2014-es bajnoki címét a Lausitzringen bebiztosító Marco Wittmann nem tartozik a sorozat legismertebb versenyzői közé. Az alábbi összeállításból most többek közt az is kiderül, mi a pilóta polgári szakmája, hogyan nyilatkozott az ünneplést követően, s az is, hogy boldogul a konyhában a fiatal német tehetség.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • **FOTÓ:** BMW

A mint ambíció

Saját elmondása szerint az ambíció Marco Wittmann egyik legfontosabb tulajdonsága, mely vezetési képességeivel és sebességével kiegészítve hozzásegítette őt a bajnoki címhez.

B mint büntetősúly

Sikerei miatt Wittmann szinte az összes versenyen az egyik legnehezebb autót vezette a súlykompenzációs rendszer értelmében. Egyedül a magyarországi hétvégén volt BMW-je könnyebb két márkatársánál, Farfus és Tomczyk autójánál.

C mint Coupe

Wittmann a versenypályán kívül egy 575 lóerős narancsszínű BMW M6 Coupéval közlekedik, melyet a gyártó kifejezetten az ő igényei szerint készített el.

D mint Dominic

Dominic Harlow versenymérnöként Wittmann egyik legközelebbi bizalmasának számít. A szakember a Formula-1-ben gyűjtött komoly tapasztalattal érkezett a BMW-hez.

E mint eufória

Győzelmeit követően Wittmann felmászik autója tetejére, s ott ünnepel. A lausitzi siker után így nyilatkozott az újdonsült bajnok: „Erősebb tetőre lesz szükségünk, hiszen kissé meghajlott alattam, amikor a bajnokságot ünnepeltem.”

F mint fiatal

Wittmann minden idők legfiatalabb német DTM-bajnoka lett az idén, ráadásul úgy nyert, hogy két futam még hátra volt a szezonból – utóbbira Bernd Schneider 2001-es győzelme óta nem volt példa.

G mint gasztronómia

Wittmann új lakásában igen nagy konyha van, ennek ellenére nemigen használja, mivel nem különösebben szeret főzni.

Ennek ellenére csapatával együtt idén részt vett egy főzőtanfolyamon.

H mint háló

A fiatal bajnok fontos szerepet tulajdonít a rajongókkal való közvetlen kapcsolattartásnak, így a közösségi hálónak is, épp ezért a Facebookon, a Twitteren és az Instagramon is aktívan jelen van.

I mint Ice-Watch

A belga óragyártó az első versenytől kezdve támogatja Wittmann DTM-szereplését. Eddig 18 futamon négy pole-t és négy győzelmet szerzett az Ice-Watch festését viselő autó.

J mint játék

Wittmann szívesen játszik videojátékokkal, különösen az új DTM-szoftverrel. „Ha van egy játék, melyben saját magammal játszhatok, azt ki kell használnom” – mondta erről az ifjú német.

K mint karosszérialakatos

Ez Wittmann polgári szakmája, melyet a mai napig gyakorol: amikor van egy kis ideje, beáll segíteni szülei garázsába. A lausitzi DTM-futam előtt egyedül vitte az üzletet, amíg szülei nyaralni voltak.

L mint lakóhely

Wittmann Fürthben született, és az 5700 lakosú Markt Erlbachban nőtt fel. Tavaly költözött vissza Fürthbe testvérével együtt.

M mint Mega

A bajnoki ünnepléskor Mega Marco felirattal ellátott pólók kerültek elő a Lausitzringen. „Ez lesz az új becenevem” – mondta mosolyogva Wittmann.

N mint Norisring

A nürnbergi utcai verseny számít Wittmann hazai versenyének, gyermekként sokszor kilátogatott a pályára, s a DTM előtt az F3-as Euroszériában is versenyzett itt.



O mint Oschersleben

Wittmann az oscherslebeni Motorsport Arenában teljesítette első Formula BMW-futamát 2007-ben, s itt aratta első győzelmét is. 2014-ben pole-pozíciót szerzett a kelet-németországi kisvárosban.

P mint praktikum

Annak ellenére, hogy így lett volna logikus, Wittmann nem apja garázsában, hanem máshol végezte szakmai gyakorlatát, Herbert Wittmann ugyanis attól félt, hogy összeveszenének, ha nála tanulna a fia.

Q mint Q3

Az újdonsült bajnok egyik legnagyobb erőssége az egykörös tempó, ő az egyetlen versenyző, aki a szezon első nyolc hétvégéjén egyaránt bejutott a Q3-ba.

R mint RMG

A Reinhold Motorsport GmbH áll Wittmann sikerei mögött. A BMW Team RMG idén érte el a nagy áttörést, Wittmann négy és Martin egy sikerének köszönhetően fölényesen vezetik a csapatok pontversenyét.

S mint serleg

Wittmann győzelmi trófeái a BMW-hez kerülnek, viszont mindegyikről kap egy másolatot, ezeket lakásában őrzi. A DTM-kupák mellett többek közt az idei nürburgringi 24 órás kvalifikációs versenyének győzelmi serlege is a polcán díszleg.

T mint testvér

Wittmann öccsével, Nicóval lakik 120 négyzetméteres fürthi lakásában.

U mint utazás

A 2014-es szezon közben Wittmann Tenerifén volt nyaralni, az idény végén pedig szeretne sielni. Elmondása szerint ezek az utak különösen hasznosak számára: „Kitisztul a fejed, és ezt követően sokkal élesebb leszel a sikerre.”

V mint vezető

Stefan Reinhold vezeti Marco Wittmann csapatát, a BMW Team RMG-t. Reinhold sokévyi F1-es és egyéb autósportos tapasztalattal a háta mögött döntött úgy, hogy DTM-csapatot kíván indítani, s a visszatérő BMW-vel kötött szerződést a 2012-es évre.

W mint Wittmann család

Wittmann szülei karrierjének kezdetétől fogva szinte minden versenyére ellá-

togattak. A gokartos időkben apja, Herbert foglalkozott a versenygéppel, míg anyja, Angelika főzött rájuk.

X mint Mister X

A szezon kezdete előtt az ARD csatorna egy kisfilmet készített a mezőny hét aktív DTM-bajnokával, melyben westernstílusban próbálták kitalálni, hogy ki lesz Mister X, a szezon bajnoka. A csatorna most egy folytatást készít, melyben természetesen Wittmanné lesz a főszerep.

Z mint Zandvoort

Wittmann ezen a pályán szerezte meg tavaly első DTM-es pole-ját, idén pedig már bajnokként térhet vissza Zandvoortba. Ezek után aligha meglepő, hogy ez az egyik kedvenc pályája.



Emlékezetes befutóval debütált
a forradalmian új sorozat

Elkezdődött

Egynapos versenyhétvége, utcai pályák, rengeteg ismert név, 20 pilóta és 40 autó, nyomukban pedig halk süvítés. Útjára indult a világ első teljesen elektromos autókat használó versenysorozata, a Formula-E.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • **FOTÓ:** FORMULA-E

Az idei év szeptemberében sporttörténelem íródott Pekingben. Az egykori olimpiai park, a Madárfészek és a Vízkocka stadionok környéke ismét benépesült, ám a nézők ezúttal nem a csarnokokban, hanem az utcán létrehozott ideiglenes lelátókon ültek, a sportolók pedig nem gerelyt hajítottak vagy pillangót úsztak, hanem formaautókkal köröztek a 3,4 kilométeres városi pályán. Valami azonban nem olyan volt, mint egy átlagos autóverse-

nyen. Érződött, hogy valami új illat van a levegőben – és nem a benziné.

Már Jean Todt állt az FIA élén, amikor a Formula-E koncepciója komolyan felmerült és lépések történtek egy olyan forradalmi versenysorozat megvalósítása érdekében, amely a jövő autópári technológiájának laboratóriuma lehet, és amely nem üzemanyagliterek ezreinek elégetése mellett hirdeti a környezeti tudatosságot. A projekt élére a spanyol

Alejandro Agag állt, akinek neve egyáltalán nem ismeretlen az autósportban: a háttérben mozgó szakemberként sokat tett a Formula-1 népszerűsítéséért hazájában, a sport több nagy üzleti megállapodását is segítette terő alá hozni, övé volt az utánpótlás-szériákban vitézkedő Barwa Addax csapat, és Flavio Briatoreval is vannak közös ügyletei.

Ahogy kirajzolódtak a projekt részletei, és lassan összeálltak a kirakós elemei, egy-

re több nagy név jelezte érdeklődését az új sorozat iránt. Az elektromotort a McLaren, a 320 kilogrammot nyomó akkumulátorokat a Williams szállítja, a karosszériáért a Dallara a felelős, míg az első évben még mindenki számára azonos autók tervezését a Spark Racing Technology és a Renault végezték, megalkotva a Spark-Renault SRT-01E névre keresztelt modelleket (a következő szezontól a csapatok már konstruktőrök lesznek, és az autók egyes elemeit maguk fejleszthetik).

A tíz csapat mindegyike két-két autót indíthat. Az istállók közé olyan nevek csatlakoztak, mint az IndyCarból ismert Andretti és Dragon, az egykori F1-es Virgin és Aguri vagy a Leonardo di Caprio nevével fémjelzett Venturi, de saját csapata van az egyik autóját is vezető Jarno Trullinak, valamint elköllezte magát egy-egy gárda mellett az Audi és a Renault is, aminek a későbbiekben lehet igazán jelentősége. A pilótafelállásra pillantva is elismerően csettinthezünk: az idénnyitón bemutatkozó 20 versenyzőből 13-an már az F1-et is megjárták, vannak rutinosak,

fiatal tehetségek és két hölgy is, akik mind számos különféle kategóriában nyertek már futamokat.

A felkészülést nem vette félvállról a sorozat, a nyári öt közös teszt nap mellett egy szimulációs eseményt is tartottak, amely során tét nélkül modelleztek le egy teljes versenyhétvéget az edzésekkel, időmérővel és versennyel együtt. Mindezek szokatlan módon egyetlen napon belül zajlanak le. A délelőtti háromnegyed- és félórás gyakorlások után jön a kvalifikáció, amelyen a 20 autó négy ötös csoportba sorsolva köröz, majd a nap fénypontját az 50-60 perces futam jelenti. A Formula-E 2014-15-ös szezonjának mind a tíz versenyét városok szívében, utcai pályákon rendezik, ezáltal karnyújtásnyi távolságra hozva a száguldást az emberekhez, miközben a lehető legrövidebb ideig okoznak fennakadást a városok életében. A helyszíneket illetően szintén hangzatos névsor állt össze, a sorozat megfordul a legendás Long Beach-en és Monacóban is, a szezonzárónak pedig London utcái adnak majd otthont.

Az autók végsebességét 225 km/órán korlátozták, a kanyargós utcai pályákon viszont így is kellően gyorsnak tűnnek. Az edzéseken és az időmérőn a maximális 200 kW-os (270 lóerő) teljesítménnyel működhetnek, a versenyen azonban ezt 150 kW-ra (202 lóerő) limitálják. Ezt öt másodperc erejéig 180 kW-ra növelheti az a három pilóta, akikre a rajongók a legtöbb online szavazatot adták le a rajtig – ezt a FanBoost nevű alkalmazást a versenyzők népszerűsítése és a sport interaktív tétele miatt vezették be, bár kérdéses, hogy hosszú távon mennyire lesz komolyan vehető ez a látványelem, hiszen félő, hogy folyamatosan ugyanazok az erős rajongótáborral bíró pilóták kapják majd meg ezt az extra teljesítményt.

A Michelin bordázott abroncsai száraz és vizes pályán is működnek, így kerékcserére csak defekt esetén van szükség. Egy boksziállást mégis be kell ütemezniük a pilótáknak, mégpedig egy újszerű jelenség, az autócseré miatt. Minden versenyző két autóval rendelkezik, ugyanis a jelenlegi



elektromos akkumulátorok egy töltéssel egész egyszerűen nem bírják végig az egyórás futamot. Féltávnál ezért mindenki beparkol a garázsba, sietve átugrik a menetre kész másik gépébe, és azzal folytatja útját. Erre az elsőre talán kissé mulatságos, de a taktikázásba mindenképpen új színt vivő folyamatra néhány év múltán várhatóan már nem lesz szükség, amikor a most még gyerekcipőben járó technológia elég fejlett lesz ahhoz, hogy egyetlen autóval is el lehessen jutni a célig.

A résztvevők vonzereje, az újszerűség és a nagy hírverés után persze komoly várakozás előzte meg a pekingi idénynitőt, ahol ráadásul az egyforma autók miatt nem voltak igazi esélyesek, így nagy talányt jelentett, hogy ki érez rá legjobban a körülményekre. Az edzések után Bruno Senna tűnt a pole első számú esélyesének, ám a sorozat első nagy fordulata máris bekövetkezett, amikor a brazil az akkumulátorral kapcsolatos gondok miatt nem tudott mért kört futni az időmérőn, így a rajtrács végére került. Az első hely Nicolas Prosté és az e.dams csapaté lett, amely alakulat vezetőségében apja, az F1-es világbajnok Alain Prost is szerepet vállal. A francia az élen tudott maradni a start után, de az első etapban az Audi Sport ABT két versenyzője, Lucas di Grassi és Daniel Abt a sarkában maradtak. Az autócseré után Prost lélegzetvételnyi előnyhöz jutott, ám hamarosan Nick Heidfeld zárkózott fel rá. A taktika szempontjából az energiakezelés jelenti a varázsszót, tehát aki ügyesen osztja azt be, az az utolsó körökben is képes lesz még támadni. A zárásra Prost és Heidfeld elhúztak a többiekől, és hamar világossá vált, hogy a sorozat első győztesének kiléte csak az utolsó pillanatokban fog eldőlni. A német tapadt riválisára és egyetlen előzési kísérletét az utolsó kör utolsó kanyarjára, egy szűk balosra hagyta. Heidfeld az egyenesben a belső íven Prost mellé vágott, és úgy tűnt, képes lehet bent tartani az autót – ám a francia egy elmért mozdulattal rárántotta a kormányt, a két versenygép összeütközött, s míg az e.dams a törött futómű miatt nem tudta bevenni az utolsó kanyart, az irányíthatatlanná vált Venturi a kerékvetőt ugratóként használva a levegőbe repült és a bukótérben a feje tetején állt meg. Heidfeld szerencsére úgy mászott ki belőle, mintha mi sem történt volna, és bár a győzelem esélyét vették el tőle, a hibázó Prosttal szemben is elnéző volt, aki-



Bruno Senna balesete miatt a biztonsági autó, a hibrid hajtású BMW i8 is bemutatkozott az első körben



vel évek óta csapattársak és barátok a Hosszútávú Világbajnokságban.

A drámai zárásban nevető harmadiként di Grassi futott be elsőként a célba, így a brazil lett a sorozat első futamgyőztese. Mögötte a több látványos előzést bemutató Franck Montagny végzett, a dobogóra pedig még Sam Bird állhatott fel. Heidfeld bukása akármilyen csúnya is volt, kétségtelen, hogy akaratlanul is jól jött a széria számára, hiszen azonnal a Formula-E-re irányította a világ figyelmét. De nem is érdemtelenül, hiszen a versenyre ettől eltekintve sem lehetett panasza – nagyszerű csaták alakultak ki, és nincs okunk azt feltételezni, hogy ez nem lesz így a továbbiakban.

Amin egyelőre nehéz eligazodni, az a számos különféle büntetés, amelyek között a hétvége sűrű menetrendje mellett az ember csak kapkodja a fejét. A pekingi rajtrácson láhattunk hátrасorolást a bokszutca túl korai elhagyásáért az időmérőn, valamint megjelentek a váltócsereért járó igen súlyos, tíz rajthelyes büntetések. A versenyen aztán osztottak áthajtásos büntetést pályaelhagyásért, ütközésért, az autócseré túl gyors elvégzéséért, ráadásul a leintés után három pilóta eredményéhez 57 (!?) másodpercet adtak hozzá, amiért túl nagy teljesítményen használták az akkumulátort. Ezek kommunikálásában mindenképpen lehet még javulni.

A sokak várakozásait felülmúló Formula-E összességében jelesre vizsgázott, és noha természetesen vannak még olyan hibái, amelyekre idővel majd figyelmet kell szentelni, az elektromos bajnokság egyértelműen megmutatta, hogy milyen potenciállal bír, az autósportok szerelmesei pedig megtalálhatják benne számításaikat. Az autók hangja egyáltalán nem keltett olyan felháborodást, mint amit idén a Formula-1 kénytelen átélni, hiszen fontos különbséget jelent, hogy az FE a kezdetektől fogva a motorhang hiányával hirdette magát. Agag ugyan hangsúlyozza, hogy sorozata a maga útját járja és nem az F1 alternatívája szeretne lenni, de mégis nehéz eltekinteni az összehasonlítgatásoktól, a két oldal szurkálódása pedig máris elkezdődött. Amikor júliusban Sebastian Vettelt arra kérték, mondja el a véleményét a hamarosan startoló elektromos szériáról, a projekttel nem igazán szimpatizáló bajnok egy magyarul nehezen átadható megnyilvánulással nem túl hízelgően „sajtnak” nevezte a Formula-E-t. Pekingben Agagot emlékeztették Vettel kritikájára, aki erre csak ennyit mondott: „Én szeretem a sajtot.”

Csapatok és pilóták

Amlin Aguri	Katherine Legge	Antonio Felix da Costa*
Andretti Autosport	Franck Montagny	Charles Pic
Audi Sport ABT	Daniel Abt	Lucas di Grassi
China Racing	Nelson Piquet Jr.	Ho-Pin Tung
Dragon Racing	Jerome d'Ambrosio	Oriol Servia
e.dams	Sebastien Buemi	Nicolas Prost
Mahindra Racing	Karun Chandhok	Bruno Senna
Trulli GP	Jarno Trulli	Michela Cerruti
Venturi GP	Nick Heidfeld	Stephane Sarrazin
Virgin Racing	Jaime Alguersuari	Sam Bird

* a DTM-ben versenyző da Costát a szezonnyitón Takuma Sato helyettesítette

Versenynaptár

1.	2014. 09. 13.	Peking ePrix	Kína
2.	2014. 11. 22.	Putrajaya ePrix	Malajzia
3.	2014. 12. 13.	Punta del Este ePrix	Uruguay
4.	2015. 01. 10.	Buenos Aires ePrix	Argentína
5*	2015. 02. 14.	?	?
6.	2015. 03. 14.	Miami ePrix	USA
7.	2015. 04. 04.	Long Beach ePrix	USA
8.	2015. 05. 09.	Monte Carlo ePrix	Monaco
9.	2015. 05. 30.	Berlin ePrix	Németország
10.	2015. 06. 27.	London ePrix	Egyesült Királyság

* a törölt riói futamnak nem találtak helyettest, a szervezők most azon dolgoznak, hogy valamelyik helyszínen két versenyt fusson a mezőny



Prost rárántotta a kormányt Heidfeldre



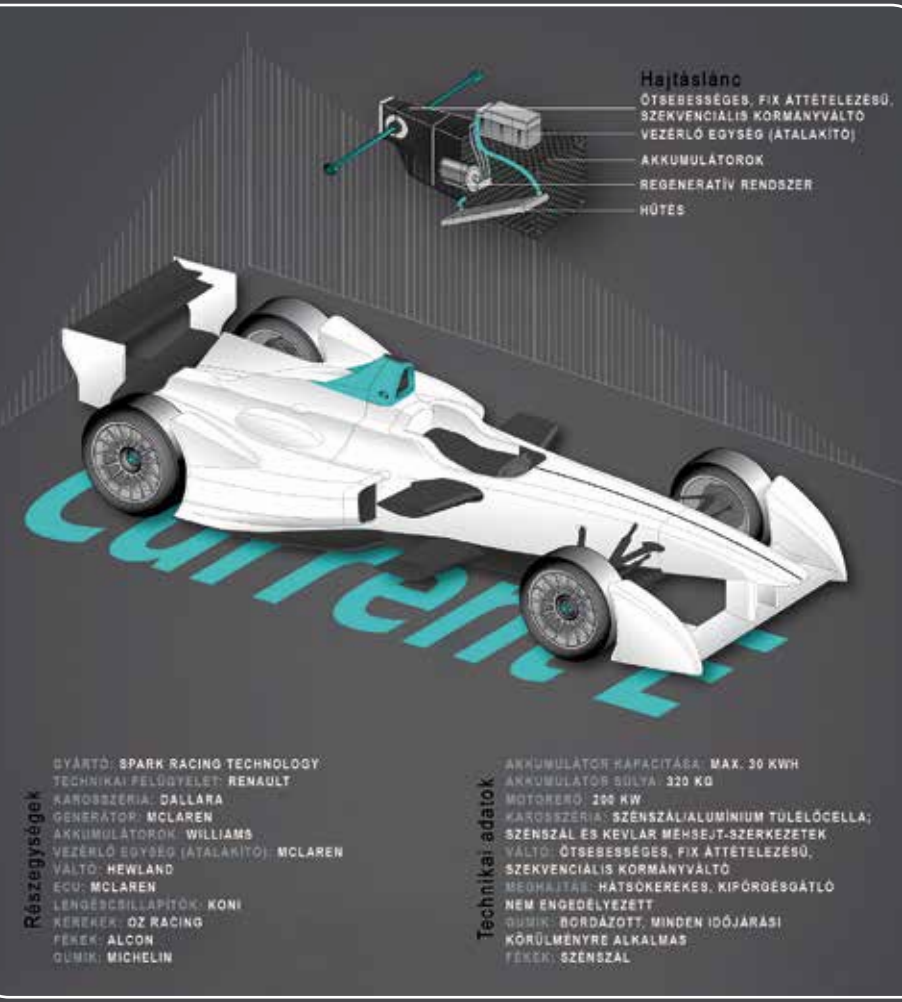
A német autóját megdobta a kerékvető



A Venturi a levegőbe repült



Heidfeld épségben szállt ki a roncsból





Marquez esett, a Yamaha nyert

Kétszer is: A szeptember nem a spanyol hónapja volt

Marc Márquez 11 versenyből 10 győzelemmel érkezett a misanói és aragóniai versenyekhez, de két eséssel távozott onnan. A nagydíjakat a rivális Yamaha nyerte, Valentino Rossi és Jorge Lorenzo is hazai győzelmeket ért el.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, CSAPATOK

A San Marinói Nagydíj címét viselő Misánóról mindenki tudta, hogy egy Yamaha-pálya, ezért a kékek mindenképp esélyesnek számítanak: csak hogy korábban a Honda győzött az összes Yamaha-pályán. De aztán Jorge Lorenzo megszerezte a gyári csapat idei első pole-pozícióját, Rossi a harmadik lett, kettejük közé Andrea Iannone ékelődött, a Ducati hozta azt, amit időmérőn már-már szokásosnak lehet nevezni. A bajnokságot 89 ponttal vezető Marquez csak a negyedik helyről startolt, szezonja legrosszabb pozíciójából.

Az előző három évben Misánóban legyőzhetetlen Lorenzo megszokott taktikájához folyamodott, jó rajtja után igyekezett nagy előnyt kiépíteni az első körökben, de

ez ezúttal nem sikerült neki. A 4. körben Rossi már csapattársa hátsó kerekén tapadt, egy sikertelen első próbálkozás után pedig a vezetést is átvette. Az olasz közönség kedvencének nem volt könnyű dolga, a kétszeres világbajnokot Marquez is leküzdötte, és az éllóvas nyomába eredt. A pikáns összecsapást, a 35 éves hétszeres bajnok és a MotoGP új, 21 esztendő urának párharcát tükön ülve figyelte a közönség, de a történet nem úgy érte el tetőpontját, ahogy azt remélni lehetett: a 10. körben Marquez kicsúszott.

A Doktor szépen kézben tartotta Lorenzo előtti előnyét, és megnyerte a versenyt, megtörve a Honda év eleje óta tartó uralmát. Az ünneplést a másik Yamaha második helye tette teljessé. Dani Pedrosa lett a harmadik, bár az élmezőnyt utoljára a rajtnál látta. Marquez motorját az esés után a pályabírók segítségével újraindították, a 20. helyre tért vissza, a legvégén sikerült az utolsó pontot megszereznie. Bajnoki előnye szempontjából a verseny csak egy szűnyogcsípéssel ért fel.

A nagy sebességű Motorland Aragon egy ízig-vérig Honda-pálya: Marquez és Pedrosa ki is sajátította az első két rajtkockát. Rossi és Lorenzo csak a 6. és 7. pozícióból startol-

„Marquez bajnoki előnye szempontjából az esés csak egy szűnyogcsípéssel ért fel.”

hatott. Pedrosa lerajtolta Marquezt, de az első kanyarban már Iannone – aki ismét az első sorból indult – vezetett. Lorenzo vilámlástartot vett, és a harmadik helyre jött fel. Marquez hamar utolérte Iannont, ketten csatáztak a vezetésért, aztán a fiatal olasz egy gyors szakaszon kicsúszott, rommá törve az új GP14.2-t. Az esés oka a vizes fű volt – csakúgy, mint nem sokkal később a 4. körben Valentino Rossi bukásáé. Az olasz kiszaladt a pályáról, a műfüves szakaszon megcsúszott, a motor pedig levetette magáról. Mivel agyrázkódást szenvedett, kórházba kellett szállítani ellenőrzésre, verseny utáni sajtótájékoztatóját is törölték. Szerencsére komolyabb baja nem esett.

Marquez és Lorenzo két alkalommal helyet cseréltek a verseny féltávjáig, amikor is a 13. körben fehér zászló jelent meg: arra figyelmeztette a versenyzőket, hogy a pálya

bizonyos pontjain megeredt az eső. A két spanyol több alkalommal pozíciót váltott, aztán csatlakozott hozzájuk egy harmadik Dani Pedrosa személyében, aki a második helyre jött fel, innen esett el nem sokkal később.

Öt körrel a fehér zászló felbukkanása után Aleix Espargaro döntött úgy elsőként, hogy motort cserél. Rövidesen többen követtek, Lorenzo is kiállt. Marc Marquez úgy gondolta, véghezviszi a lehetetlent, és a maradék négy körben slick gumikon marad. Nem sikerült neki, és Misano után ismét bukott.

A jól taktikázó Lorenzónak végül nem támadt ellenfele, és 10 másodpercnél is nagyobb előnnyel ért célba, végre ő is megszerezte első győzelmét idén – az első tíz verseny egyhangúsága után a négy nagy



Dovizioso látványos bukása után idő kellett, hogy összeszedje magát a ducatis pilóta

Eredmények				
Misano				
1. Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha	44:14,586	
2. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	+ 1,578	
3. Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	+ 4,276	
4. Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	+ 5,510	
5. Andrea Iannone	ITA	Pramac Ducati	+ 11,771	
Aragon				
1. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	44:20,406	
2. Aleix Espargaro	SPA	Forward Yamaha	+ 10,295	
3. Cal Crutchlow	GBR	Ducati Team	+ 10,312	
4. Stefan Bradl	GER	LCR Honda	+ 11,718	
5. Bradley Smith	GBR	Tech 3 Yamaha	+ 29,483	
A világbajnokság állása				
1. Marc Márquez	SPA	Repsol Honda	292	
2. Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	217	
3. Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha	214	
4. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	202	
5. Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	142	

Amikor felrobbannak a lelátók

Valentino Rossiként nyerni Olaszországban – az érzést csak egy ember ismeri, de sokat elmond, amit a tévében látnunk és hallunk. A Doktor a másik olasz pályán, Mugellóban megszakítás nélkül nyert 2002 és 2008 között. Bár a nagyobb imádat ott övezi, Misano talán még hazaibb pálya számára: 10 kilométerre található szülőfalujától, Tavulliatól, ez az a helyszín, ahol első köreit teljesítette verseny-motorral. Futamot 2008-ban és 2009-ben nyert itt: utóbbi volt utolsó olaszországi győzelme – a mostani elsőségig, amely a 10. hazai pályán.

„Azt hiszem, most vagyok a legjobb egész pályafutásom alatt. Egyáltalán nem érzem lassabbnak magam, mint amikor tíz-tizenegyet nyertem egy évben.”



Rossi idei első győzelmét szerezte, a barátja, Marco Simoncelli emlékére elnevezett pályán. Utoljára több mint egy évvel korábban, 2013 júniusában nyert, Assenben. Másodszor győzött azóta, hogy ducatis kitérője után visszatért a Yamahához: a királykategóriában 81., összesen 107. alkalommal állt a dobogó csúcsára. A sikerrel egy rekordot is felállított: első világbajnoki futamgyőzelme, az 1996-os brnói verseny óta 18 év és 26 nap telt el, megelőzte Loris Capirossit, akinek első és utolsó győzelmei között 17 év és 49 nap a különbség. 35 évesen és 210 napon Rossi 10. helyre jött fel a legidősebb futamgyőztesek rangsorában. Ha mint annyi másban, ebben a tekintetben is első akar lenni, még sokáig kell maradnia – Fergus Anderson hat évtizeddel ezelőtt 44 évesen nyert nagydíjat...



Misánóban hosszú idő után ismét a Yamaha dominált



A dobogó második fokára nagy meglepetésre Aleix Espargaro állhatott fel, pályafutása első pódiumát szerezte meg, a leintésnél épphogy megelőzte Cal Crutchlow-t. Egyben ez az első alkalom, hogy egy Open kategóriás motor végzett a legjobb három között. Marquez ezúttal is visszaállt esése után, aztán pedig ő is motort cserélt, ígéretes versenye teljes káosszal ért véget, 3 pontot azonban ismét megmentett. A két esés dacára előnye továbbra is három futamgyőzelemnyi, a következő hétvégén, Japánban bebiztosíthatja a bajnoki címet.



Espargaro második helye meglepetést jelentett a spanyol versenyen

H-MOTO TEAM: Dobogók sora



Kis Viktória (balra) indulásra kész. A pilóta folyamatosan jól teljesít

természetesen Bálintnak is!” – nyilatkozta Szilner János, Kovács Bálint edzője.

A többieknek sem lehetett okuk panasza: a Superstock 600-ban Csányi Gergő a pole-pozícióból vághatott neki az IMRC Cup versenyeinek, majd sokáig a második helyért küzdött, ám a leintéshez közeledve műszaki hiba jelentkezett nála, így végül meg kellett elégednie a harmadik pozícióval. Dobogóra állhatott Kis Viktória is, aki az Alpok–Adria mezőnyében szenzációsan versenyezve a hetedik helyen ért célba, ami az IMRC értékelésében (nem összekeverendő az IMRC Cuppal, amelyben csapattársa indult) a harmadik helyezést jelentette számára!

A 2007-es Európa-bajnok Győrfi Alen számára kevésbé alakult szerencsésen az év utolsó versenye, hiszen egy technikai probléma meggátolta abban, hogy a dobogós helyezésekért küzdjön. Végül a hatodik helyen zárta a futamot, az IMRC értékelésében viszont így is a második helyen zárt.

Kiválóan sikerült az Alpok–Adria Bajnokság, az IMRC Cup és a magyar nyílt gyorsasági motorosbajnokság Slovakia Ring-i idényszárója a H-Moto Team számára: Kovács Bálint megőrizte második helyét a 125SP kategória tabelláján – tette mindezt első nagypályás szerezésében, Kis Viktória, Csányi Gergő és Győrfi Alen pedig egyaránt dobogóra állhatott valamelyik értékelésben.

A 13 éves Kovács Bálint a vizes pályán mutatott óriási küzdelmének és az így megszerzett hatodik helyének köszönhetően megtartotta második helyét a 125SP kategória tabelláján – tette mindezt első nagypályás szerezésében, nála jóval rutinosabb vetélytársak ellen versenyezve! „Mondanom sem kell, hogy óriási öröm ez a csapatunknak, és



Másodszor is bajnok lett

Az ACIS Motorsport versenyzőjének újabb sikere

Koncsek Hajnalka, az ACIS Motorsport versenyzője az ACIS Motorsport színeiben idén is megnyerte a Speed Ladies Euro Cup szériát. Gyuricza Pétert, a csapat tulajdonosát és menedzserét a háttérrel kérdeztük.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO



„Megérdemlik, hogy a fő helyen álljanak a jövőre vonatkozó terveimben.”



Hajni kétszeres bajnoka a Speed Ladies Euro Cup gyorsasági motor versenysorozatnak. Így tervezték az évet?

Nem tudtuk milyen mezőnyre számíthatunk, benne volt a meglepetés lehetősége is. Hajni elég gyors és magabiztos, de tréningezni idén sem tudott eleget. Az év eleji esése, az időjárás bizonytalansága nem kedvezett igazán nekünk. De Hajninak nagy szíve van, és ezt ismét bizonyította. Szerettük volna a bajnoki címet ismét elhozni, de ezt csak most merjük elhinni, hogy meg is valósult.

Mit tehet a csapat, hogy egy ilyen értékes versenyzőt formában tartson, és hogy a sikerszeria ne érjen véget?

A rövid válasz a kérdésre az lenne, hogy pénzt kell szerezni a csapat számára, és akkor jön az eredmény. De persze nem csak ezen múlik. Alapvetően el kellett döntününk, hogy Hajni és Jakab Zsófi, a csapat másik versenyzője, akarnak-e professzionális versenyzők lenni. Ez sem megy egyik napról a másikra, de a döntést meg kellett hozni. Jövőre egy tréner segíti a felkészülésüket, és nyilván többet fognak gyakorolni is. Meg kell tanulniuk könnyedén motorozni. Az ember tudása véges, és akkor jön az akarat, ami nagyon veszélyes. Olyan technikai elemeket kell most tanulniuk, amire évek múlva sem biztos, hogy rájönnek maguktól. Professzionális versenyzőt kell melléjük rakni, aki gyerekkortól kezdve iskolászerűen tanult motorozni. Sok titok van elrejtve egy profi motoros tudásában.

Ez azt is jelenti, hogy több pénz áll majd rendelkezésre a jövő évre?

Ez az eredmény nagyban hozzájárult ahhoz, hogy felfigyeljen egy biztosítótársaság a lányokra. Ígéretet tettem az előtárgyalások során, hogy minden bejövő pénz rájuk költünk. Akkorát bizonyítottak, hogy megérdemlik, a fő helyen álljanak a jövőre vonatkozó terveimben.

Az ACIS Motorsport olybá tűnik a kívülállóknak, mint egy család, ahova nehéz bekerülni. Hogy érzi magát a csapat bajnoka pár nappal az utolsó verseny után?

Minden nap ünnepelünk. Ez most erről szól. Jakab Zsófi is velünk ünnepel, aki idén a negyedik lett és sokat segített csapattársának. Egy közös vacsora még vár ránk, amikor kicsit higgadtabban is megköszönhetem a lányoknak az idei teljesítményüket. Majd Ausztriába megyünk együtt, hogy a díjat átvesszük és motorok nélkül is eltöltsünk egy kis időt még együtt.

Idén is kiválóan teljesítettek a Speed Ladies Euro Cup-ban az ACIS versenyzői

A világ legjobbjai

Franciaország nyerte a Nemzetek Motokrosszát

Már 68. alkalommal rendezték meg a motokrossz olimpiájának nevezett Nemzetek Motokrosszát, ahol a versenyzők nem gyártók, illetve istállók, hanem országaik képviselőiként állnak rajthoz. Idén a lettországi Kegums adott otthont a sportág legnagyobb eseményének, az egyetlen olyan versenynek, melyen az európai központú világ bajnokság és a tengerentúli AMA Motocross Championship legjobbjai összecsaphatnak egymással. A helyszínről figyelhettük az eseményeket.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ, STROMMER BENJAMIN • **FOTÓ:** MONSTER

A versenyre összesen 34 ország nevezett be, köztük természetesen Magyarország is, de olyan meglepő nemzetekkel is találkozhattunk a résztvevők listáján, mint Puerto Rico vagy Luxemburg. A legnagyobb esélyesnek a három tavalyi dobogós, Belgium, az Egyesült Államok és Olaszország mellett az idén sérülése miatt sokat kihagyó Gautier Paulin által vezetett francia trió és Nagy-Britannia számított.

Az MXoN-en három kategóriában rendeztek futamokat, az MXGP (korábbi nevén MX1), az MX2 és az Open kategóriában is egy-egy versenyzőt indíthattak minden résztvevő nemzet. A pénteki médianap után szombaton a szabadedzésekkel kezdődött meg a program, majd délután következtek a három kategória kvalifikációs futamai. A pilóták helyezésszámainak összesítésével alakult ki azon 19 nemzet listája, akik egyenes ágon bejuthattak az A döntőbe, míg a következő 13 ország a másnapi B finálé első helyéért küzdhetett meg egymással, mely szintén fináléba jutást jelentett. A három vasárnapi futamon a húsz döntőbe jutott nemzet két-két versenyzője indult, az elsőben az MXGP és az MX2, a másodikban az MX2 és az Open, a harmadikban pedig az Open és az MXGP résztvevői álltak rajthoz.

De ne szaladjunk ennyire előre, hiszen a versenyeket megelőzően is zajlott az élet a kegumsi létesítményben. Pénteken a pályabejárást követően a csapattagok a bázisok felépítésével és a motorok előkészítésével, míg a versenyzők az újságírók kérdéseivel





A rajt pillanatában egyszerre negyven motor bñmbñlt

hangulatos helyszínt biztosított a rendezvénynek, a nemzeti csapatok a pályát környező fák tövében építették fel motorhome-jait, ami emberközelivé, szurkolóbaráttá tette az egész eseményt, hiszen a fel-alá sétálgató rajongók az egész hétvégén testközelből figyelhették a szerelőcsapatok munkáját, a versenyzők ott jártak köztük, hol motorral, hol gyalog, s utóbbi esetben bárki megállíthatta őket egy közös fotóra.

A pályaszéli domboldalak és a lelátók szombaton már a szabadedzések alatt kezdtek megtelni, egyesek zászlókkal, mások egyéb eszközökkel szurkoltak kedvenceik-

nek – a lelkes olasz csapat például nemzeti színűre festett guminővel biztatta honfitársait. A rengeteg árus, a folyamatos zene, a sokszínű rajongósereg igazi fesztiváljelleggel kölcsönzött az egész eseménynek, melyet sokan egy pillanatra sem hagytak el az egész hétvégén: a kerítéseken túl egyre több és több sátor, illetve lakóautó jelent meg. Remek volt a hangulat, sokan már délelőtt egy korsó helyi sörrrel a kezükben sétálgattak az alkalmi paddockban, a versenyzők szabad idejükben szívesen fogadták az autogramvadászokat, míg a pálya mellett magasodó fekete Rigen a pultosok energiaitalt, a csípős idő ellenére

magukból igen sokat mutató Monster-lányok pedig ajándéktárgyakat osztogattak.

A hangulat egyre csak fokozódott, egészen vasárnap kora délutánig, amikor viszont már minden szem a pályára szegeződött, hiszen megkezdődtek az A döntők, ahol eldőlt, hogy melyik ország nyeri a szezon megkoronázó Nemzetek Motokrosszá. Az első futamot némi meglepetésre nem a nagy esélyesek egyike, hanem az orosz Tonkov kezdte a legjobban, ám az ötödik körben Gautier Paulin átvette a vezetést, és fokozatosan növelte előnyét egészen a célig. A franciák 10 ponttal vezették a versenyt egy forduló után, míg

Fortuna nem volt a magyarokkal

Nehezen állíthatnánk, hogy a szerencse a magyar csapat oldalán állt a Nemzetek Motokrosszá. A csapások sora már két héttel korábban megkezdődött, hiszen Szvoboda Ben-

ce egy roppant szerencsétlen balesetben megsérült, így nem tudta vállalni a szereplést, de természetesen így is elutazott Lettországba, hogy támogassa a helyét átvevő Hugyec

Eriket, valamint a trió másik két tagját, Décsi Balázst és a csapat vezérét, Németh Kornélt. A magyar hármas a sorsoláson nagyon rossz rajthelyet kapott, a 34 résztvevőből a 31. pozícióba kerültek, ami roppantul megnehezítette a továbbiakat, a bajt pedig csak fokozta, hogy Hugyec Erik technikai gondokkal küzdött, Décsi Balázs pedig megsérült a szabadedzésen. A három délutáni kvalifikációs futam egyike sem alakult simán: Kornélt megbüntették, Balázst és Eriket pedig egyaránt fellökte egy riválisa a verseny elején, ráadásul utóbbi motorja meg is sérült az eset során. Így természetesen esély sem volt az egyenes ági döntőbe jutásra, s a vasárnapi B fináléban

kellett megpróbálni a lehetetlent: huszadikként bekerülni a délutáni mezőnybe.

Itt sajnos már csak két versenyző képviselte a magyar csapatot, Décsi Balázs ugyanis előző napi sérülése miatt nem tudott rajthoz állni vasárnap. Németh Kornél rossz rajthelyet kapott, de hatalmasat küzdött, s a 37 indulóból a 10. helyen zárta a versenyt, míg az előző napi teleszkópproblémák miatt nem száz százalékos motorral versenyző Hugyec Erik a 18. lett. A magyar csapat a B döntőben a hetedik helyen végzett, így a számos balszerencse ellenére is két helyet javítani tudtak a tavalyi szerepléshez képest, s összességében a 26. pozícióban zárták a Nemzetek Motokrosszá.



Magyarok: Németh Kornél, Décsi Balázs és Hugyec Erik



„Az eseményt hatalmas felhajtás övezte, a látványt minden lehetséges módon fokozták a szervezők.”

a belgák azonnal lépéshátrányba kerültek, hiszen a 4. és a 15. hellyel összesen 19 pontot szereztek – a versenyeken a két-két motoros helyezésszámát adták össze, majd a három futamon szerzett összesen hat pontszám összegéből a legmagasabbat (azaz a legrosszabbat) levonták, s így alakult ki a végeredmény, értelemszerűen a legkisebb pontszámot szerző csapat lett a győztes.

Az olaszok számára rögtön az első verseny után biztossá vált, hogy melyik eredményt törlik majd: a motokrosszoszás élő legendája, a nyolcszoros világbajnok Antonio Cairoli ugyanis az utolsó helyen zárta a futamot.

A taktikai megfontolásból a legkisebb, MX2-es kategóriában induló Cairoli már a negyedik helyen állt az övénl jóval erősebb MXGP-gépekkel küzdve, s a dobogóért támadta a német Naglt, amikor hibázott, és elesett. Bár vissza tudott szállni motorjára, a versenye véget ért, sőt a bukás a második futamot is tönkretette Cairoli, s ezzel együtt az egész olasz csapat számára.

Ez utóbbi versenyen a végeredmény igen hamar kialakult, az első négy helyezett sorrendje már az 5. kör végén ugyanaz volt, mint az utolsó, 18. forduló után. Az első helyet a belga Kevin Strijbos szerezte meg, életben tartva ezzel



Bár nem ők voltak a legnagyobb esélyesek, végül minden a francia hármasról szólt

A leggyorsabb lány



A Monster több különleges vendéget is meghívott a Nemzetek Motokrosszára, köztük a világ leggyorsabb női motokrosszosát, a háromszoros világbajnok Kiara Fontanesit. A fiatal olasz hölgygel, aki 2012 és 2013 után idén

is megnyerte a bajnokságot, eddigi sikereiről és a női motokrossz helyzetéről beszélgettünk.

Mikor ültél először motorra?

A bátyám már akkor motokrosszozott, amikor megszülettem, aztán két és fél évesen engem is motorra ültettek. Az első naptól kezdve pótkerék nélkül is tudtam motorozni, és onnantól kezdve simán ment minden.

Jóval sikeresebb lettél a bátyádnál, nem lett féltékeny rád?

Lehet, hogy legbelül egy kissé féltékeny, a testvérek közti versengés már csak ilyen. Ha például egy magazin címlapján meglát engem, amit ő sosem érhetett el, talán irigykedik magában, de amikor bajnok lettem, ő volt a legboldogabb ember a világon.

Három világbajnoki címet nyertél női motokrosszban. Milyen erős ez a bajnokság?

Nagyon kiegyensúlyozott, a világ legjobb motokrosszos lányai versenyeznek itt Brazíliától Ausztráliáig. Az idei mezőnyben több korábbi világbajnok és bajnoki dobogós is ott volt, nagyon szoros verseny alakult ki az első hat versenyző közt. Nekem személy szerint kemény évem volt, a katarai idénynytón egy nagy balesetet szenvedtem, s ezután nehéz volt a felzárkózás, mivel összesen hat versenyünk van, így az idei a legnagyobb győzelmem.

Hogy látod a női motokrossz helyzetét, fejlődik a szakág?

A világbajnokság évről évre jobb lesz. Korábban komoly versengés volt a világbajnokság és az amerikai nemzeti bajnokság közt, de most már Dél-Amerikában és az USA-ban is egyre többen úgy látják, hogy a világbajnokság a legjobb hely a női motokrosszosok számára. Minden egyre jobb és jobb lesz, korábban még nagy különbségek voltak a versenyzők közt, de mostanra jóval szorosabb lett a versengés.

Gyakran indulsz férfi versenyeken is?

Régóta versenyzek férfiak ellen is, sőt férfeim között kezdtem a karrierem. Több regionális bajnokságot nyertem, majd olasz országos bajnokságokban is győzni tudtam. Ma is indulok férfi versenyeken, mivel úgy gondolom, hogy akkor fejlődhet a legtöbbet, ha a legjobbak ellen próbálod ki magad. A versenyek intenzitása egészen más, és ha egyre jobb akarok lenni, továbbra is részt kellennem ilyen futamokon.



csapata esélyeit a győzelemre, de a franciák is jól szerepeltek, egy második és egy kilencedik helyet hoztak, azaz tovább növelték összetettbeli előnyüket. A dobogóra esélyes csapatok közé léptek a britek Dean Wilson és Tommy Searle remeklésének köszönhetően, akik a harmadik és a negyedik helyen futottak be, így utóbbi lett a legjobb MX2-es versenyző, s ők zárták a legalacsonyabb pontszámmal a második futamot.

Mínt hogy a harmadik verseny előtt a franciák toronymagasan vezették a ponttáblázatot, úgy állhattak oda a rajthoz, hogy ha nem hibáznak nagyot, nem lehet

elvenni tőlük az összetett győzelmet. Gautier Paulin és Steven Frossard semmit nem bízott a véletlenre: az idén sérülése miatt sokat kihagyó Paulin második versenyén is győzni tudott, míg csapattársa, Frossard negyedik lett a fantasztikusan előretörő amerikai Eli Tomac mögött, így a franciák fölényesen nyerték meg a 2014-es Nemzetek Motokrosszáit. A verseny legnagyobb csillaga természetesen a mindkét futamát megnyerő Paulin volt, aki néhány órával később már védőfelszerelés nélkül, csinos hölgyek kosztójában ünnepelhette sikerét



A Monster-lányokat a csípős szél sem zavarta

egy rigai klubban, ahol a mezőny színe-java összejött, hogy egy fergeteges bulival búcsúztassák az idei szezont.

Arról már korábban döntés született, hogy a 2015-ös Nemzetek Motokrosszáit Franciaországban rendezik majd, így Paulinék hazai pályán próbálhatják megvédeni idei bajnoki címüket, mely az ország történetének második MXoN-sikere volt.

Az MXoN végeredménye			
1. Franciaország	17	4. Nagy-Britannia	33
2. Belgium	27	5. Németország	72
3. USA	33	26. Magyarország	28 (B)

Kurri Kurriból a világhírig

A karrierje során számos motokrossz és superkrossz bajnoki címet gyűjtő Chad Reed az ausztrál csapat tagjaként érkezett Kegumsba. A Nemzetek Motokrosszáinak egyik legnagyobb sztárját karrierje legfontosabb állomásai mellett arról is megkérdeztük, hogy milyen kapcsolatban áll a vele egy faluból (!) származó kétszeres MotoGP-világbajnokkal, Casey Stonerrel. 2001-ben jöttél át Ausztráliából Európába, de egyetlen év után Amerikában folytattad karriered. Miért váltottál ilyen gyorsan?

Tulajdonképpen mindig Amerikában szerettem volna versenyezni, a superkrosszban akartam szerepelni. Persze a motokrossz is fontos számomra, de a superkrossz volt az első számú célom. Bár szeretem Európát, azért jöttem ide, hogy szert tegyek némi ismertségre, és ezzel eljuthassak az USA-ba. Első amerikai éveidben hatalmas csatákat vívált Ricky Carmichaellel. Ő volt a legnagyobb ellenfeled karriered során?

Igen, Ricky volt a legkeményebb riválisom, esténként sokszor ő járt a

fejemben, azon gondolkodtam, hogyan tudnék jobb lenni nála, az tartotta fenn a motivációm, hogy őt próbáltam elkapni. Szóval úgy gondolom, hogy nagyon sokat köszönhetek neki, egész évben éjt nappallá téve dolgoztam, hogy megpróbáljak a lehető legjobb lenni, és így legyőzhessem őt. Szórakoztató időszak volt, és hosszú évek elteltével is hiányzik, hogy ellene versenyezzek. Három évvel ezelőtt megalapítottad saját csapatodat, a TwoTwo Motorsports istállót. Miért döntöttél úgy, hogy belevágsz a csapatvezetésbe?

Ekkoriban karrierem egy olyan pontján jártam, amikor motivációra volt szükségem, új szenvedélyt kellett találnom, és egy saját istálló alapítása alkalmas volt erre. Szeretek a csapattal és a személyzettel együtt dolgozni, a gyártóval közösen próbálunk egyre jobbat és erősebbé válni.

Bár a motorozás a fő profilod, négy kéreken is rajthoz álltál már...

Igen, kipróbáltam magam a NASCAR-ban, három versenyen vettem részt, ami nagyon szórakoztató volt számomra. Persze a legnagyobb szenvedélyem mindörökké a krossz marad, szóval ezt szeretném minél többet csinálni.

Ugyanabból a faluból származol, mint a MotoGP-től tavalyelőtt visszavonult Casey Stoner. Milyen kapcsolatban vagytok egymással?

Jól ismerem őt, egy helyen nőttünk fel. Ő egészen más jellem, roppant tehetséges, de nem szereti a médiát, nem szereti az emberek közelségét. Persze borzalmasan szeret motorozni, de úgy gondolom, hogy a körítés túl sok volt neki, amit már nem tudott vállalni. Kár érte, jobb lenne, ha még versenyezne...

Chad Reed számára egy hatalmas bukással zárult az MXoN



FÖRCH®

A legjobb minőség...



Márka- és márkafüggetlen szervizeknek, fényezőműhelyeknek, karosszéria szakműhelyeknek, motorkerékpár vagy haszongépjármű specialistáknak a Förch megfelelő megoldást kínál.

Termékismertető: www.foerch.hu

Gyors kiszolgálás, megbízható üzletkötői hálózat.

Elmaradt a hazai bajnokavatás

Ausztrália és Franciaország: Még nem nyert Ogier

A rali-világ bajnokság egyik legmesszebbi állomásán szerzett győzelmével Sebastien Ogier karnyújtásnyira került ahhoz, hogy álomszerű körülmények között, otthon biztosítsa be második világ bajnoki címét. Erre már a rali elején elbukta minden esélyét, miközben Jari-Matti Latvala a maximumot hozta.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES

Az Ausztrál Rali a két főszereplő párharcát hozta, de a verseny ötesélyesnek indult, a nagyok tempóját Andreas Mikkelsen, Kris Meeke és Mikko Hirvonen is tartotta az első nap során – nyolc szakasz után mindannyian nyolc másodpercen belül álltak.

Szombaton azonban már csak Latvala és Ogier maradt. Eleinte előbbi vezetett minimális különbséggel, de a 11. szakaszon rossz gumiválasztás miatt 13,4 másodpercet veszített. A mezőny esőre készült, helyette szikrázó napsütés fogadta őket a közel 50 kilométeres gyorsaságin, a finn lágy abroncsai hamar elfogytak, míg Ogier kemény-lágy kombinációjával könnyedén besöpörte az elsőséget.

A tíz másodperc feletti előnyt Ogier még sokáig őrizte. Latvala az utolsó négy szakaszon ugyan háromszor legyőzte csapattársát, de hátrányát így is csak 6,8 másodpercre tudta visszaszorítani. Egy perc feletti lemaradással Andreas Mikkelsen lett a harmadik, a Volkswagen először sajátította ki a WRC teljes dobogóját. Stílusos módon ezzel ünnepelték a gyártók bajnoki címét, a pontversenyben ugyanis már behozhatatlan előnybe kerültek.

Már nem olyan nagy meglepetés, hogy negyedik helyével a többi márka versenyzői közül újra Kris Meeke bizonyult legjobbnak a Citroennel. A pénteken hosszabb ideig élen álló britnek ez ráadásul úgy sikerült, hogy pályavágás miatt egyperces időbüntetéssel sújtották. Hirvonen ötödik lett a Forddal – újra messze a dobogótól – míg a Hyundai kettős győzelme után hatodik és hetedik helyet gyűjtött Hayden Paddon és Thierry Neuville révén.

A győzelemmel Ogier 50 pontos előnyre tett szert az egyéni bajnokságban. Mivel három verseny volt még hátra, ez azt jelentette, hogy már a következő alkalommal bebiztosíthatja bajnoki címét – éppenséggel pont saját hazájában, Franciaországban, ahol egy évvel korábban és 2011-ben is nyerni tudott.

Ám már a verseny második speciálján eldőlt, hogy nem fogja. A VW-nek váratlanul motorproblémái adódtak féltávnál, alacsony sebességgel tudott csak végigdöcögni, 4 percet és 12 másodpercet veszített el. Ennek tejebe még 4 perc időbüntetést kapott, mivel 4 perccel korábban érkezett meg a harmadik szakasz startjára a kelletnél. Az indulást

ugyanis csúszások miatt ugyanennyivel eltolták, a kavarodás azonban összezavarta Julien Ingrassiát, a navigátort, és az eredeti időponttal számolt. Az addig tízből hat ralit megnyerő franciára minden pech egyszerre zúdult rá: délután egyik lengéscsillapítója is eltört. A nap végén a 31. helyen állt, gyakorlatilag versenye véget ért, innentől fogva már csak

arra törekedett, hogy végigmenjen a ralin, és a Power Stage-en mentsen néhány pontot.

Közben Jari-Matti Latvala majdnem eljélt a végéig az élen állt, kényelmes, 44,8 másodperces előnnyel aratta idei negyedik sikerét, tökéletes szereplése egyszer sem került veszélybe. Mikkelsen bejött a második helyre, ötödik dobogóját szerezte, és Mee-

ke is hozta a tőle megszokottat, harmadik pozíciót a Volkswagenek mögött. Mostanság amikor Dani Sordo lehetőséget kap a Hyundaiától, erősen teljesít, idei ötödik raliján a negyedik helyet szerezte meg. Neuville-nek ismét balszerencsés futama volt, az első napon a turbó hátráltatta, ő végül nyolcadik lett.



A távoli kontinensen hatalmas volt a különbség a VW és a Hyundai között



„Ausztráliában Ogier könnyedén besöpörte az elsőséget.”





Kris Meeke és Citroenje mindenhol veszélyt jelent az élmezőnyre, nem úgy Kubica (lent), aki ismét bukott



Robert Kubica talán még Ogier-nél is balszerencésebbnek nevezhető – a franciának legalább már a legelején elszálltak az esélyei, a népszerű lengyel viszont az utolsó szakaszra is úgy érkezett, hogy idei legjobb eredményét, a negyedik helyezést szerezheti meg. A legvégén azonban hibázott és egy árokba csúszott, ezzel minden munkáját lenullázta. Tizenegy verseny alatt csupán háromszor tudott idén pontot szerezni.

Ogier összetettben a 13. helyig lépdelt előre, de küldetését teljesítette, győzött a Power Stage-en és a vele járó három pluszpontot vitte. Bajnoki előnyéből 27 egység maradt. „Sajnos a hazai versenyem nem ment úgy, ahogy szeretnénk volna, a francia rajongók azonban fantasztikus támogatást nyújtottak. Spanyolországban meg fogom nyerni a címet” – szögezte le céljait az élvonalas.

Végeredmény

Az Ausztrál Rali végeredménye

1. Sebastien Ogier	Volkswagen	2:53:18.0
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen	+6.8
3. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	+1:18.0
4. Kris Meeke	Citroen	+1:44.0
5. Mikko Hirvonen	M-Sport Ford	+1:53.6

A Francia Rali végeredménye

1. Jari-Matti Latvala	Volkswagen	2:38:19.1
2. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	+44.8
3. Kris Meeke	Citroen	+1:05.3
4. Dani Sordo	Hyundai	+1:48.7
5. Mikko Hirvonen	M-Sport Ford	+2:00.7

A bajnokság állása

1. Sebastien Ogier	Volkswagen	217
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen	190
3. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	143
4. Mikko Hirvonen	M-Sport Ford	93
5. Thierry Neuville	Hyundai	83

Harcok a Hargitán

Erős eredmények Romániában

A CARTeam csapata újra kilátogatott Székelyudvarhelyre, hogy rajthoz álljanak az év legnehezebb és legszebb versenyén, a Hargita Ralin.

A pályabejárás után egyértelmű lett, hogy nagyon észnél kell lennie a párosnak, hiszen a pályákon rengeteg szűk rész, sok szikla és hatalmas tempós lankák váltották egymást. De a shakedown biztató időeredménye után pénteken magabiztosan állt rajthoz Marozsi Zsolt és Szeles Péter, a napi utolsó gyorsan pedig sikerült is egy abszolút negyedik időt futniuk.

Szombaton is erős eredményeket értek el, amelyeket olykor defektek szakítottak meg, végül azonban két gyorsasági szakasszal a verseny befejezője előtt a váltó hibája miatt kénytelenek voltak feladni a küzdelmet.

A csapat legközelebb a Mecsek Ralinak vág majd neki, amit október 17–19. között rendeznek.



REKLÁM – SPORT – RENDEZVÉNY

LÁSZLÓ

Racing

Európa porondján



Időközben a rali-Eb mezőnye a kontinens legmelegebb országába, Ciprusra látogatott, a verseny egyben a közel-keleti bajnokság állomása is volt. A szaúdi Yazeed Al-Rajhi domináns győzelmet aratott a lengyel Kajetan Kajetanowicz és a katarai Abdulaziz Al-Kuwari előtt – mivel Al-Rajhi eredménye nem számított bele, a közel-keletiek értékelését utóbbi nyerte. A bajnokság állomása, Esapekka Lappi kihagyta a versenyt, de előnye változatlanul 19 pont. Az ide kiadás különlegességét jelentette, hogy a Ciprus Rali története folyamán először megnyíltak a határok, és a mezőny rövid időre átruccant a kettéosztott ország északi részére is.

Három magyar páros is képviselte magát a futamon, köztük a legelölkelőbb helyen Vizin László és Zsiris Gábor kettőse végzett, ők 13.-ként zártak. Besseney Zoltánék három hellyel hátrébb végeztek, és hatperces előnnyel sikerült megnyerniük az RC3-as kategóriát, annak ellenére, hogy egy borulás és szervohiba is hátráltatta őket. Az ERC-újonc Ranga Péter is remekelt a versenyen, amíg motorgondok miatt ki nem esett.

Marketing & Média One

Omega Transz Kft.

Classic Truck & Bus Kft.

Targo Trans Kft.

Olajser-Tech Kft.

Stone Dragon Kft.

ipc

Infopress Group

Agria Szerszám Kft.

K Z Invest Kft.

CLEANTECH SERVICE

Zsoldi és Társa Kft.

HAUSER

GRUNDIG BEKO

Formula

Őszkezdés

Erdélyi és Ferjancz szeptemberi kihívásai

A LiveWire Rally Team csapatában versenyző két páros szeptemberben két helyszínen is képviseltette magát.

SZÖVEG, FOTÓ: KRIZSÁN ZOLTÁN



Az 1.6-os Lada 2107-tel autózó Erdélyi György–Dredán György duó első alkalommal tett próbát a szeptember 6-i FRT-n a kiskunlacházi repülőtéren. A Honda Type-R-rel versenyző Ferjancz András–Földi Niki páros kicsit messzebbre utazott, hogy rajthoz állhasson, ismét egy sprintet, mégpedig a MARB déli régiójának 5. futamát, a Komlón megrendezett Forrás Ralit választották.

Az augusztus végi Miskolci Sprint után a szinte családi légkörben lezajlott FRT versenyen jelent meg Erdélyi Gyuri és Dredán Gyuri, ahol nem az eredmény volt a fő

cél, hanem a tapasztalatszerzés, a tesztelés, a Salgó Ralira való felkészülés és természetesen a szórakozás. Egyikből sem volt hiány, kellőképpen megmozgatták a 2107-est, és hogy teljes legyen a teszt, még az újonnan beszerzett belső kamerát is kipróbálták.

A csapat által készített gulyás gyorsan fogyott a nap folyamán a körök között. A javítások után remélték, hogy újabb hiba nem fordul elő, de kiderült, hogy a kuplung/váltó szerkezet még törődést igényel. A felkészülést tekintve teljesítették a tervet, de sajnálatos módon törésre került a Salgó Rali.

Az októberre kiszemelt megmérettetés a Budapest Rali lett volna, amely ismert/

ismeretlen problémák miatt elmarad, így ez idáig rejtély, hogy legközelebb hol találkozhatunk a párossal.

Hasonló cipőben jár a csapat Honda Civic-kel versenyző kettőse is, hiszen három versenyt is terveztek, amelyen szerettek volna részt venni. Először még augusztusban a Baranya Kupán, de az anyagiak szűkossége miatt ez nem valósulhatott meg.

Ezután Gyuriékhoz hasonlóan a Salgó Ralit szemelték ki, viszont ugyanazon oknál fogva, mint csapattársaik, nem indulhattak, így végül a déli régióban, ha nem is a Baranya Kupán, a Forrás Rali Sprinten újra rajthoz állhattak a Type-R-rel.

Az említett megmérettetésre új komputerrel és váltórevízióval érkeztek meg. A szombati szűkös prológ után a vasárnapi futam esős kezdése megbélyegezte a napjukat, több olyan helyzetbe is kerültek, ahol mondhatni a szerencsének köszönhetően sérülésmentesen abszolválták a kalandos futamot.

Tehát túlzások nélkül elmondhatjuk, hogy a LiveWire Rally Team csapata értékes tapasztalatokat és versenykilométereket zsebelhetett be a szeptemberi hónapban.

„A LiveWire Rally Team csapata értékes tapasztalatokat és versenykilométereket zsebelhetett be.”



Köszönet a támogatásért: Vitex Plus s.r.o., Livewire Energy Kft., LiveWire Rally Team, Paragraf-MGI s.r.o., Mészicar Trans Kft., Rics-Cont Business Kft., Infopress Group Hungary Zrt., Print Profi., Piramis Építőház Kft., KZ Invest Kft., Olajszer-Tech Kft., Omega Transz Kft., Bayer Trans Kft., Tartós-Produkt Kft., Europe Market s.r.o., Tomi-Sütőde Kft., Digital Fire Kft., FAIR Diszkont, Admagic Kft., Power Racing Kft., Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft., Duex Meta Kft., Wellness-Info Kft., Aura System Kft., Quasar Database Systems Kft.



Újra csúcsformában

Drag Országos Bajnokság: Kiss György sikere

A várakozások fényében alakult Kiss György kiskunlacházi versenye, hiszen sikerült újra megszereznie az AP5-ös kategória győzelmét.

SZÖVEG, FOTÓ: SÁRI PÉTER



A Honda Civic egyre jobban teljesít az MNASZ Drag Országos Bajnokság futamain, köszönhetően az új motornak

Pazar időjárás fogadta az MNASZ Drag Országos Bajnokság hatodik futamára kilátogatókat, de valahol mindenki számított az esőre is. Így fordult az is elő, hogy aki időben megjelent Kiskunlacházán, az száraz pályán kezdhetette meg a száguldást.

Kiss György is jól kezdte a napot, és ez bizakodást ígért a folytatásra: „Körről körre sikerült egyre jobb időket autóznom, amit a kvalifikáció végére megkoronáztam egy 11,3-as eredménnyel.”

Nagyon fontos volt az első idő, hiszen kora délutánra megérkezett az eső, és így döntök nélküli eredményhirdetésre volt kilátás, ami később be is igazolódott.

„Annak fényében, hogy sikerült végre egy jó motort építeni, örültem volna a döntőnek, hogy ne az év utolsó versenyére maradjon a legfontosabb kérdés” – utalt rá Kiss György, hogy a Drag Országos Bajnokságban mindössze két pont választja el az AP5-ös kategória második helyétől.

A bajnokság októberben zárul le a Hungaroringi Extreme Technical Weekenddel, ami a Drag Kupa része is egyben.

„Készülünk a mogoródi versenyre, több elvarratlan szál van még, hiszen mindkét bajnokságban lehetnek még helycserék” – zárta a beszélgetést a pilóta.



Sikerhétvégék

SOLID Racing Team: Kétfrontos harc

Két bajnokságban is érdekelt volt a múlt hónapban a SOLID Racing Team. Míg a Kondella–Szilassy duó Kassán szerepelt, addig Szőke Ákos a gymkhana bajnokság szezonzáró futamán állt rajthoz.

SZÖVEG: HORVÁTH JUDIT • FOTÓ: KACSÁNDI NORBERT



mondott Arnold, hiába próbálta hangosabban közölni az információkat.”

A Honda Civic Type-R egy nagyobb újtáson ment keresztül a szlovák futam előtt. A megfelelő futómű-beállítást azonban így sem sikerült megtalálniuk elsőre, ráadásul egy csavar is meglazult a jobb első keréknél,

így minden balos kanyarba úgy érkeztek meg Kondellák, mintha jégen táncoltatták volna a kocsit. A szervizben szerencsére időben orvosolni tudták az összes problémát.

„A körülmények ellenére sikerült olyan időket autózunk, hogy magabiztos előnyünk legyen a kategória-, illetve a csoport-

társakkal szemben is. A teljesítményünk alulmaradt attól, amit magunkkal szemben elvárunk minden egyes futamon, de be kell vallanunk, hogy most a körülmények sem voltak a legideálisabbak hozzá” – összegezte a SOLID Racing Team pilótája. A rali2 mezőnyében versenyző alakulat végül az abszolút értékelésben az 5. helyet szerezte meg, míg az N csoportban és az N3 kategóriában ismét győzelmet aratott.

Amatőrök és profik egyaránt rajthoz álltak a tőkeli Végső Összeapáson, ami látványban újfent bővelkedett. Szőke Ákos is megmérette magát, és a váci tehetség – a műszaki gondok ellenére – a döntőig menetelt, majd a dobogó második fokára állhatott fel a Pro kategóriában. „Nemcsak nekem, de az egész csapatomnak jár a gratuláció – mondta a pilóta. Az új motornál több gyermekbetegség is előjött edzés közben, így amíg a többiek gyakoroltak, tanulták a pályát, addig én a kcsi mellett ültem és aggódtam, hogy vajon a fiúk életre tudják-e kelteni. A rövid gyakorlás után rögtön jött a kvalifikáció, ahol elsőre sikerült a 2. legjobb időt autóznom. Folyamatosan lépkedtem előre, s a végén Zahuczki Zsolttal kellett megmérkőznöm a győzelemért. A BMW-n lévő gumik addigra már elkoptak, így nem volt igazán esélyem. Csalódott azonban egyáltalán nem vagyok, az ezüst ugyanolyan szépen csillog, s egy többszörös bajnoktól sosem szégyen kikapni.”



Rengeteg defekt és tapasztalat



Hasznos volt a horvátországi kiruccanás

A 41. Croatia Rali első napján a Maricsek Racing Team mindkét párosa a pálya szélére kényszerült. A Kovács Antal–Istovics Gergely kettős egy baleset, míg a Maricsek Miklós–Kovács Szabolcs duó egy dupla defekt miatt volt kénytelen feladni a futamot. Másnap ismét versenybe szállhattak a fiúk, gyűjtötték a gyorsasági kilométereket, és sajnos a defekteket is.

SZÖVEG: MARICSEK RACING TEAM • FOTÓ: GALADRIEL

A szerencse ezúttal elpártolt a csapattól, de maga a futam és a tengerparti környezet is tetszett Istovics Gergelynek.

„Abszolút azt kaptuk ettől a versenytől, amit vártunk. Amit mindenképp ki kell emelnem, az az, hogy itt még minden a versenyzőkért van. Rengeteg kis apró pluszt tesznek hozzá a horvát rendezők a küzdelemhez. Például a kikötőben van a szervizpark, a városközpont főterén a céldobogó és a parc fermé. A rajtceremónia olyan komoly volt, mint a világbajnokságon. Nagyon jól rendezett verseny volt, brutálisan nehéz pályákon, de erre is számítottunk.”

A shakedown még jól sikerült a Kovács–Istovics kettős számára, az abszolút harmadik időt teljesítették. Az első nap azonban meglehetősen korán, a második szakaszt követően búcsúztak a versenytől.

„Az első szakaszon egy negyedik idővel kezdünk. Volt egy lassú defektünk, amit etapon kicseréltünk, ezért futópercre érkezünk a kettes gyors rajtjába, de nem ez okozta a bajt. Gyakorlatilag egy olyan helyen, amire nem számítottunk, elkönyült az autó. Egy bukkanón nem volt fékhatás, majdnem szemből

mentünk neki egy kőfalnak, de volt annyi lélekjelenléte Antinak, hogy ráhúzott egy menekülő kézféket. Így kb. 100 km/h-val nekilattunk a kőfalnak. A gyorsról még lejtöttünk, de az autó kigyulladt, illetve komoly kár keletkezett benne. A csodával határos módon a fiúk újjáépítették a Mitsubishi-t. Délután három órakor nekiálltak és éjfélre befejezték.

Szombaton folyamatosan abszolút 3-5. időket autóztunk, és a gondok nélkül ez életünk legerősebb versenye is lehetett volna. Így is jól szórakoztunk, mert félelmetesen nehéz pályák voltak az útvonalalapon, rendkívül csúszós aszfalttal, tele ritmusváltással. A kigumizást és a lassítót hírből sem ismerik, tehát minden kanyar tiszta murva, ezáltal pedig nagyon sokat tanultunk.”

Maricsek Miklós a megszokottnál több nehézség ellenére is elégedet volt, szerin-

te jó döntést hoztak azzal, hogy nekivágtak a Croatia Ralinak. Az okát ő maga sem tudja, de valami miatt Miki mindig kicsit kényelmesebben kezd az első szakaszon, mint az ellenfelek.

„Az első gyorsan sajnos lassan kezdtem. A másodikon már belerázódtam és a harmadik szakaszon aztán jól bekezdtem. Sajnos a negyedik kilométer környékén az egyik kanyarban lementem töre, de akkora kő volt a nyomban, hogy két defektet kaptam. A kő átütötte a bal első felnit is. Megpróbáltunk lejönni, de közben rájöttem, hogy két defektünk van és egy pótkerekünk. Inkább kiálltunk, mint hogy valamit még eltörjünk az autón. Nagyon mérges voltam.

A másnapi pályákat kicsit könnyebbnek gondoltuk, mint a péntekieket. Tévedtünk, ugyanolyan nehezek voltak, sőt, még gyorsabbak is az előzőeknél. A szombati nap nagyon tetszet. Volt egy körgyors, ott egy aknafedélén összeszedtem egy defektet, de ezen kívül minden rendben ment. Örülök, hogy elmentünk, hiszen ismét sokat tanultunk.”



GLOBALUNION

KYOCERA

ELÉRHETŐSÉG:

GLOBAL-UNION Kft.

Web:
www.globalunion.hu
Cím:
1172 Budapest, Rétfarkas u. 16.
Tel.:
+36 1 273 0100

Fax:
+36 1 273 0060
E-mail:
info@globalunion.hu
Levélcím:
1660 Budapest, Pf. 303

Nyitva tartás:

Hétfő - csütörtök
8:00 - 17:00
Péntek
8:00 - 15:00

Megújult csapat



- HB PACK Kft.
- Öko Racing Média Kft.
- BB PACK Kft.
- Ratizol Kft.
- Triál-Tech Kft.



Köszönjük a támogatást!



GULF: Ilyen volt az idei versenyszezon

2014-ben a GULF ralicsapata teljes egészében megújult. A Maxx Race Team égisze alatt, egy Mitsubishi Lancer Evo IX-essel várták az idei kihívásokat.



VI-osát cserélte le a sokkal komolyabb technikára. A cél az volt, hogy minél több versenyen el tudjanak indulni ideán, és minél több szinten, minél több helyen meg tudják mutatni magukat és a gyönyörű GULF színekben pompázó Mitsubishit.

A versenyzők a MARB-sorozat északi régiójának több versenyén szerepeltek, és minden esetben dobogós helyezéssel vagy győzelemmel tértek haza. Strider Zoltánnak a legnagyobb kihívást az augusztusi Baranya Kupa jelentette, hiszen a pilóta pályafutása során ez volt a legmagasabb szintű raliverseny. Apkó András navigálásával a másodosztály abszolút 3. helyét szerezték meg, amely óriási örömet okozott a csapatnak. Velencei Ádám a szeptemberi Kassa Ralin debütált az ORB első osztályában. Kiemelkedő teljesítménye-

Az autó már ismerős lehet a szurkolók számára, hiszen a 2013-as RTE bajnokságban Velencei Ádám abszolút 3. helyet ért el vele. Ez azt bizonyította, hogy a technika kiváló, és ideán is kiemelkedő eredményekre számíthat a team.

Velencei Ádám mellett 2014-ben Strider Zoltán volt a csapat másik pilótája, aki Evo



vel meglepte a teljes magyar ralimezőnyt. A P csoportot megnyerte, és Toma József navigálásával beférkőztek a top 10-be.

A GULF számára nagyon fontosak a rali-ban elért eredmények, hiszen ez is bizonyítja a márka kenőanyagainak kiváló teljesítményét és minőségét. A GULF Competition Szponzorprogram elindításával egyre több versenyzőhöz jutnak el ezek a kenőanyagok, és ez a kör egyre jobban bővül a magyar autós és motorsport minden területén.

A program 2015-ben is folytatódik, a GULF várja a kedves versenyzők jelentkezését.



BAKÓ RALLY TEAM VÁLASZD A CITROËNT, VÁLASZD A CSAPATUNKAT!



PRÉMIUM KENŐANYAGOK
élmény a motornak...

**Szponzorprogramunk
jövőre is várja a jelentkezőket!**



Zsiguli-zsonglőrök

Retrojárgánnyal hódít a Hodosi–Holló páros

Hodosi Gáborra szó szerint igaz, hogy már az óvodában is Zsiguli volt a jele – ez meg is pecsételte a sorsát. Összeállt a vele hasonló mentalitású Holló Barnabással, a páros pedig igazi közönségkedvencé vált, ráadásul nem csak Magyarországon.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: PIRIRC

Mikor kezdtek el versenyezni?

Hodosi Gábor: Hivatalosan 1995-ben, amikor megszereztem a jogsímat, de lehet, hogy már édesanyám, Ági néni pocakjában is ezt csináltam. 1996-ban indultam el az első szlalom-versenyemen, majd a debreceni reptéren és a Fancsikai-tónál rendezett megmérettéseken űztem egy szép kerek-lámpás Zsigulival. Pár évvel később indultunk először egy másodosztályú futamon Szoaták Zolival. Vele versenyeztem egészen 2005-ig. Néhány év kihagyás után ültém ismét autóba, már Barnával. Holló Barnabás: 2004-ben Gabival mentem először egy Szombathely Ralin. Ezután „csak” a háttérben munkálkodtam Gabóék-nál, majd 2009-ben Kovács Zolival kezdtem el páratlan pályafutásomat. A Nagy Kovács 2011-ben bajnokot csinált belőlem. Na, itt vége is lett közös kocsikázásunknak. 2012 tavaszán átgondoltuk Hodosival, hogy miért ne. Na, azóta együtt megyünk.

Hogyan ismerkedtek meg?

Holló: Régóta ismerjük egymást. Eleinte amikor Gabiék versenyeztek, én az anyagi hátteret próbáltam megteremteni számukra. Mind a ketten makacs emberek vagyunk (Hodosi jobban), így később volt is ebből konfliktus bőven. Elfáradtunk, máshogy gondoltuk, nem beszéltük meg, elváltunk. Nem vagyunk klasszikus értelemben vett barátok, de 2012-ben úgy gondoltuk, hogy ismét megpróbáljuk. Sokkal tudatosabban állunk egymáshoz, átbeszélünk mindent. Ez most úgy tűnik, működik.

Miért Zsiguli?

Holló: Mind a ketten a szocializmusba nőtünk fel, teljesen természetes volt a Zsiguli. Gabinak ez volt a jele az oviban, ő meg a megszokások rabja, ezért nem is változtatott. Szerintem nem is ismer más márkájú autót. A 90-es évek elején elérhetővé vált

nem látják ezt, pedig így lehetne nézőt csalogatni. Ma már nem egy korszerű autó, de a technikai újításokkal még mindig lehet komolyan versenyezni vele.

A hangulat fontosabb számotokra vagy az eredmény?

Holló: Szeretünk versenyezni. Nem az a legfontosabb, hogy hány kupa van otthon, hanem, hogy jól érezzük magunkat. Nem megélhetési autóversenyzők vagyunk, mind a ketten nagyon sokat dolgozunk, kevés idő marad erre a hobbira, de ez legalább kikapcsol. Megyünk, amikor az idő, pénz és energia engedi.

Mi a legemlékezetesebb kalandotok?

Holló: Negyven év körüliek vagyunk, nem akarunk már életre-halálra menni, ebből adódóan kevés a rumli. Nem mondom azt, hogy időnként nem ér oda ez-az, de igazán nagy baj még nem volt. Talán a legemlékezetesebb esetünk tavaly Vácon volt. Sokat küzdöttünk azzal, hogy az autó emeli az orrát, de nem találtuk meg a hibát. A gyorsasági közepén átkeltünk egy lassítón, Gabó mutatja, hogy a kormányközép jó 90 fokkal balra áll. Gondoltam magamban, hogy ennek a palinak mi mindenre van ideje, hogy ezeket nézegeti, nemhogy a gázt nyomná. A következő viszfafordítóban lassú tempó mellett is leestük az útról. Forgatta a kormányt, az autó meg egyenesen be az árokba. Na, azt a kormányt a mai napig lehetne forgatni, mert a kormány-

művön eltört a sarlókar. Átgondolva a helyzetet szerencsések voltunk, mert a szakasz onnantól nagyon tempós volt – ha ott törik el, a medicoptert kellett volna kihívni értünk. Ebből született a répamese, amit mindenki megcsodálhat a YouTube-on.

De persze sztorik bőven vannak, ha nem mi, akkor a szerviz szolgáltatja ezeket. Nem poén, de érdekesség a következő: Kassán váltót kellett cserélnünk, és a szervizbe érve a fiúk már vártak. Zsiguli oldalra borítva, váltó cserélődik, jó a hangulat, senki sem ide-

geskedik, nincs kapkodás, pedig az idő rövid. Az emberek szép számban körénk gyűltek, és figyelték a művetet. Amint az autó visszahuppant a kerekeire, a nép megtapsolta a szelöket. Magyar autó, szlovák nép. Hol lehet ilyet látni Magyarországon? Itt az a téma, hogy éppen ki utál kit. Leegyszerűsítve: Ezért rendezték meg már 40. alkalommal a Kassa Ralit, Magyarországon pedig ezért maradnak el versenyek. Most, hogy eldörzsöltem egy könnycseppet a szemem sarkában, mehetünk is tovább!



„Lehet, hogy már édesanyám, Ági néni pocakjában is ezt csináltam.”

Fekete bajnoki címe

Fodorék ismét a végén dobták el az autót

A lengyel Marcin Lukaszewski nyerte az Adrenalin Ralit, de a magyar bajnokság idei hatodik, illetve a Közép-Európai Zóna Kupa záró futama után mégsem ők, hanem a magyar összetettet megnyerő Fekete Antal és Tóth György párosa örülhettek a legjobban.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

A nyírségi futam nagykállói központjában népes nemzetközi mezőny gyűlt össze a 450 kilométeres össztávú viadalra, amely a pénteki prológ után szombaton öt, vasárnap pedig négy szelektív szakasszal várta a versenyzőket. A mindössze néhány kilométeres, inkább csak a másnapi rajtsorrend szempontjából jelentős felvezetésen Fekete Antal és Tóth György Toyotája volt a leggyorsabb Josef Machacek és a Fodor Imre–Mesterházi Márk páros előtt. A második helyen végző cseh pilóta győzelmi esélyei azonban már ekkor elszálltak, miután 1 óra 21 perc büntetést kapott, így visszacsúszott a mezőny végére Klement Mosquitójával.

Szombaton aztán a dél-nyírségi 56 km hosszú pályát kétszer, míg a rövidebb, 25 km-es nagykállói szakaszt háromszor teljesítette a mezőny. A nap legnagyobb meglepetést okozó párosa az öt gyorsaságiból hármat is megnyerő Marcin Lukaszewski és Magdalena Duhanik lett, akik első versenyüket futották Magyarországon. Noha kétségtelenül jól ráéreztek a pályára, ez is csak a második helyre volt elég számukra a nap végén, hiszen a legkiegyensúlyozottabb teljesítményt Fodorék produkálták, így pedig öt másodperces előnnyel az összetett élére álltak. Feketék lőtávolon belül maradv a harmadik helyre csúsztak,

a mögöttük érkezőknek azonban már nem volt sima napjuk.

A negyedik helyen álló Tomas Ourednicek dolgát az utolsó szakasz egy részén fékhiba nehezítette, de végül épségben juttatta el a célig a Hummert. Az ekkor ötödik helyezett Hangodi Zoltán Klement Mosquitójában pedig eltört egy rugó, és a differenciálmű sem működött tökéletesen.

A vasárnapi első három szakaszon Fodorék tovább tudták növelni az előnyüket Lukaszewskiékkel szemben, és az utolsó gyorsaságira egyperces előnnyel érkezve úgy tűnt, kézben tartják a helyzetet. Az igazi fordulat azonban még csak ekkor érkezett meg egy kiadós esőzés formájában, ami a nyírségi homokot pillanatokon belül iszaptengerré változtatta, különösen nehéz körülmények elé állítva a mezőnyt a hajrára.

Az élboly nagy része végül különösebb fennakadás nélkül befejezte a szelektívet, egy autót leszámítva, ami pedig éppen a győzelem felé igyekvő Fodor–Mesterházi páros Fordja volt. A kocsis lesodródott a pályáról, és bár

sérülés nem esett rajta, nem tudtak már visszaállni a küzdelembe, és csak egy traktor segítségével szabadulhattak ki a sár fogságából. A drámai végjáték után a Lukaszewski–Duhanik kettős állt az élre, akik végül kényelmesen, hétperces előnnyel megnyerték első magyarországi megmérettetésüket. „A végén próbáltuk behozni az egy perc hátrányunkat, tövig nyomtuk a gázt, és már szinte láttuk Fodorék porát, ám hamarosan arra lettünk figyelmesek, hogy lecsúsztak a pályáról. Sajnálunk, mert az lett volna az igazi, ha úgy nyerünk, hogy mindketten célba értünk” – nyilatkozta a győztes páros sofőrje. Fodor Imre számára azért volt különösen keserű a késői búcsú, mert egy évvel ezelőtt is átélt már egy kísértetiesen hasonló szituációt. „Nehéz szavakba önteni érzéseinket, mérhetetlenül csalódtunk vagyunk” – mondta. – „El lehetünk átkozva, mert tavaly Nagykállón ugyanezen a pályán, ugyanígy, alig néhány kilométerre a céltól az első helyen álltunk, amikor beragadtunk a sárba, most pedig egy árokban végeztük. Én is hibáztam, mert a kelleténél gyorsabban érkeztem a saras részre, az autó hirtelen megúszott és becsúszott a kukoricásba.” Kiesésének egy másik fontos hozadéka, hogy a második helyre fellépő Fekete Antal és Tóth György elegendő pontelőnyt gyűjtött össze ahhoz, hogy két versennyel a szezon

vége előtt bebiztosítsa magyar bajnoki címét. „Eltelt némi idő, mire elhittük, hogy valóban megcsináltuk, és Gyurival mi vagyunk a magyar bajnokok” – mondta Fekete. – „Nem volt könnyű megtalálni az arany középutat, ugyanis a pokolian gyors ellenfelek miatt igyekeznünk kellett, de túlzott kockázatot nem vállalhattunk, mert a marokkói világkupa-fordulóra, az első nagy sivatagi derbinkre készülünk, és néhány nappal az indulás előtt semmiképp nem akartuk, hogy valami kár essen az autóban.” Az abszolút értékelés harmadik helyén a cseh Tomas Ourednicek–Pavel Vaculik duó zárt. A korábban navigátorként ténykedő és magyar bajnoki címet is szerző Ourednicek számára azért volt különleges ez az eredmény, mert pilótaként első dobogós helyezését szerezte. Őket Maciej Stanco követte a negyedik helyen, akinek igazán kalandosan alakult a hétvégéje, hiszen előbb felborult Chevrolet-jével, később egy farönknek szaladt neki, majd pedig Varga Imre autójával koccant, de mindhárom esetet szerencsésen átvészelte. Mögöttük éppen Vargék jöttek be az ötödik helyen egy különösebb problémáktól mentes versenyen. Problémákból viszont kijutott Solyom Olivérnek, akinek csapata a féltengelyt, a trafót és a ventilátort is javítani volt kénytelen a szerviz alatt, így ők végül a 13. helyen

zártak. Kaposi Zoltánék életét szombaton a féltengely és a differenciálmű, vasárnap a kuplung keserítette meg, ők ezek után a tízenegyedikek lettek. A TH kategóriában a lengyel Piotr Bialkowski győzött Lovász György előtt. A motoros quados mezőnyben a mindössze második tereprali versenyén induló Pajer Csaba végzett az első helyen, hősiesen teljesítve az utolsó szelektívet is az addigra már igen veszélyessé vált pályán.



Végeredmény		
1. Lukaszewski–Duhanik	BMW GPR F20	
2. Fekete–Tóth	Toyota Hilux	+ 00:07:47
3. Ourednicek–Vaculik	Hummer H3 Evo1	+ 00:21:16
4. Stanco–Kolodziej	Chevrolet S10	+ 00:56:01
5. Varga–Szegedi	Nissan	+ 00:58:53
6. Kufel–Klein	Nissan	+ 01:06:41
7. Sebestyén–Csató	Toyota	+ 01:11:27
8. Andrych–Trzcinski	Toyota	+ 01:31:08
9. Machacek	Klement Mosquito	+ 04:03:48
10. Ulrich–Ulrichova	Ford	+ 06:05:06

A bajnokság állása		
1. Fekete Antal–Tóth György		161
2. Miroslav Zapletal– Maciej Marton		120
3. Fodor Imre–Mesterházi Márk		97
4. Tomas Ourednicek– Pavel Vaculik		94
5. Hangodi Zoltán		54
6. Varga Imre–Szegedi Ferenc		47
7. Korda Erik–Nyírfás Julianna		44
8. Lónyai Pál–Garamvölgyi Zoltán		44
9. Lukaszewski Marcin– Magdalena Duhanik		40
10. Lukasz Komornicki– Ernest Gorecki		40



Fodorékat a sár tréfálta meg az utolsó gyorsaságin, a Ford kiesett a versenyből



A Fekete–Tóth páros győzelem nélkül, stabil teljesítménnyel lett bajnok

Kalandos siker

Idei utolsó versenyét futotta a Varga Racing Team

Az Adrenalin Kupán a Varga Racing Team kiváló hétvégét tudhat maga mögött mind rendezői, mind versenyzői szempontból. Minden napra jutott valami kis extra, ami miatt elmondhatják, hogy egyik legizgalmasabb idei futamán van túl a Tereprali Országos Bajnokság.

SZÖVEG: VARGA RACING TEAM • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY



A Varga Imre–Szegedi Ferenc párosnak péntekre a 12. hely jutott, mialatt több versenyzőnek meggyűlt a baja a körpályára kialakított prológgal. Ezzel Imréék sem voltak másként. „Hibáztatni senkit nem tudunk, legfeljebb magunkat. Sokat várunk a holnapi hosszabb szakaszoktól, de reméljük nem lesz eső, hiszen az gátolna bennünket az előreju-

tásban, márpedig holnap sokkal feljebb szeretnénk végezni” – mondta a Varga Racing Team pilótája a pénteki nap végén.

Szombatra sikerült is a javítás a párosnak, nem kis kalandok árán a hatodik helyre tudták feltornázní magukat a 238 kilométeres táv megtétele után.

Amint az várható volt, a vasárnap sem telt izgalommentesen, volt baj mindenki háza táján, amit az sem könnyített meg, hogy eleredt az eső. A Nissannak azonban egy riválisuk is gondot okozott: „Utolért a mögöttünk rajtoló lengyel versenyző, akit nem akartunk feltartani. Egy lehetetlen helyen félreálltunk az erdőben, hogy elengedjük, erre hálából úgy fordult el mellettünk, hogy a jobb hátsó kerekével nekiment a bal első kerekünknek, elgörbítve

ezzel a kormányösszekötőt. Élmény volt a hátalévő 30 kilométer! Egy centit nem tudtunk egyenesen menni. A srácok a szervizben megoldották, de ez semmiképp sem hiányzott.”

A végén pedig, hogy a nap még teljesebb legyen, töltés hiányában nem működött a páraelfűjő, így az ablaktörlő se nagyon akart menni. Ezen kalandoktól eltekintve sikeresen célba ért Varga Imre és Szegedi Ferenc az Adrenalin Energiával Kupán. „Úgy gondolom, minden nagyképűség nélkül mondhatom, hogy egy sikeres versenyen vagyunk túl. Köszönetet kell érte mondanom Mészáros Sándor és Czeglédi Péter barátomnak! Szép volt fiúk! Bent vagyunk a célban, köszönjük minden versenyzőnek a részvételt, reméljük, ők is hasonlóan jól érezték magukat” – nyilatkozta Imre a díjkiosztó előtt pár perccel.

A csapat a jövőbeni terveiről annyit árult el, hogy idén, már ha lesz is még verseny, nem valószínű, hogy indulni fognak rajta. Az autó átalakítását szeretnék végleg befejezni, hogy a jövő szezonban egy harcképes autóval állhassanak rajthoz.

Ami viszont biztos, hogy a Mecsek Ralin előfutóként találkozhatnak az érdeklődők a csapattal, és reményeik szerint a Subaru a Mikulás Ralin is és a Szilveszter Ralin is ott lesz.



Urald a terepet.

Edge® 1000 körút tervezővel, térképekkel és online funkciókkal.



Színes, érintőképernyős, kerékpáros GPS, mely a biciklis funkciókat kéz közelbe hozza. Olyan szolgáltatásokkal, mint az előre betöltött Garmin kerékpáros térkép, körutazás tervező, valamint a tervezett útvonalra vonatkozó magasságprofil segíti a legkeményebb terepen is. A külvilággal való kapcsolattartást a vezeték nélküli kommunikáció biztosítja¹, mely az okostelefonján keresztül közösségi funkciókat, valós idejű helyzetkövetést, valamint a menetek fel- és letöltését nyújtja.

www.garmin.hu/edge1000

GARMIN

Edge® 1000

¹ Arra alkalmas, Bluetooth vagy Bluetooth® Smart képes okostelefon és a Garmin Connect™ Mobile alkalmazás használatakor



Látványos finálé

Közép-Európa legjobbjai Nyirádon

A Nyirádi Motorsport Centrum adott otthont a Magyar Nyílt Autókrossz Bajnokság, egyben az FIA Közép-Európai Zóna Trófea és az osztrák bajnokság utolsó idei versenyének. A SuperBuggy-ban magyar, a Buggy1600-ban és a Touring Autocrossban osztrák győzelem született.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: SZABÓ VILMOS, HAJÓKA

A magyar bajnokság záró fordulójára összesen négy nemzet 29 versenyzője gyűlt össze a nyirádi katlanban, ahol a tétet ezúttal nemcsak a futamgyőzelem megszerzése, de az év végi helyezések is jelentették. A legnépesebb mezőny a SuperBuggy kategóriáé volt, itt 11 pilóta feszült egymásnak az előfutamok és a döntők során, míg a Buggy1600 és a Touring Autocross futamait egyaránt 9-9 résztvevővel rendezték meg.

A nagy szöcskék mezőnyében Ábrahám Károly már a 2014-es bajnoki címmel a zsebében, tét nélkül állhatott rajthoz, és az Eb-futamon elért szenzációs 4. helye után most újra egy erős nemzetközi mezőnyben ért el kimagasló sikert Nyirádon. A sokszoros magyar bajnok legnagyobb ellenfele ezen a hétvégén az a cseh Jakub Kubicek volt, akit az idei nyirádi Eb-n nagy csatában legyőzött a 4. helyért vívott párharcban, és akivel szemben 2010-ben egy másik honfitársunk, Szabó Krisztián egy pont előnnyel hódította el a junior Európa-bajnoki címet. Kubicek idén futamot is nyert az Európa-bajnokságon, és a mostani nyirádi zónabajnokin is bizonyította szélvészgyorsaságát.

Az ifjú cseh jó két másodperc előnnyel nyerte az időmérő edzést, majd első két előfutamát is magabiztos győzelemmel zárta, a harmadikban viszont műszaki gondja támadt, így azt a futamot nem tudta befejezni. Ábrahám ezzel szemben mindhárom

saját előfutamát megnyerte, így végül ő indulhatott a pole-ból, ám a döntő hihetetlen izgalmakat ígért, hiszen Kubicek legjobb futamideje 10 másodperccel volt jobb Ábraháménál. Hiába tehát a pole, előre sejteni lehetett, hogy a túrkevei pilótának minden rutinjára szüksége lesz ahhoz, hogy maga mögött tartsa fiatal cseh riválisát.

A rajt után Ábrahám maradt az élen, és az első körökben Kubicek valóban szorosan tapadt rá, több helyen is megpróbálkozva az előzéssel – sikertelenül. A szemkápráztató ütközetnek végül egy sajnálatos technikai probléma vetett véget, melynek folytán Kubicek a pálya szélén volt kénytelen leparkolni bugygyját. Bár ez után a többiek is kitartóan üldözték az élen haladót, Ábrahám nem hibázott, és újabb győzelemmel tette fel a koronát idei fantasztikus menetelésére, száz százalékos mérleggel megvédve bajnoki elsőségét. Nyirádon két cseh versenyző, Jaroslav Hosek és Vladislav Stetina állhatott fel mellé a dobogóra, megelőzve Tóth Richárdot, az olasz Giovannini Trincossit, Klenáncz Józsefet, Istókovic

Istvánt, illetve a döntőben műszaki hiba miatt kiálló Kubiceket és Brezovszki Sándort.

Utóbbi pilóta ezen a hétvégén két kategóriában is rajthoz állt, hiszen a Buggy1600-ban egy jó nyirádi szerepléssel még a bajnoki címre is lett volna esélye. Itt azonban az első előfutamára technikai probléma miatt ki sem tudott állni, majd a második előfutam második helye után a harmadikban versenyballesztbe keveredett, így értékelhető eredmény nélkül zárta a versenyt. Ez pedig azt jelentette, hogy Szabó Oszkár lett 2014 magyar bajnoka, aki Nyirádon három osztrák pilóta, Phillip Stenzl, Stefan Hummel és Andreas Wittinger mögött a negyedik helyen végzett, Klenáncz Szabolcsot, Radák Attilát és Andreas Haslert megelőzve a célban.

A karosszériás Touring Autocross mezőnyében az olasz Michele Ottoboni 20 pontos előnnyel érkezett a nyirádi záró futamra, így elég volt célba érnie ahhoz, hogy ő legyen a 2014-es magyar bajnok. Ez folyamatos műszaki problémái ellenére sikerült neki, így a magyar nyílt bajnoki cím ezúttal egy olasz versenyzőhöz került. A versenyt az osztrák Leopold Popp nyerte, akit ugyan Ottoboni az utolsó körben nagyon megközelített, de a ráverődő sártól semmit sem látott, el kellett vennie a gázt, így biztossá vált Popp győzelme. A harmadik helyen a magyar Nitro (Nyitray Béla) szelte át a célvonalat, míg negyediként Vaskó Dominik, aki ezzel az 1600 köbcentiméter alatti géposztályban tette biztossá bajnoki címét.



A Buggy1600-as kategóriában Szabó Oszkár szerezte meg a bajnoki címet



A bajnokság végeredménye

SuperBuggy	
1. Ábrahám Károly	120
2. Tóth Richárd	90
3. Vörös Tibor	80
Buggy1600	
1. Szabó Oszkár	83
2. Brezovszki Sándor	65
3. Klenáncz Szabolcs	59
Touring Autocross	
1. Michele Ottoboni	77
2. Nitro	49
3. Kis Ádám	40
Touring Autocross 1600	
1. Vaskó Dominik	60

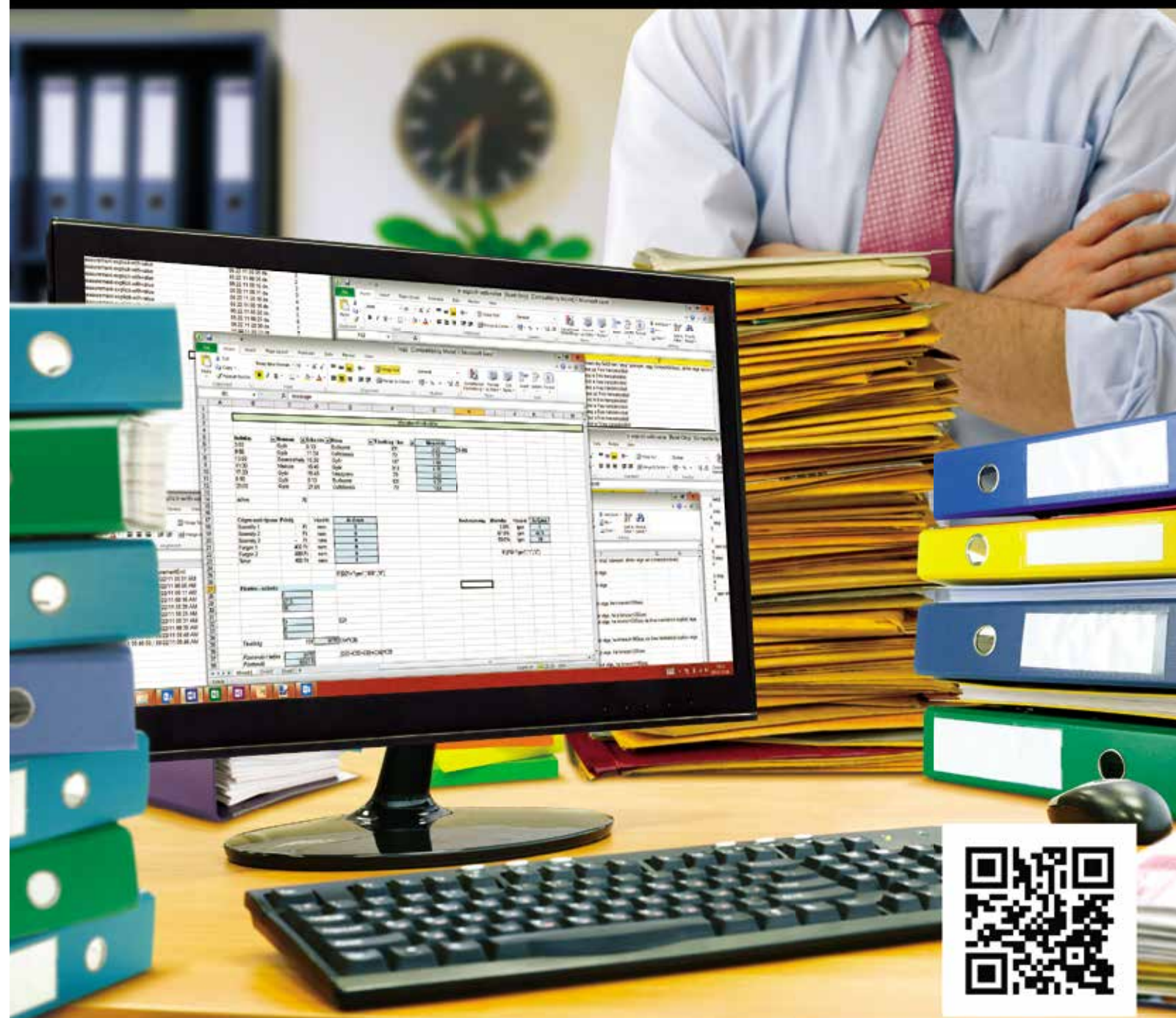
NEM TUDJA, KINEK A NEVÉN VAN AZ ÚJ CÉGES MOBIL?

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

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



simpxs.com



A leggyorsabb vándormadár

Nitró az autókrosszban is sikerre vitte

Nyitray Béla – vagy közismertebb nevén, amely versenyzői licencén is szerepel: Nitró – a hazai autósportélet egyik legismertebb, legsokoldalúbb és legfanatikusabb alakja. Amióta az eszét tudja, benzingőz csörgedezik az ereiben, és az autósport szinte összes válfaját kipróbálta már. A legújabb sportág, amit meghódított, az autókrossz. Erről kérdeztük.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Pályaautózás, gokart, rali, ralikrossz és most legújabban már az autókrossz is. Lassan minden szakágban feltűnsz, és az autósport valamennyi válfajában kipróbálsz magad. Mindegy, hogy mi, csak négy kerék hajtsa?

Pontosan! Imádom az autóversenyzést, és szeretem a kihívásokat, szeretek új dolgokat kipróbálni, mert úgy gondolom, mindenből tanul az ember. Úgy érzem, minél több mindent próbálok ki, annál komplexebb versenyző leszek, emellett szeretek új embereket megismerni, és más-más közegeben, más-más ellenfelek ellen megmérgettni magam.

Miért pont az autókrosszt választottad a legújabb kihívásnak, és mikor indultál el az első ilyen versenyeden?

Az autókrosszba is elsősorban azért mentem, hogy megtanuljak olyan dolgokat, amiket szerintem ott lehet a legjobban elsajátítani. Idén a ralikrosszban többször is szembetaláltam magam olyan helyzetekkel és olyan körülményekkel a pályán, amiket nem tudtam úgy megoldani, ahogy szerettem volna, mert kevés ilyen irányú tapasztalatom volt. Úgy gondoltam, hogy az ehhez szükséges tudást leginkább az autókrosszban tudom megszerezni, ezért indultam el idén több ob-futamon is. Az első autókrosszversenymet viszont még tavaly teljesítettem, Nyirádon, amikor egy hétféle alatt rendeztek ralikrossz- és autókrosszfutamot, és ha már ott voltam, mindkettőre neveztem. Egyből megfogott az autókrossz varázsa, úgyhogy ez is közrejátszott abban, hogy lett folytatás.

Pontosan milyenfajta tudást szeretnél volna az autókrosszban elsajátítani? Sikerült? Nem, nem sikerült! (Nevet.) Azt a következtetést voltam kénytelen levonni, hogy van, amit nem lehet megtanulni, egyszerűen szerencse kérdése. Sáron, murván menni elsőkeres autóval, slick gumikon nem lehet.



Nyitray Bélát legközelebb hazai versenyén, a Mecsek Ralin láthatjuk, de tervezi a Szilveszter Rali nevezést is

Dömsödön a felocsolt pályán direkt kísérleti jelleggel rajtoltam el slickeken, és ötödikbe felkapcsolva mentem 30 métert előre... Nincs mese, a fizikát meghazudtolni nem lehet. Ezt hamar beláttam, úgyhogy a következő, túrkevei autókrossz-ob-futamon már azzal kísérleteztem, hogyan lehet murva gumikon közlekedni egy ralikrosszautóval.

És? Mit tapasztaltál?

Nyilván így már jobb tempót tudtam diktálni, főleg, mert egy ralis murva futóművet is aláraktunk az autónak. Ez már jobb volt az autókrosszra, mint a ralikrosszfutómű, de még mindig nem volt odavaló. Most Nyirádon viszont elég jól el tudtam már közlekedni vele, és egy kis szerencsével ugyan, de az ottani 3. helyezésemnek köszönhetően az év végi összesítésben sikerült megszereznem a 2. helyet. Ez nagyon nagy örömmel tölt el, mert én alapvetően nagyon eredménycentrikus vagyok, és jó érzés, hogy alanyi jogon mehetek majd az év végi szakági díjkiosztóra. Úgy gondolom, nem vallottam szégyent

első autókrosszos évemben, és kihoztam a lehetőségeimből, amit lehetett, ezért jó szájjal zárom ezt az évet. A nyirádi futam zónabajnoki is volt egyben, és előttem csak összkerekes autókkal futó, külföldi versenyzők végeztek, ezért erre a 3. helyre különösen büszke vagyok.

Mi az, amit még mindenképp szívesen kipróbálnál pályafutásod során?

Nagyon szívesen autókrosszoznék összkerekes autóval, egy olyannal, amivel most Michele Ottoboni vagy Kis Ádám megy, illetve a ralikrosszban is szeretném egy nap kipróbálni magam egy turbó 2000-es, 5-600 lóerős Super-Car volánjánál. Az autókrosszban vasszőcskét is szeretnék még vezetni, hátha fordítva is működik a dolog, mint ahogy Szabó Krisztián esetében látjuk, és kasztnis autóból a szöcskébe átváltozva is lehet eredményesen versenyezni. És hát van még néhány szakág is, ahol még nem jártam! Tereprali, drag stb. Ki tudja, mit hoz a jövő, remélem, kapok elég időt a sorsától, hogy mindent kipróbáljak.



A kék-fehér Peugeot 306-ost idén az autókrosszfutamokon láthattuk harcolni



Győzelem helyett gyógyulás

Sérüléssel zárta a szezont Kis Ádám

A mennyet és a poklot is megjárta Kis Ádám az Autókrossz CEZ bajnokság idei utolsó, nyirádi fordulóján. Karnyújtásnyira a váratlan győzelemtől csúnya balesetet szenvedett, s bár ő és az autó is megsérült, mégis talált pozitívumokat a hétfélemben.

SZÖVEG, FOTÓ: HAJÓKA

Hogyan értékelnéd a szezonzárót?

Sajnos a hétféle rosszul indult és rosszul is zárult. Kezdődött minden azzal, hogy pén-

tek este leszakadt a futóművünk 8 km-re a pályától. Két óra hegesztés után aztán végül megérkeztünk a Vörös Katlanba, ezúton is köszönjük Bánkúti Gabinak és csapatának a segítséget.

A szombati sikeres gépváltás után következtek az időmérő edzések. Az autó teljes átalakuláson ment át a nyirádi verseny előtt, így bizakodva, de kissé idegesen vártuk az első edzést. Szerencsére nem kellett csalódnom, hiszen az első edzésen mindössze két kör megtétele mellett is a második időt sikerült megcsípni. Az első helyről valószínűleg csak a kuplung és a féltengely hibája miatt csúsztam le. A szombati napot sajnos itt be is fejeztük, mivel a kuplung cseréje szorult. Egész estés szerelés után bizakodva vártuk a vasárnap reggeli rajtot.

Másnap azonban váratlan dolgok történtek – minden szempontból...

Vasárnap reggel 7:45-kor álltunk fel a rajtrácsra, ami igen korai kezdés volt a megszok-

kottához képest. A rajtot a kilencedik helyről kezdhettem meg, és mondhatni álomszépen sikerült, hiszen a második kanyarban már a második helyen üldözhettem Ottobonit. A harmadik kör elején már teljesítettem is azt, ami miatt elsősorban Nyirádra jöttünk, vagyis egy hibája után be tudtam szűrni az olasznak, amivel átvettem a vezetést. Sajnos az utolsó kör elején minden álmunk szertefoszlott, mert a jobbos visszafordítóban felborultam az autóval, és három pörgés után álltam csak meg. Kár érte, mert az előnyöm már szinte behozhatatlan volt. Ráadásul meg is sérültem a balesetben, elszakadt a lapockát és a kulcscsontot összekötő szalag a bal karomban. Az autó is komolyan megsérült, így hosszú rehabilitáció vár rám és a kocsira is.

Csalódottan hagyod így magad mögött 2014-et?

Nem teljesen, hiszen pozitívumot is magammal tudtam vinni a hétfélemből: az autó beállításai remekül sikerültek, amivel igazán kezelhetővé és gyorsá tettük a gépet. Már csak egy-két változtatásra van szükség ahhoz, hogy ütképesse váljon Eb-szinten is. Ezúton köszönöm csapatom egész évi munkáját, illetve a szponzoraim támogatását. Név szerint köszönöm az autó rendbetételét: Király Zsoltnak, Ladó Leventének, Kulín Ferencnek, Kárai Józsinak, Hajókának, Varga Bencének, Varga Zoltánnak, Antal Istvánnak és Gazdag Zoltánnak.

Támogatók: Belföld Sped Kft., LKL Color Kft., Adip' Art Kft., Levianus Kft., Computer Imperium



Európa-bajnokot vert

Ábrahám Károly száz százalékos mérleggel lett magyar bajnok

A többszörös magyar bajnok Ábrahám Károly megállíthatatlan volt az idei évben. Idehaza, az ob-n minden versenyt megnyert, ahol elindult, beleértve a nyirádi szezonzárót is, ahol magyar vetélytársai mellett Közép-Európa legjobb autókrosszozóit is le kellett győznie a sikerhez, köztük egy korábbi Európa-bajnokot.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: HAJÓKA, SZABÓ VILMOS



Nyirádon egy nemzetközi verseny végén szólt neked a magyar himnusz. Milyen érzés volt?

Hatalmas élmény volt, hiszen Jakub Kubicek és Jaroslav Hosek nagyon nagy nevek az autókrosszban, mindenki ismeri őket. Hosek Európa-bajnok is volt már, és összesen 36 Eb-futamot nyert eddig pályafutása során, ami rengeteg, Kubicek pedig idén 4. lett az Eb összesített pontversenyében, és ő is nyert idén Eb-futamot. Őket legyőzni, és előttük célba érni a nyirádi közönség előtt, majd a dobogó tetejéről végighallgatni a magyar himnusz tényleg csodálatos, felemelő érzés volt.

Kubicekkel idén a nyirádi Eb-n is emlékeztet csatát vívtál a negyedik helyért, amiből akkor is te kerültél ki győztesen. Milyen volt a mostani ütközet?

Nagyon csipkednem kellett magam, az biztos, de nagyon élveztem, vele mindig jó versenyezni. A döntőben tudtam, hogy az első kanyarban muszáj elől maradnom, és onnantól egyrészt nagyon sietnem kell előre, másrészt folyamatosan figyel-nem kell hátra, és zárnom az íveket, mert abban biztos voltam, hogy ha három kiló követ eszik is meg a hátsó kerekemről, ő akkor is ott lesz, és tapadni fog rám a végéig. Az első körökben pontosan ez is történt, utána viszont a 4-5. kör táján sajnos kiállt mögülem műszaki probléma miatt. Ezt sajnáltam, mert úgy éreztem, elég gyors voltam és elég jól zártam az íveket ahhoz, hogy végig magam mögött tartsam őt, és nyilván még édesebb lett volna a győzelem, ha végig ott lohol a nyakamban. De hát így is ott volt még Hosek, akiről nem feledkezhettem meg, úgyhogy tényleg nagyon nehéz verseny volt, és büszke vagyok erre az első helyre.



„Jövőre viszont mindenképp szeretnék több Eb-futamon rajthoz állni.”

A királykategória bajnoka úgy autózott Nyirádon, ahogy az egy címvédőhöz illik



Ami egyben azt is jelenti, hogy idén száz százalékos mérleggel védted meg címedet a magyar bajnokságban. A losonci versenyt kihagytad, de ahol ott voltál, ott mindig nyertél. Melyik volt idén a legnehezebb győzelmed, és miért?

Számomra mindig a hazai, túrkevei futam a legnehezebb. Ott ugye rendezőként is tevékenykedem, odaválósí vagyok, rengeteg barátom, családtagom és ismerősöm jön ki szurkolni a helyszínre, és mindenki engem szeretne látni, ahogy nyerek. Össze sem lehet hasonlítani ezt egy ilyen nyirádi versennyel, ahol mindig felszabadultan tudok versenyezni. Otthon valahogy egyfolytában nagyobbak az elvárások, ott nem tehetem meg, hogy nem nyerek, és ez egy kis plusz nyomást helyez a vállamra.

Idén csak egy Eb-futamon indultál, éppen itt, Nyirádon. Ott életed talán legjobb versenyét bemutatva a 4. helyen értél célba, ami messze a legjobb magyar Eb-szereplés a SuperBuggy kategóriában. Miért csak ezen az egy kontinensviadalon indultál

idén? Jövőre láthatunk majd több Eb-futamon is versenyezni?

Nagyon sok a munkám, és idén ráadásul közbejöttek olyan dolgok is, hogy eltört a könyököm, beteg is voltam, és több minden összejött, ezért alakult így, hogy csak Nyirádon indultam az Eb-n. Jövőre viszont mindenképp szeretnék több Eb-futamon rajthoz állni. Bauska, Nova Paka és Maggiora azok a versenyek, amiket biztosra mondanék, de nagyon jó lenne teljes szezon futni. Ez elsősorban azon múlik, hogy hogyan tudom összeegyeztetni ezt a munkámmal. Első a kötelesség, második a szórakozás.

A fiad, Ifj. Ábrahám Károly is bemutatkozott Nyirádon az Eb-mezőnyben, a juniorok között. Őt mikor láthatjuk legközelebb versenyezni?

A terv az, hogy jövőre őt is viszem mindenhol magammal, ahol megyek az Eb-n. De ez az iskolai eredményeitől is függ. Jelen pillanatban úgy áll, hogy jöhet velem autókrosszozni, ez elég jó motiváció neki is arra, hogy jól tanuljon.



Solberg világbajnok



Szabó Krisztián sporttörténelmet írt

A ralikrossz-világbajnokság olaszországi futamán elért 3. helyével matematikailag is biztosra tette év végi elsőségét a sorozatban Petter Solberg. Ezzel ő lett a sportág első világbajnoka, egyben az első olyan versenyző, aki két külön szakágban is FIA vb-címet szerzett. A norvégot Szabó Krisztián váltotta a dobogó harmadik fokán az ünnepélyes eredményhirdetésnél. ...

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: SZERÉNYI MÁRK

Szeptember utolsó hétvégéjén sporttörténelmi pillanatoknak lehettek szemtanúi a nézők a ralikrossz-vb 10. fordulójának helyszínén, az olaszországi Franciacortában. A 2003-as ralivilágbajnok Petter Solberg a döntő féltávjánál az ugratóról leérkezve ugyan eltörte Citroenje hátsó felfüggeszté-

sét, ám így is célba ért valahogy a 3. helyen, ami elég volt ahhoz, hogy már két fordulóval a világbajnoki sorozat vége előtt bebiztosítsa elsőségét.

Ez az, amire a hatodik fordulóig bezárólag senki sem számított, hiszen addig hat különböző győztest avattak. A hetedik fordulótól



Öt magyar a ralikrossz-vb-futam olasz fordulóján: Marton, Kárai, Mózer, Szabó és Lajos



kezdvé viszont Solberg elképesztő győzelmi sorozatba kezdett, és zsinórban három elsőséget bezsebelve jócskán elhúzott üldözőitől. Az olasz versenyt ugyan nem ő, hanem a 14-szeres Európa-bajnok Kenneth Hansen fia, Timmy nyerte, ám a Richard Göransson mögött célba guruló, korábban, még az előfutamok során az 1997-es F1-es világbajnok Jacques Villeneuve-vel is nagy csatát vívó Solberg a leintésnél így is világbajnokként ünnepelhetett.

A norvég tehát 11 évvel raliban szerzett vb-címe után most a pályafutása kiindulópontját jelentő sportágban is felért a világ tetejére. Ezzel nemcsak a ralikrossz első világbajnoka lett, de egyben az első olyan versenyző is, aki két különböző, FIA által elismert világbajnoki sorozatban is bajnoki címet szerzett.

Kárai Tamás és Mózer Attila személyében a világbajnokság első magyar indulóit is köszönthettük az olasz hétvégén, ők a 29.,

illetve a 33. helyen zárták a versenyt a SuperCar 38 fős mezőnyében. Háromszoros autókrossz-Európa-bajnokunk utolsó előfutamát látványos autózással megnyerte, és a hétvége legnagyobb ugratása is az ő nevéhez fűződött.

A Super1600 Eb-mezőnyében további három honfitársunkért szoríthatunk, mindhárman pontszerző helyen fejezték be a versenyt. A legfiatalabb indulóként, élete első Eb-futamán rajthoz álló Marton Gergely a 14., Luigi az elődöntőbe jutva a 8., a háromszoros autókrossz-Európa-bajnok Szabó Krisztián pedig – szintén élete első ralikrosszos kontinensviadalát teljesítve – a szenzációs 3. helyen zárta a versenyt. Ez minden idők legjobb magyar eredménye a széria történetében, és a siker értékét növeli, hogy a 22 éves pilóta az ünnepélyes eredményhirdetésnél éppen a friss világbajnok Petter Solberget váltotta a dobogó harmadik fokán.

„A hatodik fordulóig bezárólag hat különböző győztest avattak.”

A bajnokság állása	
1. Petter Solberg (NOR)	235
2. Toomas Heikkinen (FIN)	175
3. Reiniss Nitiss (LAT)	167
4. Timmy Hansen (SWE)	152
5. Timur Timerzyanov (RUS)	148

Száz százalék ralikrossz

Marton Gergely sikeres Eb-bemutatója

Szeptember utolsó hétvégéje sokáig emlékezetes marad az M-F Motorsport 16 éves tehetsége, Marton Gergely számára. Előbb megtudta, az MNASZ őt delegálta az FIA utánpótlásképző programjának selejtezőjébe, majd Olaszországban pontszerzéssel debütált az FIA Ralikrossz Európa-bajnokság Super1600-as mezőnyében.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: JOHNNY & FRIEDA LOIX

Nemrég teljesítetted első versenyedet az FIA Ralikrossz Európa-bajnokságon, ahol legfiatalabb indulóként pontszerzéssel sikerült bemutatkoznod. Elég látványos csatákban volt részed. Melyiket élvezted a legjobban?

Fantasztikus versenyek voltak, úgyhogy igazából mindet nagyon élveztem. Hatalmas élmény volt több tízezer fanatikus néző előtt versenyezni. Az első két pályára lépés során elkövettem egy-két apróbb hibát, és ez egy ilyen szoros mezőnyben, ahol tizedek, száza-

dok, sokszor ezredek döntenek a helyezésekről – mint az első előfutamon befutójánál – nem fér bele. A harmadik és a negyedik előfutamon már tökéletesen sikerült, előbb meg is nyertem, így számomra ez marad a legemlékezetesebb.

Az a futam a nézőknek is sokáig emlékezetes marad, mert nem éppen szokványos módon nyerted meg...

Igen, ott az első kanyarban bőven kijutott a ralikrosszos feelingből! (Nevet.) A rajtból

én jöttem el a legjobban, már majdnem egy autónival a többiek előtt voltam, amikor bal hátulról eltaláltak. Keresztbe csúsztam meg az első kanyarba, miközben ketten toltak. Emlékezetes pillanat volt! Csak álltam a gázon, tekertem a kormányt, és bíztam a legjobbakban. Végül sikerült elsőként elfordulnom. Utána hárman ugrattunk el egymás mellett. Egy picit előrébb voltam, mint ők, és én álltam a legtovább a gázon, úgyhogy végül a második kanyarba is el tudtam fordulni elsőnek, onnantól pedig már csak előrefele néztem, és nyomtam, ami a csövön kifért, hogy minél jobb legyen az időeredményem.

Hogyan élsz meg belülről egy-egy ilyen kiélezett versenyhelyzetet? Mi játszódik le ilyenkor a fejedben?

Verseny közben csak az jár a fejemben, hogy az éppen adott szituációt, amibe belekerülök, a lehető legjobban megoldjam. Ilyenkor kitisztul minden, próbálom átérezni az autó minden apró rezdülését, és megoldani minden elém kerülő feladatot. A körülöttem zajló történésekből tudatosan ilyenkor alig észlelek valamit. Automatikus jönnek a mozdulatok, és csak miután leintettek, és visszaértem a depóba, szokott tudatosulni, hogy „Wow, ez meg mi volt?!” (Nevet.) A tavalyi SuperNationalben töltött évem ilyen



Óriási hangulat, hatalmas tömeg, izgalmas csaták: Marton Gergely ilyen körülmények között bizonyíthatott a ralikrossz-vb-n



szempontból aranyat ért. Erősebb autók ellen kellett versenyznem, sok-sok rutinos külföldi és magyar pilóta ellen. Ott is kaptam hideget-meleget, és azóta én már nem lepődök meg semmin. Ha keresztbeforgatnak az első kanyarban, akkor kinézek jobbra a szélvédőn, mert tudom, hogy arra van az előre, állok a gázon, villámgyorsan kormányzok, és megyek tovább előre!

Az Eb futamaid idén az FIA Ralikrossz Világbajnokság futamaival együtt rendezték. Olaszországban is ott volt Petter Solberg, Jacques Villeneuve és a többi sztár. Milyen érzés volt egy hétvégén és egy helyszínen versenyezni velük?

Ez egy valóra vált álom volt nekem és a csaptnak. Az elmúlt két évben nagyon keményen dolgoztunk itthon, hogy egy nap mi is a részesei lehessünk mindennek, és teljes jogú tagjaivá váljunk az Európa-bajnokság, majd idővel a világbajnokság vérkeringésének. Ami nagyon jól esett még, hogy nem egy megtűrt kis csapatként kezeltek minket odakint, ha-

nem komolyan figyeltek ránk. Éppen a kifelé úton tudtam meg, hogy az MNASZ engem jelölt ki arra a megtisztelő feladatra, hogy az FIA Driver Excellence Academy hollandiai selejtezőjén egyedüli magyarként képviseljem hazánk autósportját. Erre odakint a világbajnokság promótere, az IMG is felkapta a fejét, mert korábban soha nem került még be ralikrosszos pilóta ebbe a programba. Így aztán egy külön fotózást is engedélyeztek nekünk pénteken, beállhattunk az autóval a fődepóba, és szabadon fotózkodhattunk bárhol, Petter Solbergék, Mattias Ekströmék vagy épp Timmy Hansenék sátra előtt. Ezen felül egy angol nyelvű cikkel is megemlékeztek rólunk a sorozat hivatalos oldalán, a rallycrossrx.com-on, ahol egy Villeneuve-ről, majd egy Solbergéről szóló cikk váltott a főoldalon. Nekem ezek az emberek idolok, akikre felnézek, úgyhogy hihetetlenül megtisztelő, hogy egyáltalán egy lapon említettek velük bármilyen kontextusban, hiszen mi még nagyon az út elején járunk, de idővel persze mi is oda szeretnénk eljutni a csapattal.



Bajnokokat avattak

Dupla szezonzáró a nyirádi katlanban

Október első hétvégéjén a Nyirádi Motorsport Centrumban rendezték a 2014-es Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokság utolsó két fordulóját. Szombaton és vasárnap is egy-egy különálló, teljes értékű versenyre került sor, a dupla élményadag végén pedig magyar bajnokokat avattak.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, NAGY TAMÁS

Szombaton a júliusban elmaradt nagydobosi fordulót pótolta be a mezőny, míg vasárnap az eredetileg is tervezett nyirádi szezonzárót teljesítették. Minden kategóriában és géposztályban erre az utolsó hétvégére maradt a bajnoki címek sorsáról szóló döntés, így jutott izgalom bőven.

A SuperCarok mezőnyében mindkét versenyt a háromszoros autókrossz-Európa-bajnok Kárai Tamás nyerte, ám ez a huszáros hajrá sem volt elég ahhoz, hogy az összesített pontversenyben befogja Harsányi Zoltánt. Az RXC Technics Motorsport pilótáját ugyan több technikai probléma is hátráltatta a hétvégén, de két 5. helyet így is tudott szállítani, és erős évkezdésének köszönhetően megszerezte pályafutása kilencedik magyar bajnoki címét.

Harsányi ezzel sporttörténelmet írt, hiszen a királykategóriában ennyi magyar bajnoki címe még senkinek nem volt, előtte Kotán Péter tartotta a rekordot nyolc elsőséggel. Harsányi a második olyan versenyző



A két forduló alatt végig garantált volt az izgalom



a sportág történetében, aki elérte a бүvös 9-es határt, az eddigi egyetlen kilencszeres bajnok, a Super1600-ban szereplő Bánkúti Gábor a nyirádi depóban az elsők között gratulált neki és köszöntötte őt a rekorderek klubjában. Harsányinak egyben ez volt az utolsó hétvégéje, amelyet a 2006 óta használt Mitsubishi Lancer Evo V-ös volánjánál

teljesített. Kilenc szezon alatt nyolc magyar bajnoki címet szereztek együtt.

Kárai is minden dicséretet megérdemel, hiszen amellet, hogy idén megvédte címét az FIA Autocross Európa-bajnokságon, idehaza a ralikrossz-ob-n ötből négy futamot megnyert, amin elindult, beleértve az utolsó kettőt is. Mellette szombaton Wieszt Jankó



és Vass Zoltán, vasárnap Vass és Kotán Péter ünnepelhetett a pódium alsóbb fokain.

A többi kategóriában már a szombati nap végén eldőlt a bajnoki cím sorsa. A Super1600-ban Luigi bérelt Skodájával idehaza idén minden versenyt megnyert, amin elindult, száz százalékos mérleggel hódítva el a bajnoki címet a rekorder Bánkúti Gábortól.

Az összetettben a Peugeot-pilóta lett a második, nagy küzdelemben maga mögött tartva Ujházi Ádámot és Kovács Marcellt, míg az 5. helyre egy huszáros hajrával Marton Gergely ért fel. Luigi mellé szombaton Kovács és a ralikrosszba 14 év után most visszatérő Szíjj Zsolt, vasárnap Marton és Bánkúti állhatott fel a dobogóra.

A bajnokság végeredménye			
SuperCars		SuperNational	
1. Harsányi Zoltán	98	1. Roman Castoral	120
2. Kárai Tamás	93	2. Luigi	83
3. Wieszt Jankó	82	3. Karl Schadenhofer	65
Super1600		Magyar Kupa	
1. Luigi	120	1. Góth Viktor	109
2. Bánkúti Gábor	84	2. Vágner Gábor	91
3. Ujházi Ádám	76	3. Kádár Patrik	90
Junior Kupa		Junior Kupa	
		1. Végh András	117
		2. Harkányi Máté	108
		3. Tagai Domonkos	86

Arról, hogy Luigi számára csak majdnem volt tökéletes ez az év, Roman Castoral gondoskodott. A magyar pilótának régi vágya, hogy legyőzze a korábbi Európa-bajnok cseh versenyzőt, de Castoral idén a SuperNationalben ugyanolyan makulátlan mérleggel győzött, mint Luigi a Super1600-ban. A cseh Nyirádon is mindkét futamgyőzelmet behúzta, ezzel 2012 után visszahódította a SuperNational abszolút magyar bajnoki címét, amit tavaly Marton Gergelynek sikerült eloroznia tőle. Castoral mögött szombaton Luigi és Karl Schadenhofer, vasárnap Schadenhofer és Gerald Woldrich állhatott fel a dobogóra. A géposztályokban Woldrich, Castoral és Csirmaz Brúnó ünnepelhetett bajnoki címet.

A Magyar Kupában a gimnazistakorú Góth Viktor megállíthatatlannak bizonyult ebben az évben, és noha Nyirádon nem tudott győzni, ám szombati második helyével bebiztosította év végi elsőségét. Ez már a második magyar bajnoki címe, 2012-ben a juniorok között bizonyult a legjobbnak. Viktor fő üldözője az év nagy részében Kádár Patrik volt, ám ő Nyirádon rendkívül peches versenyt futott, így az utolsó futamot megnyerő Vágner Gábor végül befurakodott elé az összetettben, sőt egy ponttal a géposztály bajnoki címét is elorozta előle. Remekül sikerült a hajrá Varga Viktor-nak is, ő a szombati versenyt nyerte meg, majd vasárnap a B döntőből feljutva ért fel a dobogó harmadik fokára. A géposztályokban Góth, Vágner és Majerszky Gábor lett bajnok.

A Junior Kupában a másodéves Végh Andrást koronázták bajnokká az év végén, aki nagy csatában tartotta maga mögött az összetettben Harkányi Mátét. Szombaton Harkányi, vasárnap Végh bizonyult a jobbnak, az összetettben kilenc pont döntött közöttük, utóbbi pilóta javára.



A királykategória startja ellenfényénél: a rajtlámpák jelzése után több ezer löerő szabadult el

Sikeres évzárás

Bánkuti kihozta idei évéből a maximumot

Október első hétvégéjén a Nyirádi Motorsport Centrumban egy dupla fordulóval zárta le a mezőny a 2014-es Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokságot. Két nap alatt két külön fordulót rendeztek, sőt, az autókrossz-ob záró fordulójára is ekkor került sor. A Bánkuti MotorSport mindhárom versenyen dobogós helyezéseket, kettőn győzelmet ünnepelt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, ANDA IRÉN



Bánkuti Gábor

Super1600 – Peugeot 206

Az ezüst is szépen csillog

Bánkuti Gábor húsz éve versenyez a ralikrosszban, és kilenc magyar bajnoki címmel, megannyi bajnoki 2. és 3. hellyel a háta mögött jól tudja, az autósportban bizony egy-egy bajnoki ezüstéremért sokszor jobban meg kell dolgozni, mint egy aranyért. A most megszerzett 2014-es Super1600-as

bajnoki ezüstjére kifejezetten büszke, mert tudja, hogy milyen erős mezőnyben, milyen erős ellenfelek és versenyttechnikák ellen, mennyi probléma és balszerencse árán sikerült megszereznie.

„Pozitívan értékelem az idén elért eredményünket, hiszen bár rengeteg probléma és balszerencse hátráltatott minket – kiégett motortér, két tönkrement motor, a cél előtt két km-rel kiesés az első helyről stb. –, de így visszatekintve, ha ezek nincsenek, a másodiknál jobb helyen idén akkor sem végezhetünk volna. Ez volt a maximum, amit elérhettünk ezzel a technikával, sőt, ha reális akarok lenni, még a dobogóra kerülésemre sem lehetett mérget venni. Ezért boldog vagyok, hogy sikerült, és én személy szerint még talán büszkébb is vagyok egy picit erre a 2. helyre, mint egy-két korábbi bajnoki címemre, mert tudom, mennyi munka és lemondás van e mögött az eredmény mögött” – mondta el a pilóta, aki Nyirádon két A döntős szerepléssel és egy dobogóval zárta a szezon.

„Az első nap végén még elég rosszul állt a helyzet, a döntőben a második helyről félre kellett parkolnom, mert azt hittem, valami komoly baj van a váltóval. Vasárnap szintén



Zsipi tanulóévet futott a Peugeot-val. Csapata és ő maga is elégedett a 2014-es tapasztalatokkal

a döntő 3. helyére kvalifikáltam magam, majd egy jó rajttal és helyezkedéssel ismét a 2. helyen folytathattam a versenyt. Végig a gázon álltam, nyomtam neki, ahogy csak bírtam, és úgy érzem, mindent ki is hoztam a technikából, de végül Marton Gergely a jokerezések után vissza tudott jönni elé, így a 3. helyen zártam a versenyt. Teljesen elégedett vagyok, mert két célom volt a nyirádi hétvége előtt, és mindkettőt sikerült teljesítenem. Legalább az egyik futamon dobogóra álltam, de ami a lényeg, az összesítésben sikerült megőriznem a 2. helyemet. Nagyon köszönöm a csapatnak és partnereinknek az egész éves munkát, valamint a támogatást.”

Zsipi Róbert

SuperNational – Peugeot 306

Fredményes tanulóév



Sikeresen teljesítette első teljes szezonját a Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokságban Zsipi Róbert, aki tavaly év végén, a Bánkuti MotorSport jóvoltából került közelebbi kapcsolatba az autósporttal. Az első év még a tanulásról és a tapasztalatszerzésről szólt számára, és ilyen

BÁNKUTI MotorSport EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

**A PROMONTORSPEED
A BÁNKUTI MOTORSPORT
LOGISZTIKAI PARTNERE**

H-1115 Budapest,
Tétényi út. 32/B.VI., 21 ajtó

tel.: + 36 1 236-50-20

fax.: + 36 1 238-09-18
+ 36 1 238-09-19

Style ST STYLE TREND

www.stbutor.hu

Bútorgyártás, kis és nagyker értékesítés

Húsz éve állunk a gyógyítás, Önök, és kedvenceik szolgálatában...

Rendelési idő: H-P 9-11 16-19
Szo 9-11
V 17-19

Email: wladarklinika@gmail.com

Telefon: 061-387-95-47

Cím: 1037 Budapest, Királyhalmec u. 16

WLADAR KISÁLLAT RENDELŐ

DUNA AUTÓ Zrt.

dunaauto.hu/nissan

Duna Autó Zrt. Nissan Márkakereskedés és Márkaszerviz
1037 Budapest, Zay utca 24.
A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 3,8-5,6 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 99-129 g/km.



Bánkuti Gábor nem tudta behúzni a 10. bajnoki címet, a technika idén jó párszor megtréfálta



„A szombati nap nagyon-nagyon jól sikerült, hiszen a bajnokot is sikerült legyőznöm.”

szempontból rendkívül eredményes is volt, hiszen a pilóta saját időeredményeit tekintve rengeteget fejlődött a szezon folyamán. A pontversenyben elért helyezése is okkal lehet büszke, hiszen a SuperNational kategória abszolút értékelésében a 9., géposztályában a 4. helyen végzett az év végi összesítésben. Ez elsőre nem rossz, és remélhetőleg még lesz folytatás.

„Nyilvánvaló, hogy nekem is van még hová fejlődnöm, és talán egy kis technikai hátrányban is voltam a többiekkel szemben, de összességében úgy érzem, nem vallottam szégyent első teljes szezonomban. Ennél jobb év végi helyezésemben, őszintén szólva, nem igazán bízhattunk, és az biztos, hogy rengeteget tanultam és fejlődtem az idei évben, úgyhogy ezúton is szeretném megköszönni a csapatnak a lehetőséget. Hogy mit hoz a jövő, az sok mindentől függ, de elsősorban nyilván az anyagiaktól. Szeretném folytatni, és nagyon bízom benne, hogy jövőre is

a Bánkúti MotorSport színeiben lehetek résztvevője a Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokságnak.”

Varga Viktor

Magyar Kupa – Opel Astra

Abszolút győzelem és dobogó



is a legfelső fokára. A pilóta erre a hétvégére Ujházi László (Tyuki bácsi) erősebbik Opel Astráját bérelte ki, és noha bízott benne, hogy a 40-50 plusz lóerőnek köszönhetően talán harcba szállhat majd a legjobbakkal, de arra

maga sem számított, hogy első versenyt az Opellel rögtön megnyeri. Ez volt pályafutása második, idei első abszolút győzelme a Magyar Kupában.

Vasárnap másképp nyújtott maradandót. Viszontagságos előfutamok után „csak” a B döntő 4. rajtkockájába tudta magát kvalifikálni, onnan viszont fantasztikus teljesítményt nyújtva előbb feljutott az A döntőbe, majd ott az utolsó helyről rajtolva egészen a dobogó harmadik fokáig menetelt. Az év végi abszolút értékelésben ezzel a 4., géposztályában a 2. helyet sikerült megszereznie.

„Hál’ istennek, egy nagyon pozitív hétvégén vagyok túl. A szombati nap nagyon-nagyon jól sikerült, hiszen a bajnokot, Góth Viktort is sikerült legyőznöm, és megnyertem a versenyt. Titkon bíztam benne, hogy talán ezzel az erősebb Astrával fel tudom majd venni a versenyt a legjobbakkal, de hogy rögtön nyerek, arra őszintén szólva, magam sem gondoltam, és ez minden képzeletemet felülmúlta. A vasárnapi verseny már kicsit nehezebben indult számunkra, de majdnem ugyanolyan jól zárult, úgyhogy nagyon elégedetten zárom ezt az évet. Szeretném megköszönni csapatomnak a lehetőséget és az egész éves munkát, illetve Tyuki bácsinak, hogy önként felkínálta számomra a lehetőséget,

hogy a nyírádi szezonzárón már az ő régi, erősebb autójával induljak. Nélkületek nem jött volna létre ez a siker, köszönöm.”

Vaskó Dominik

Ralikrossz Magyar Kupa és Touring Autocross – Peugeot 206

Autókrosszbajnokok lettünk



Vaskó Dominik idén egyszerre több vasat tartott a tűzben. A ralikrossz-ob mellett az autókrossz-ob futamain is rajthoz állt, elsősorban tapasztalatszerzés és tanulás céljából, elvégre még mindig csak 12 éves, és ez volt az első éve egy igazi épített versenyautó, a Peugeot 206-os volánjánál. A sok tanulás közben bónuszként azért egy bajnoki címet is begyűjtött az év végére.

A nyírádi szezonfinálé különleges alkalmat kínált az ifjú pilóta számára, hiszen egyetlen hétvége alatt három versenyen gyűjthette a tapasztalatokat. Az előzetes tervek szerint mindhárom rajthoz állt volna, ám végül „csak” kettőt teljesített. Ő bírta volna a még több terhelést, az autót viszont vasárnap már



kímélni kellett, ezért aznap már csak a számára a bajnoki cím miatt fontosabb autókrosszban versenyzett. Ezt a bajnoki címet be is zsebelte a Touring Autocross 1600 köbcentiméter alatti géposztályában, ahol sok ellenfele ugyan nem akadt, de a tanulás és a továbbfejlődés szempontjából aranyat értek ezek a versenyek, hiszen összkerekes, turbó 2000-es autók mentek előtte, azokra kellett megpróbálnia tapadni.

„Ez a hétvége elég húzós volt, mivel három különálló versenyt rendeztek itt Nyírádon. Mi végül csak két versenyen indultunk, vasárnap már csak autókrosszoztam. Itt a bajnoki cím volt a tét, amit szerettem volna győzelemmel bebiztosítani. Ez hál’ istennek sikerült, úgyhogy nagyon boldog vagyok.

Nagyon élveztem idén az autókrosszt, mert itt csak murván megyünk, és én szeretem, ha csúszkál alattam az autó. Nyírádot is szeretem, és külön öröm volt számomra, hogy ezen a hétvégén két külön nyomvonalon is mehettem itt, ez remek tapasztalatszerzési lehetőség volt az autóval. Köszönöm az idősebb és az ifjabb Gábor segítségét, amit a Peugeot fejlesztésében és versenyzésem terén tőlük kaptunk. Jövőre folytatni fogjuk ugyan az autókrosszt, de a fő csapásirány már a ralikrossz lesz, ami idén még nem így volt, hiszen ez az év elsősorban még arról szólt nekünk, hogy szokjam és tanuljam az új autót. Az év végére sikerült is egészen jól összebarátkoznom vele, úgyhogy bizakodással várom a következő szezont.”



Vaskó Dominik kiválóan teljesített az idei esztendőben, a fiatal tehetség előtt szép jövő áll a ralikrosszban

PROMONTOR
SPED.HU

EUROPEAN AUTOMOTIVE

Eibach
SPRINGS e-sprint
futárszolgálat

Rototest
teljesítménymérés

VIP CONTROLL
SYSTEM

VLADAR KISALAT RENDELŐ

LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROEN
ALKATRÉSZKEREKEKES ÉS SZERVÍZ

koteltechnika.hu

Lagymkassza
www.koronaszallo.hu

HODULA &
SVÉDA
ÜGYVÉDI IRODA
hodula@andassy49.t-online.hu

Skpower

Gelbert

STutor.hu

BUDA
MOZGÁSBAN A VÁROS

Autósport
Formúla

CANDOR
CHARTER

FIAT-XTAL

INTENT

SAS

DUNA AUTÓ Zrt.

culevit

www.duen.hu

SRT

MOBTELSHOP.HU



A kilencszereses bajnok és a dupla dobogós

Harsányi Zoltán és Vass Zoltán Nyirádon zárta a szezont

Tökéletes végeredménnyel zárult a 2014-es szezonzáró az RXC Technics Motorsport csapata számára. A Magyar Nyílt Ralikrossz Bajnokság dupla nyírádi szezonzáróján Harsányi Zoltán megszerezte történelmi jelentőségű kilencedik magyar bajnoki címét a SuperCar kategóriában, míg csapatátársa, Vass Zoltán mindkét nap végén a dobogón ünnepelt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Nem volt izgalmaktól mentes a nyírádi hétvége a csapat számára, hiszen két nap leforgása alatt két különálló, egyaránt teljes értékű magyar bajnoki futamot rendeztek, így egyetlen egy betli elég lett volna ahhoz, hogy amit addig egész évben felépítettek, az pillanatok alatt váljon semmivé. Ráadásul, Harsányit egész hétvégén kisebb-nagyobb technikai problémák hátráltatták, így tényleg egy percig sem lehetett nyugodt a csapat.

Szombaton, az első előfutamban egy olajszivárgás és némi zavaró kék füst borzolta a csapat tagok idegeit, majd az A döntőben a hátsó féltengely törése miatt volt kénytelen kiállni a pilóta. Vasárnap az időmérőn ismét a hátsó féltengely tört el, majd az A döntőben a hátsó differenciálmű adta meg magát. A kilenc teljes évet szinte hiba nélkül végigszolgáló Evo V-ös Mitsubishi Lancer az útja végére tehát kicsit elfáradt, de a történelmi, kilencedik bajnoki címhez azért még hoz-

zásegítette gazdáját, aki jó szívvel fog megválni tőle.

Harsányi kilenc országos bajnoki címéből nyolcat ezzel az autóval szerzett, ami nemcsak Magyarországon, de az egész világon teljesen egyedülálló és minden elismerést megérdemlő mutatvány. A pilóta ezzel Bánkuti Gábor után a sportág történetének második kilencszereses magyar bajnoka lett, az első, aki mind a kilenc bajnoki címet a királykategóriának számító, 5-600 lóerős, turbó 2000-es, összkerekes SuperCarokat felvonultató mezőnyben érte el. Végleg beírta magát a sportág halhatatlanjai közé, és a depóban a szintén kilencszereses bajnok Bánkuti, valamint a nyolcszoros bajnok Kotán Péter az elsők között gratuláltak neki.

„Nagyon örülök, hogy sikerült megszerezniünk a kilencedik magyar bajnoki címet, ez nagyon sokat jelent nekem és a csapatnak is. A szezonzáró ugyan kicsit megfáradt

Fent egy Lancer, lent egy Colt.
mindkét Mitsubishi pilótája
elégedetten távozott Nyirádról



a technika, de előtte kilenc gyönyörű évet végigszolgált nekünk, és még idén is sikerült valahogy behúznunk vele nyolcadik közös ob-címünket. Jár a dicséret a Mitsubishihöz és az egész csapatnak, köszönöm ezt az újabb csodálatos évet. A szezonzáró is megmutatta, hogy eljött a váltás ideje, ezért előzetes terveinknek megfelelően jövőre már egy új építésű autóval fogunk nekivágni a szezonnak. Most kiélvezük kicsit ezt a sikert, aztán készülünk tovább az előttünk álló feladatokra, hiszen innentől szeretnénk mi len-

ni az elsők, akik elérik a tíz bajnoki címet” – mondta boldogan a pilóta.

Arról, hogy az újabb bajnoki cím mellett sikeres hétvégének is örvendhessen a csapat, Vass Zoltán gondoskodott, aki szombaton a harmadik, vasárnap a második helyen terelte célba Mitsubishi Coltját, aminek köszönhetően az év végi összesítésben egy huszáros hajrával előrejött a negyedik helyre.

„Ettől szebb évzárást, úgy gondolom, hogy nem is kívánhattunk volna magunknak, nagyon boldog vagyok. Csapatátársam,

Vass Zoltán szája fülig ért a szezonzárón, Harsányi Zoltánnak Kotán Péter is gratulált a kilencedik címhez

Harsányi Zoltán máttól kezdve már nem nyolcszoros, hanem kilencszereses magyar bajnok, nekem pedig sikerült mindkét nyírádi versenyt dobogós helyen zárnom, így Kakucsot is beleszámítva, az utolsó három verseny mindegyikén a pódiumon végeztem. Ez a dupla forduló hétvége nekem nagyon bejött, úgyhogy felőlem többször is rendezhetnének ilyet, elvégre ritkán adatik meg az embernek, hogy egy hétvége alatt két külön versenyen is dobogós helyezést ünnepeljen. A pozitív szezonzárás, és az, hogy az év végére így összeállt minden az új autó körül, nagyon nagy lendületet ad nekünk a következő évi felkészüléshez. Most, hogy vége lett a szezonnak és így lett vége, már alig várom, hogy mikor kezdődik végre a következő! 2015-ben is gőzerővel fogunk támadni” – tekintett máris előre Vass Zoltán.





Hét versenyből hét pole

Góth Viktor: Egy majdnem tökéletes szezon

A ralikrossz-ob 2014-es versenyévadjában Góth Viktor, az MGAMS csapat versenyzője a Magyar Kupa bajnoki címéhez vezető úton a hét futam mindegyikén első rajthelyet szerzett, amelyekhez négy győzelmet is társított.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: ZOLEG, MÁRK RALLY

Az idei évre épített autója megbízhatóan üzemelt, ez szerelői, Nagy István és Heincz Benő kifogástalan szervizmunkájának volt köszönhető. A csapat szintén hálás Gorác Bélának és Szuromi Istvánnak, akik a motor építésében és beállításában közreműködtek. Technikai sport lévén persze így is akadtak hibák az év folyamán, egy jobb első defekt a Rabócasingen a döntő első helyéről például az ötödikre kényszerítette Viktort, míg az évad utolsó, nyírádi versenyén szintén a döntő első helye múltott a bal lökésgátló törésén.

„Csak három futamot nem tudtam megnyerni, de ezek is főként technikai hibák miatt történtek. Egész évben a leggyorsabbak közé tartoztam. Az utolsó nyírádi futam éppen balul sült el, és bár kicsit csalódott vagyok emiatt, mégsem rossz érzésekkel hagyom



magam mögött a szezont” – összegezte az idei évet a fiatal tehetség.

Viktor gyakorlatilag hiba nélkül autózott az év folyamán. Kakucsringen a szabadedzésen csúszott ki egyszer, de egy gyors hűtőcsere biztosította, hogy az időmérőre már ki tudott állni, és onnantól fogva mindent, amit lehetett, meg is nyert. A fuglaui diadal után ez, a „hazai” pályán történt megmérettetésen elért siker okozta talán számára a legnagyobb örömet, természetesen a bajnoki cím elnyerése után.

A még mindig középiskolás versenyző 2012-ben már junior bajnok volt, és a tavalyi gyengébb év után tudott idén visszavágni. „Az új autó sokkal stabilabb az előzőnél, emellett pedig a csapat hozzáállása és kiváló szakértelme segített a szezon során” – indokolta idei formáját Viktor, aki fizikális felkészültsége érdekében különféle edzéseket végzett. „Hobbiszinten gokartozni is szoktam, emellett pedig kajakozok, testépítést végzek és a szimulátorban is gyakorolok.”

Partnerek: GULF HUNGARY, VETERAN EXPERTS GROUP / Biztonságtechnika, SBR RACING, BOSCH CAR SERVICE SZÉKESFEHÉRVÁR

Nehezebb a vártnál

Vnoucek: Az új váltóval sem ment minden rendben

Nagy reményeket fűzött Vnoucek László a Mitsubishijébe végre beszerelt új váltóhoz a ralikrossz-ob utolsó, nyírádi futamai előtt, ám arra nem számított, hogy mennyire nehéz is lesz majd alkalmazkodni az új eszközhöz.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



Egész évben az új váltóra vártatok. Azt kaptad tőle, amire számítottál?

Végre sikerült beépíteni a váltót az autóba, ám szombaton nem tudtam vele úgy menni, ahogy azt elképzeltem. Kicsit túlértékeltem a helyzetet, mert azt gondoltam, hogy a gyorsasági versenyeken mind egyformák a váltók, és ezt is egyszerű lesz használni. Ám nem sikerült ráéreznem, egyáltalán nem úgy vette a fokozatokat, ahogy azt vártam. Szerencsére

elvittük magunkkal a korábbi váltót is, amit aztán visszacseréltünk, így vasárnap már azal mentem. De legalább megtanultam, hogy edzés nélkül nem lehet egyből mély vízbe ug-rani az ilyen újításokkal.

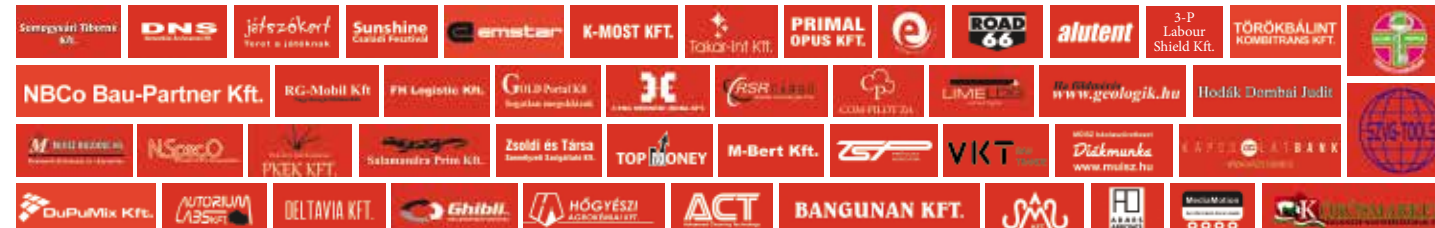
Hogyan értékelnéd az utolsó hétvége két versenyét és a szezont?

Az idő és a mezőny létszáma is kiváló volt. A vasárnapi futamon aztán sikerült erő-

sen teljesítenem, a B döntő negyedik helyét szereztem meg, amit jónak értekélek. Ezzel véget is ért az idény, számomra az összetett 10. pozíciójában. Sokkal fontosabbnak tartom azonban a Zóna Kupában elért ötödik helyeztem, ami azért gondoskodott arról, hogy ez az év se teljen el nyomtalanul. Az autót pedig az egész szezon során fejlesztettük, és csak mostanra érte el a végleges állapotát. Ez a váltó is csak az utolsó pillanatban érkezett meg, így nem is lett volna esélyem tréningezni vele. A vasárnapi futam eredménye után azért jó érzéssel fejeztük be az évet.

Szóval a tél folyamán a váltóra helyezitek a fő hangsúlyt?

Van most hat hónapunk a sorok rendezésére. Ha minden marad az előzetes megbeszélések szerint, akkor a jelenlegi autónkkal folytatjuk tovább, és biztosan lesz teszt lehetőségünk valahol, talán a Kakucsringen. Ha idén már nem is tudunk vele menni, jövő tavasszal a versenyek előtt mindenképpen a gyakorlásra fordítjuk majd az időt. Akkor legalább addig mehetek vele, amíg meg nem tanulom, hogy aztán a szezonnyitón, Máriapócon már ne azzal kelljen foglalkozni, hogy hova nyúljak vele, és hogy beveszi-e a fokozatot. Hogy mennyi időt vesz igénybe ez az egész, azt előre nem lehet tudni, de reményeim szerint kétnapi edzés után már rendben fognak majd menni a dolgok. Nagy könnyebbség lesz, hogy nem versenykörülmények között kell tanulni.



Bajnokavatás Zolderben

Vizin már a szezon vége előtt ünnepelhetett

Újabb legendás belga pályára, ezúttal Zolderbe látogatott a Lotus CEE mezőnye, ahol Vizin Tamás annak ellenére is bebiztosította bajnoki címét, hogy mindkét verseny végén lassításra kötelezte őt a technika.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: LOTUS CEE



Mire volt elég a rövid gyakorlási idő az edzésen?

Zolder egy igazán különleges pálya, amit még 1963-ban építettek az akkori szokásoknak megfelelően, tehát nagyon keskeny és a szalagkorlátok is veszélyesen közel vannak. Sajnos nem is volt sok időm megtanulni a pályát, hiszen ehhez mindössze egy szabadedzés állt rendelkezésünkre. Ezért este még görkorcso-lyával is végimentünk rajta, hogy jobban meg tudjunk jegyezni minden egyes kanyart és rázókövet. A szombati időmérő előtt próbáltunk taktikázni a gumiválasztást illetően a csapattal, ez viszont rosszul sült el, és a kvalifikáción két másodperccel lassabb időt értem el, mint az edzésen, így egészen hátról kellett rajtolnom.

Mit tudtál ebből kihozni az első futamon?

Számunkra szokatlan módon mindkét futamot vasárnap rendezték. Reggelre viszont leszakadt az ég, és esőben kellett versenyeznünk az angolokkal teli mezőnyben. Burkus

Egon is részt vett a hétvégén, és mindketten kicsit tartottunk a szigetországi ellenfelektől, mert azt gondoltuk, hogy kifejezetten jók lesznek a vízen, így nem tudunk majd velük menni. Ehhez képest egy-két kör után képesek voltunk megindulni előre, előzgetni kezdtük őket, és csak a V6-osok tudtak jobb időket produkálni nálunk.... Ám ezen kívül is hozott még eseményeket a verseny, ugyanis másfél körrel a leintés előtt eltört valami a váltóban, így lefelé már nem tudtam kapcsolni, és ötödik fokozatban kellett eljutnom a célig. Néhány angol autó azonnal el is ment mellettem, de sikerült megtartanom Egon mögött a második helyet, és ezzel már meg is volt a kellő pontelőnyöm a bajnoki címhez.

A második futamon nagyobb szerencséd volt?

Nem mondhatni. Az időmérő miatt ugyebár ismét hátról kellett rajtolnom, de hamarosan sikerült megelőznöm Egont, és miután ő beragadt néhány lassabb autó mögé,

kényelmes előnyre tudtam szert tenni az élen. Itt sem volt azonban minden zökkenőmentes: valakinek az autójából olaj folyt a pályára a célegyenes végén, én pedig megpördültem rajta. Egon ekkor visszazárkózott mögém, de a gondok még mindig nem értek véget számomra: egy körrel a leintés előtt az autóból egyszerűen elfogyott a benzin. Megtáncoltuk ugyan kellő mértékben, ám az üzemanyag-fogyasztás nagyobb volt a vártnál. Hatodik fokozatban gurulva azért a második helyen ismét el tudtam jutni a célig.

A legfontosabb feladatot azonban teljesítettük, hiszen sikerült megszerezni a bajnoki címet. Persze a szezon nem ért még véget, és ha minden igaz, a szezonzáró hungaroringi fordulón is ott leszek, és a tervek szerint jövőre is a Lotusszal fogok versenyezni.

Együttműködő partnerek:

Kaloplasztik Kft., Magtár Kft., Jamex Kft., Cash-Med Kft., PS Sol-PC Ker Kft., Sárköz Green Plan Kft., Optimum Solar Kft., GreenBoo Kft., Foody Kft.



Zolderben Vizin Tamás bebiztosította idei bajnoki elsőségét, de nagyon örült annak a ritka sportszerű csatának is, melyet Burkus Egonnal vívott

Egyedi
gépjármű-
biztosítási
elemek

Casco helyett
vagy mellé,
önállóan
köthető

Akár
egyetlen
elem is
igényelhető

Ez más lesz, mint a többi!

AEGON

Ma tegyük a holnapért!

All-In Gépjármű-biztosítás

Új All-In biztosításunk különböző gépjármű-biztosítási elemek választási lehetőségét nyújtja, melyek közül minden kedves Ügyfelünk maga dönti el, milyen károkra szeretne fedezetet. Válogasson kedvére, és állítsa össze az igényeinek legmegfelelőbb biztosítási szolgáltatásokat, így az teljesen az Ön autójára és élethelyzetére szabható, mely egy hosszú távú kapcsolat alapja lehet.



Aegon Magyarország Általános Biztosító Zrt.

ÉLETBIZTOSÍTÁS • NYUGDÍJBIZTOSÍTÁS • GÉPJÁRMŰ-BIZTOSÍTÁS • BALESETBIZTOSÍTÁS
LAKÁSBIZTOSÍTÁS • UTASBIZTOSÍTÁS • EGÉSZSÉGBIZTOSÍTÁS • VÁLLALATI KÁRBIZTOSÍTÁS

06-1-477-4800
www.aegon.hu

www.aegon.hu/allin



Előrehozott bajnokavatók

Ausztóriában több elsőség is eldőlt

Habár a magyar bajnokságból egy forduló még hátravan, a szeptember végén az ausztriai Bruckban rendezett versenyhétvégéről több magyar pilóta is bajnokként távozhatott.

SZÖVEG: HANZSÉROS TÜNDE • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS

A dunaszerdahelyi nehézségeket követően az égiek ezúttal kegyesek voltak a közel 160 főt számláló nemzetközi mezőnyhöz, ugyanis egész hétvégén ragyogó napsütés könnyítette meg a versenyzők és a csapatok dolgát.

A MicroMax géposztály képviseltette magát a legnagyobb létszámban. A majdnem 30 indulós mezőnyben azonban toronymagasan egy magyar pilóta remekelt. Tuzson Bencét a pole-pozíció megszerzését követően mindkét versenyen első helyen intette le a kockás zászló.

A MiniMax kategória futamai kettős osztrák győzelmet hoztak. Az SWA színeiben versenyző Lukas Dunner osztrák bajnokként ünnepelhetett a dobogó tetején, csapattársát,

Nicolas Schöllt megelőzve, míg a legeredményesebb magyar mindkét futamon Válint Bence lett, aki az 5., illetve a 3. helyen végzett, tovább növelve ezzel előnyét a magyar bajnokságban.

A Junior Max versenyei az osztrák bajnokság éllovasainak ádáz küzdelmét hozták, ami a döntőn egy hatalmas rajtbalesetben csúcsosodott ki, melynek következtében piros zászlóval félbe is szakították a futamot. A rajtnál megsérült, a bokszból rajtoló Max Hofer a viszonyságok ellenére végül a dobogó legfelső fokára állhatott fel, miután megvédte Közép-Európa-bajnoki címét, és átvehette a címmel együtt járó viládkupadöntőre szóló jegyet.



Nagy István Ármán, a KZ2 listavezetője

Háromesélyes folytatás

Jerkó Patrik válaszut előtt

Sok tényező befolyásolja még, hogy az idei nehéz szezon után hol versenyez jövőre Jerkó Patrik, de az biztos, hogy a Rotax Max Junior kategóriát már kinőtte.

Az újabb brucki hétvége után milyenek az esélyek a bajnokságban? – kérdeztük, Patrik apukáját, Jerkó Istvánt.

Sajnos azt kell mondanom, hogy ezúttal sem villogtunk. Az a helyzet, hogy Patrik már túlsúlyos a Rotax Max Junior gokartokhoz, mondhatni, hogy ezt a kategóriát kinőtte. Az időeredmények tekintetében a mezőny második felében tartózkodott, és a verseny is elég felemásra sikerült. Ennek pedig az az oka, hogy 12-13 kilóval nehezebb a riválisoknál. Célba ért, de nagy elvárásaink már nem lehetnek az idei eredményekkel kapcsolatban. Tehát ez most már nem az igazi, ráadásul úgy néz ki, hogy



A Rotax Max kategória legeredményesebb magyarja, a 2013-as bajnok Ferencz Márk volt, aki mindkét futamon a dobogó második fokára állhatott fel. Ebben a géposztályban a szlovák Tomas Stranava ünnepelhetett, őt avatták ugyanis Közép-Európa-bajnokká, megszerezve ezzel a jegyet a Rotax valenciai fináléjára.

A DD2 géposztály futamai Kancsár Ferenc diadalát hozták, aki kettős győzelmet aratva megvédte címét, és Közép-Kelet-Európa bajnokaként állhatott fel a dobogó tetejére. A 2013-as New Orleans-i Világdöntő legeredményesebb magyar pilótája így novemberben Valenciában ismét bizonyíthat.

A bajnokság állása			
MicroMax		DD2	
1. Válint Bence	535	1. Kancsár Ferenc	541
2. Sugár Dániel	510	2. Birizdó Imre	502
3. Válint Balázs	479	3. Kovács Gábor R.	498
MiniMax		Max Masters	
1. Körmőczy Balázs	531	1. Fodor Géza	534
2. Major Bence	509	2. Nagy Tibor	483
3. Körmőczy Gergő	508	3. Gorzó Zsolt	479
Max Junior		DD2 Masters	
1. Sövér László	528	1. Fodor Géza	541
2. Kovács Zsombor	521	2. Németh Csaba	502
3. Vincze Ádám	510	3. Virágh Attila	494
Senior Max		KZ2	
1. Ferencz Márk	528	1. Nagy István Á.	280
2. Fodor Árpád	518	2. Volentér Balázs	218
3. Vandendriessche J.	483	3. Viszló Csaba	145
Csapatverseny			
1. Hargitai Racing SK		1853	
2. C.R.G. GSE		1811	
3. TOP Motorsport		1739	

Fent a MicroMax rajtja, lent a MiniMax egyik izgalmas küzdelme

A KZ2 futamain Simone Brenna győzedelmeskedett Klar David és Nagy István Ármin előtt, a Max Masters kategóriában pedig Ellenés László remekelt, kettős győzelmet aratva Gyutai Péter és Baló András előtt.

A DD2 Masters dobogójának első, majd második fokára felálló Fodor Géza 2013-as Max Masters magyar bajnoki címe megvédése mellett ezúttal Közép-Kelet-Európa bajnokaként is ünnepelhetett, így ismét ott lehet az év végi világdöntőn.

A bajnokság utolsó fordulóját szintén Bruckban rendezik, ahol újabb világdöntőre szóló jegyek sorsa dől majd el.

hogy milyen kategóriában fogunk indulni. Lehet, hogy a Rotax Maxban megyünk, de arra is van esély, hogy még egy szinttel feljebb lépünk a DD2-esek közé. Persze mindez az anyagiaktól is függ, elsősorban attól, hogy hozzá tudunk-e jutni kedvező áron egy DD2-es géphez. Az biztos, hogy maradunk a CRG csapatnál, akik hamarosan pályára lépnek a világbajnokságon egy ilyen gokarttal, és talán megkaphatjuk tőlük olcsóbban azt az egyversenyes vázat és motort. Ha ez nem jön össze, akkor marad a Max kategória, ha pedig az sem, akkor egyszerűen nem versenyzünk.

Tehát az egy év kihagyás is a lehetőségek között van?

Részben Patrikon is múlik, aki iskolaválasztás előtt áll, így most arra a területre is többet kell figyelnie. Elég soktényezős még ez az egyenlet, és igazából mi sem teljesen tudjuk még, hogy mit szeretnénk. Ám jelenleg ebből a három lehetőségből még bármelyik megvalósulhat. Lehet, hogy egy kategóriával lépünk feljebb, lehet, hogy kettővel, de az is lehet, hogy egy évet pihenünk, utána pedig már az autóra gyúrunk.

Jerkó Patrik számára ez az év nem úgy alakult, ahogy tervezte



A DD2-re koncentrált

Fodor Géza Ausztriában és Szlovéniában versenyzett

Sűrű programja volt az MHH Rally & Kart Team versenyzőjének az elmúlt hetekben, hiszen az országos gokartbajnokság utolsó előtti, brucki fordulója után Szlovéniában, Vranskóban állt rajthoz egy osztrák-szlovén közös bajnoki versenyen. Mindkét hétvégén csak a DD2-re koncentrált, Szlovéniában pedig az idegen pálya minél gyorsabb feldolgozása volt a célja.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS



„Mind a két verseny tanulságos volt. Bruckban fordult elő először az idén, hogy csak a DD2-es kategóriára koncentráltam, és mivel a Masters bajnokságot megnyertem, nem kellett a pontokért harcolnom, a fiatalok között is megmérhettem magam” – mesélte Fodor Géza.

„Éppen ezért nagyon készültem a hétvégére, és egy kicsit túl is erőltettem magam. Ahogy mondták: úgy versenyeztem, mint akit a rendőrautó kerget. Az időmérőn hetedik, az elődöntőben hatodik lettem, a döntőre változtattuk a beállításon, sajnos nem jó irányba, ezért végül kilencediknek futottam be, a Masterst megnyertem.

A következő hétvégén, Szlovéniában, Vranskóban rendeztek egy osztrák-szlovén bajnoki futamot, ahova azzal a céllal mentem, hogy az idegen pálya minél hamarabbi feldolgozását gyakoroljam. 21 résztvevő volt, az időmérőn hatodik, az elődöntőben

szintén hatodik, a döntőben ötödik lettem. Összesen kilenc bemenetelünk volt, amiből az utolsóban, a döntőben voltam a leggyorsabb, úgyhogy a pályafeldolgozásban még van fejlődni valóm.

Bruckban, az utolsó magyar bajnoki futamon már azzal a vázzal és olyan specifikációval állok rajthoz, amivel Valenciá-

ban is fogok menni. A világdöntő műszaki szabályzata valamivel szigorúbb a magyar bajnokságénál, például nem cserélhetsz hátsó tengelyt, első stabilizátort stb. Ez valószínűleg hátrányt jelent majd a versenyen, de a felkészülésben előny lesz” – ecsetelte a következő hetekre vonatkozó terveit a versenyző.

Az MHH Rally & Kart Team 2014-es eredményei

- március 23. Jesolo, szlovén gokartbajnoki futam, Fodor Géza, DD2 Masters 2. helyezés
- március 30. Vredestein–Miskolc Rali ORB-futam, Krózsér Menyhért–Papp György, defekt miatt kiestek
- április 13. Jesolo, magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 1., 1. helyezés, DD2 Masters 2., 4. helyezés
- április 27. Rechnitz, magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 1., 1. helyezés, DD2 Masters 1., 1. helyezés
- május 10. Bükkföld Rali, Országos Murva Ralibajnokság, Krózsér Menyhért–Papp György abszolút 1. helyezés

- május 18. Kecskemét, magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 1., 2. helyezés, DD2 Masters 1., 1. helyezés; Krózsér Menyhért, Max Masters 4., 7. helyezés
- június 14. Fehérvár Rali, Országos Murva Ralibajnokság, Krózsér Menyhért–Papp György abszolút 1. helyezés
- június 14-15. Fehérvár Rali, Országos Ralibajnokság, Krózsér Menyhért–Papp György abszolút 2. helyezés
- június 22. Pannoniaring, magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 1., 1. helyezés, DD2 Masters 1., 1. helyezés
- június 12-13. Veszprém Rali, Országos Ralibajnokság, Krózsér Menyhért–Papp György abszolút 2. helyezés

- július 25-27. Poznań (Lengyelország), magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 1., 1. helyezés, DD2 Masters 1., 1. helyezés
- augusztus 29-31. Dunaszerdahely (Szlovákia), magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, Max Masters, 2., 2. helyezés, DD2 Masters 1., 1. helyezés
- augusztus 6-7. Kassa Rali, Országos Ralibajnokság, Krózsér Menyhért–Papp György abszolút 10. helyezés
- szeptember 19-21. Speedworld, Pácfurth, Bruck (Ausztria) magyar gokartbajnoki futam, Fodor Géza, DD2 Masters 1., 1. helyezés
- szeptember 26-27. Vransko (Szlovénia) osztrák, szlovén gokartbajnoki futam, Fodor Géza, DD2 6., 5. helyezés

Az MHH Rally & Kart Team együttműködő partnerei:
Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecanarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.
További információ:
www.menya.hu, www.facebook.com/menya.hu

Ikrek a versenypályán

Körmöczi Balázs és Gergő: Egymás ellen gokartoznak

Két mosolygós szőke fiúgyerek, akik zavarba ejtően hasonlítanak egymásra. Az egyik fején Ferrari-, a másikén Red Bull-sisak, és egyazon kategóriában indulnak a bajnoki címért.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: BERKES KRISZTINA



Ők a Körmöczi ikrek, Balázs és Gergő, akik négyéves koruk óta gokartoznak versenyszerűen. Most 12 évesek, és jelenleg vezetik a magyar bajnokságot a Rotax MiniMaxban. Balázs 531 ponttal az első, Gergő 508 ponttal a harmadik, egy ponttal elmaradva Major Bencétől. Az édesapával, Körmöczi Csabával beszélgettünk.

Mennyire hasonlít vagy különbözik a két fiú személyisége?

Teljesen mások! Balázs a céltudatosabb, őt érdekli alapvetően jobban a sportág. Gergő ezzel szemben egyszerűen szeret versenyezni.

Nyilván a sisakválasztás sem véletlen...

Balázs nagy Ferrari-drukker, míg Gergő Vetelnek szurkol a Formula-1-ben, ezt tükrözi a sisakfestésük is... A pályán mindketten nyerni akarnak, de természetesen nagyon szeretik egymást, és a kisöccsüket, Ákost is. Ő most 4 éves, és nemrég kezdte el az ismerkedést a gokarttal, úgyhogy hamarosan őt is láthatják majd versenyezni.

Egy versennyel a szezon vége előtt a két fiú vezeti a bajnokságot. Mi lesz a cél az év hátralévő futamán?

Balázs előnye viszonylag nagynak mondható az összetettben, így szeretnénk, ha megnyerne a bajnokságot. Gergőnek pedig a fő cél, hogy megszerezze a 2. helyet. Ami a hosszabb távú terveket illeti, van még két évünk ebben a kategóriában, utána meglátjuk, mit hoz a jövő.

„12 évesek és vezetik a magyar bajnokságot.”

Szuper

teszt

Max Chilton
és az F12 Berlinetta

Silverstone felett éppen sötét felhők úsztak át, amikor kollégánk a Brit Nagydíj előtt találkozott **Max Chiltonnal**, hogy megtegyenek néhány különleges kört a pályán. A napi szolgálatot tévő ezüstsínű F12 Berlinetta azonban igazi fénysugárként száguldott.

SZÖVEG: STUART CODLING

FORDÍTOTA: BOGNÁR VIKTOR

FOTÓ: FERRARI

Ebédidő Silverstone-ban. Az égen egyre ijesztebben csoportosulnak a felhők. Esni kezd az eső. Egy 741 lóerős, hátsókerék-hajtású szuperautó. Egy nagydíj-pálya. Mégis mi süлhet el rosszul?

Max Chilton már izgatott. „Imádom ezt az autót” – kiált fel, és szinte ugrálni kezd egyik lábáról a másikra. Pedig még sohasem vezette, de a Ferrarik ugyebár általában ilyen hatással vannak az emberekre.

Egy dolgot gyorsan tisztázzunk: a Ferrari nem szokta kölcsönadni csak



Vörös helyett ezüst, de mégsem lehet eltéveszteni, hogy melyik családba tartozik az elegáns F12 Berlinetta

úgy az autóit egy „tesztre”. Egy Ferrarit az ember nem tesztelni visz el, hanem randizni megy el vele (persze, csak ha meghívják, és ha megengedi a pénztárcája). Hosszú évek óta hagyomány, hogy az autós magazinok szoros kapcsolatot próbálnak kiépíteni a Ferrari-tulajdonosokkal, hiszen a rendszeres vásárlók mindig az elsők között kapják kézhez az új modelleket. Nem hívhatjuk csak úgy fel a sajtófőnököt (nincs is ilyenük), hogy kikölcsönözzünk egy Ferrarit. Összehasonlító cikkekre pedig végképp nem írjuk bele őket. A teljesítmény ilyen magas szintjén egy Ferrarit egy bármilyen másik szuperautóhoz hasonlítani olyan, mintha Picassót vetnénk össze Mondriannal.

Ezek után csak még szokatlanabb, hogy a lapunk egy időre birtokába vehetett egy Ferrarit, ráadásul nem is akármelyiket, hanem a cég legszebb modelljét, az F12 Berlinettát. Noha nem ez a leggyorsabb modell, amit a Ferrari valaha is épített (az a 950 lóerős LaFerrari), és nem is a legdrágább (az pedig a 400 millió forint értékű... öö... LaFerrari), de a közutakra tervezett autók pantheonjában ez az autó és elődjei képviselik a csúcst. Megtestesíti mindazt, amit egykoron Enzo Ferrari a tökéletes utcai autóról elképzelt.

Enzo viszont nem tudott azonosulni az 1960-as évek minden fejleményével. Nem a Beatlesre vagy Richard Nixonra gondolunk, hanem a versenyautó motorjának áthelyezésére a modell orrából a hátuljába. Határozottan kitartott azon álláspontja mellett, hogy a lovaknak húzni kell a kocsit, nem pedig tolni, és ebből csak azt követően engedett, hogy a riválisai legyőzték őt a pályán. Ám még ez



után is ragaszkodott az olyan egyedi kialakítású GT autókhoz, amelyek elől hordták a V12-es motorjukat, ezáltal pedig elszakította a köldöksínőrt a versenyre és az utcára szánt modellek között.

Az F12 Berlinetta magában hordozza a Ferrari korai éveinek a génjeit, amelyek még az előttről származnak, hogy José Froilan Gonzalez megszerezte a márka első világbajnoki futamgyőzelmét, éppen itt Silverstone-ban. Akkoriban kezdtek olyan sportautókat áruba bocsátani, amelyeknek karosszériája a versenymodellek alapján épült, V12-es motorjaik pedig az F1-es mérnök, Gioacchino Colombo tervei alapján készültek. Az ebből származó bevételek biztosították a verseny-csapat költségvetését, ám a '60-as években,

amikor a versenyképesség szüksége a sportban megkövetelte a farmotoros autókat, a V12-es GT-k megkezdtek önálló életútjukat. A gyönyörű, 1964-es Pininfarina-stílusú 275 GTB egy tiszta utcai autó volt, aminek a Ferrari több versenyváltozatát is megépítette, az erőt pedig természetesen ehhez is a Colombo-féle átdolgozott V12-es szolgáltatta. A Ferrari 1968-ban lecserélte ezt a 365 GTB Daytonára, ami szintén klasszikussá vált. És a sor így folytatódott tovább, függetlenül a világ versenypályáinak fejlődésétől.

De mindez akkor volt. A jelenben viszont a fiatal Maxnek már viszik a tenyere, anynyira a volán mögé szeretne ülni. Még lefolytatunk egy rövid tanácskozást arról, hogy hogyan kell lekapcsolni a rádiót, amelyben éppen One Direction számot játszanak, ami pont az alkalomhoz illő. Majd a szerkesztő átnyújtja a sofőrnek a vaskos, de sima Rosso Corsa kulcsot.

Az ember csak keresi a jelzőket, amelyekkel lefesthetné az F12 kinézetét. De az „izmos” klisé mindenképpen hagyjuk meg az autós újságoknak. Túl finomak és markánsak a vonalai ehhez. Ja, és mindemellett ezüstszínű, ami a vörös Ferrarik újabb kliséjétől szabadít meg minket. Nevezük inkább férfiasnak? Ez pedig túl macsósnak, túl pontatlannak hangzik.

A kerek hátsó lámpák látványukban a neves elődöknek állítanak emléket. Az orr-rész cápa alakú és praktikus formájú. A motorházatető erősen aerohatékonyra lett szabva anélkül, hogy otrombán nézne ki. A tető kecsesen hajlik le a hátsó részhez, ahol más szuperautók esetében szinte

„Nem is nevezném GT autónak. Ez egy szuperautó. Nem úgy néz ki, de a hangja és az irányíthatósága alapján teljesen olyan. Valójában sok szuperautónál is könnyebb kezelni, és nagyobb a motorereje is.”

elengedhetetlenül ott van néhány felesleges aerotartozék. Ez az autó anélkül is feltűnő, hogy magára akarná vonni a figyelmet.

Eközben Max hüvelykujjával már lenyomta az indítógombot, és minden további nélkül kísérleti jelleggel rálép a gázpedálra. A dupla kipufogócsőből először kitoró óvatos moraj hamar oroszlánszerű üvöltésbe csap át. Amint a láb elemelkedik a pedálról, a fordulatszám kattogva leperog, mintha csak a V12-es diszkrétan a torkát köszörölné egy túl nagy nyelés után. Max kényelmesen elhelyezkedik, beállítja az ülést, nem figyelve a fejtámla állására – ez az autó a teljesítményre helyezi a hangsúlyt, így az extra kilók miatt nem lehetett helye az ülés igazítására szolgáló elektromotornak. Még F1-es stílusban elvégez néhány végső hangolást a kormányon, ahol beállítható, hogy mennyire avatkozzon közbe az elektronikus menetstabilizáló rendszer. Természetesen minden ilyesmi kikapcsolva.

Ennek ellenére sincs semmi nyoma gumicsikorgásnak és hirtelen megugrásnak az elindulásnál. Max hagyja, hogy a V12 összegyűjtse a lendületét, miközben a Brooklands kanyar bokszutáján keresztül a pályára lépünk, majd kicsit odalép a gázra, hogy melegítse a gumikat. Az eső elállt, de az aszfalt még mindig vizes, mi pedig áthaladunk azon a bal-jobb-jobb kombináción, amely korábban a kör végét jelentette.

„Nagyon szerettem a régi vonalvezetést [2010 előtt], és nem voltam biztos benne, hogy az új kialakítás is ilyen jó lesz” – mondta Max. „Ám semmit nem veszített el a régi hangulatából: több előzési lehetőséget kínál, és a nézők is jobban rálátnak az eseményekre.

Sok sima felszínre épített pálya nem nyújt elég izgalmat, és noha itt egy korábbi repülőtérről épült az egész, nem érezzük, hogy hiányoznának a szintkülönbségek. Kiválóan működik ez a helyszín. Ha az ember versenyzőként Nagy-Britanniában nő fel, akkor fiatalon is sokat jár ide, de sohasem fo-

gom elfelejteni az első Brit Nagydíjat, amin rajthoz álltam [2013-ban]. Megérkeztem a délelőtti edzésre, és esett az eső. Nagyon keveset köröztünk, de a lelátók tömve voltak, az emberek zászlókat lengettek, és hullámozott a tömeg. Elképesztő légkört varázsoltak.”

Egy óvatos(abb) kör megtétele után visszatértünk oda, ahonnan kiindultunk. A térképről nézve a Woodcote felülről csak egy kis hajlatnak tűnik. Ám egy gyors autóban ülve, amikor a jobb láb folyamatosan a gázpedálon áll, az ember teste elmozdul az ülésből, és a karok sem egyenesen nyúlnak a kormányért, kicsit a pályafutása végén járó Farina látványát keltve. Igazi türelemjáték ez. A pálya lazán jobbra kanyarodik, szinte vég nélkül.

„Könnyen elveszítheti itt a pilóta a türelmét” – mondja Max. „De ha túl gyorsan reagálunk, annak megfizetjük az árát.

Most kapcsolunk rá igazán. Az üres lelátók kezdenek elmosódní, ahogy az F12 makulatlanul lépeget fel a fokozatokban, és lassan a szél süvítése is csatlakozik a motor dübörgéséhez. Ám a kanyar hamar véget ér, és azonnal a Copse-ban vagyunk – ezt régen, a nagy leszorítóerő és széles gumik idejében az F1-es autók padlógázon teljesítették, akár 290 km/órás tempóval. Hogyan lehetséges ez? Egy nehezebb GT autóban ehhez képest a fékre taposunk, leváltunk, majd a gázpedállal játszódva próbáljuk ellensúlyozni a nehéz orrmotor által okozott alulkormányzottságot. Legalábbis elméletben.

Az F12 utasterében a kesztyűtartó és a légzsák helyén egy sebesség- és egy fordulat-számmérőt találunk – bizonyára annak megakadályozására, hogy az utas egy jó könyvben merüljön el útközben. 160 km/óra a tempó, amint az F12 túlkormányzottságba csap át a kanyarközépen. Egy izgatott





Chilton a 741 lóerős F12 Berlinetta volánjánál: „Mostanában már nem kapok lehetőséget ilyen autók vezetésére. Visszaidézi bennem a fiatalkori emlékeket.”



Műszaki adatok

	Marussia MR03	Ferrari F12 Berlinetta
Hosszúság:	-	4618 mm
Szélesség:	1800 mm	1942 mm
Tengelytáv:	3700 mm	2720 mm
Súly:	691 kg (versenyzővel)	1525 kg (szárazon)
Motor:	90° V6 turbó hibrid	65° V12 szívómotor
Hengerűrtartalom:	1600 cm ³	6262 cm ³
Furat:	80 mm	94 mm
Löket:	53 mm	75 mm
Max. fordulatszám:	15 000/perc	8700/perc
Teljesítmény	760 lóerő (hibriddel)	741 lóerő
Váltó	8 fokozatú félautomata	7 fokozatú félautomata

kormánymozdulat, de a gázpedálon nem csökken a nyomás. Újra fellélegezhetünk.

A Maggots-Becketts-Chapel szakasz észbontó: korábbi adatok alapján az F1-es autók szinte kiegyenesítették ezt a bal-jobb-bal-jobb-bal kombinációt. Hetedik fokozatban, 300 km/órás tempóval érkeztek, leváltottak kettőt, és hagyták, hogy a kanyarban ható erők felemésszenek 80 km/órát a sebességből a Becketts csúcspontja előtt. Max óvatosan helyezi az F12-t, kerüli a kerékvetőket, de miután ráérzett a súlyátvitelre és fejben gyorsan elvégezte a szükséges számításokat, a Chapelben kísérleti jelleggel leteszteli az autó felfüggesztését is.

„Mostanában már nem kapok lehetőséget ilyen autók vezetésére” – mondja Max, arra utalva, hogy pályafutása során egyre inkább az együléses autók felé orientálódott.

„Hatalmas adrenalinlöketet ad, hogy ennek is ugyanakkora ereje van, mint egy F1-esnek, a leszorítóereje viszont a közelében sincs. Ez tényleg visszaidézi bennem a fiatalkori emlékeket, amikor rá kellett érezni az autó tömegének mozgására. Alaposan meg kell fontolni, hogy hol fékezzek, és hova mekkora tempóval érkeznek. Silverstone pedig kiváló pálya ehhez, hiszen tele van tempós részekkel.

Azt hiszem, épp az előbb tapasztaltuk meg, hogy a gyors szakaszokon elég érdekes lehet a helyzet.”

Max beszédében és ujjainak mozgásán egyáltalán nem látszik a sietség, ám az autón kívüli térben az idő gyorsan pereg. Padlógázon a Hangar egyenes néhány szempillantás alatt véget ér, és már előttünk van a Stowe, ahol a pálya látszólag ismét jobbra kanyarodik a végtelenbe. Fékezés, kanyarodás, gázadás. A nyak érzi a G-erőket, a test először előre, majd balra mozdul, az F12 azonban rezzenéstelen marad, miközben már a célegyenes előtti utolsó kanyar felé vágózunk.

A Vale Silverstone egyik legfurcsább kanyarja, egy kis sikan, ahol meg kell várni, hogy lenyugodjon az autó, mielőtt újra lendületet vennénk. A Clubban Max egy ügyes négykerekűs drifelésre készíti az F12-t, és érezzük, ahogy a PZero gumik tapadása fokozatosan csökken.

Könnyű elveszni a pálya új részén, ami szinte teljesen üres, és nehéz olyan pontot találni, amihez viszonyítani lehetne a fékezési és kanyarodási pontot. De az utastérben továbbra sincs nyoma az izgalomnak, ami miatt minden kanyar bevétele hosszú óráknak tűnik, miközben pedig a szemem sarkából

nézve a külvilág teljesen elmosódik. Vajon egy F1-es autóban is ugyanígy kiesik a szinkronból a világ?

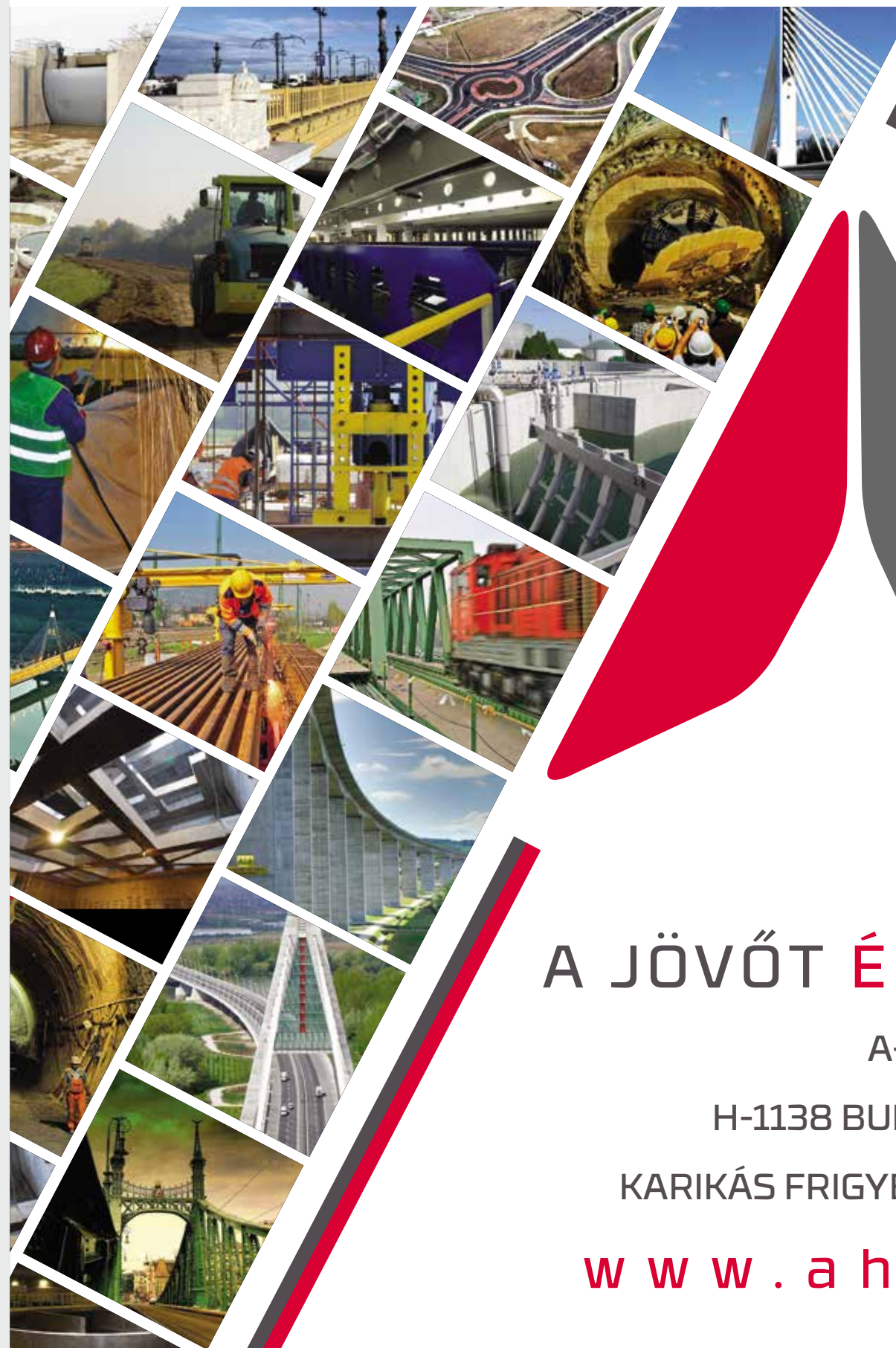
„Teszteljük egy kicsit a fékeket” – mondja Max, amint átlépjük a 260 km/órát a Welington egyenesben. Pedig azt hittem, hogy már az előbb is ezt csináltuk.

Pár pillanat alatt, mintha csak egy láthatatlan háló fogta volna meg, az F12 megáll. Az idő ismét a megszokott ütemben pereg.

„Nem is nevezném ezt GT autónak” – mondja lelkesen Max. „Ez egy szuperautó. Nem úgy néz ki, de a hangja és az irányíthatósága alapján teljesen olyan. Valójában sok szuperautónál is könnyebb kezelni, és nagyobb a motorereje is. A határon autózva éppen azért viselkedik kicsit idegesen, mert rengeteg erő van benne, ennek következtében pedig elég gyorsan megyünk...”

Kiszállunk. Az F12 nyugodtan áll, miközben a forró olaj és fém szaga terjeng. Az ember ekkor jön rá, hogy micsoda élvezetet is nyújt, amikor nagy sebességgel halad egy gyors autóban, az irányítás pedig olyasvalaki kezében van, aki határozottan tudja, hogy mit is csinál a volán mögött.

„Köszönöm” – mondja Max. „Ez nagyszerű volt.”



A JÖVŐT ÉPÍTJÜK

A-HÍD Zrt.

H-1138 BUDAPEST,

KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu



Ütős, nem ütődött

Peugeot Quartz

A francia tanulmányában, mellyel a Peugeot megújítja a crossover szegmensről alkotott vízióját, a szabadidő-autók új nemzedékének felfokozott kifejezése a márka „legütősebb” modelljeinek világával egyesül.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: PEUGEOT

A sportos stílusjegyek kívül-belül egyedi módon jelennek meg a látványos formatervben ugyanúgy, mint az olyan innovatív anyagokban, mint a bazalt, a numerikus szöveggel előállított textil vagy az antikolt bőr. A Quartz i-Cockpitjét tökéletesen a vezető igényeinek megfelelően alakították ki, hogy uralni tudja a Peugeot Sport által kifejlesztett hajtáslánc 500 lóerős teljesítményét és az elektronikus vezérlésű futómű dinamikus viselkedését.

A modell stílusa egyértelműen sportos, robusztus és erőteljes. Művészi kidolgozott formatervében a szabadidő-autó karosszériája a szedán utasterével egyesül. A futómű nem mindennapi képességeit sejtetik a 2,06 méter széles orr-rész és a 305 mm-es gumibroncsok. A különböző világítási funkciók LED-modulokra épülnek. A lencsementes fényszórókat egy fényvezető hangsúlyozza, amely a karosszéria két oldalán kiemelkedve kettészeli a légáramlatot. Az oroslán

A Peugeot Quartz projektje rövidesen a Dakaron is komoly szerephez jut, ezzel a modellel tér vissza a januári terepralversenyre a francia gyártó

embléma a hűtőrács közepén helyezkedik el, amelyet a szemlélő látószögétől függően változó pepita minta élénkít.

A tanulmány oldalnézetét a nyújtott vonalak teszik dinamikussá. A Continental gumibroncsokkal felszerelt, 23 colos alumíniumfelni a nagyvonalúan lekerekített kerékjáratokban terpeszkednek. A túlnyúlások rendkívül kicsik, hogy az autó 4,50 méteres hosszúságát maximálisan élvezhessék az utasok. A motor azonban a szerepéhez méretezett helyet kapott a légbeömlőkkel hangsúlyozott, hosszú motorházfedél alatt. Az elektromosan behúzható fellepőt is magában foglaló oldalsó rész stílusát a textilipar ihlette. A redők feszesen rásimulnak a karosszéria szerkezetére, ugyanakkor kiemelik a kerékjárat íveket.

Mínta egyetlen darabból állna az utaster felső része, amelybe „belefaragták” a különböző funkciókat. A polikarbonát ablakok fémekkel kapcsolódnak a karosszériához. Precíz, osztott kialakításuknak köszönhetően megfogják a fényt, ugyanakkor esztétikai szerepük is van: hozzájárulnak a tanulmány kristályszerkezetet idéző megjelenéséhez.

A hátsó sárvédőig futó üvegterelő vonalából kibontakozó két spoiler fokozza az autó áramvonalasságát. Annak az éles vágásnak a vonalában helyezkednek el, amely meghúzza a határt a tanulmány két árnyalata között: az első rész kvarcszürke árnyalata a hátsó sárvédőtől mattfeketébe vált át, amit az itt-ott felfénylő vörös szín még jobban kiemel.

A Quartz hatékonyságát hangsúlyozza az egyes elemek és funkciók precíz kidolgozása. A 23 colos felni küllőit például addig finomították, amit még az anyag erőssége elbírt. A keréktárcsákat kompozit légtérelő lapok borítják, amelyek esztétikai szerepük mellett a jobb légáramlást és a fékek hűtését is szolgálják.



AQUAPROFIT

Több mint tanácsadás



www.aquaprofit.com

Szórakozás, verseny, adrenalin!

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

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



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

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

www.g1kartcenter.hu

www.facebook.com/g1kartcenter



Kis narancsvörös ördög

Ford Fiesta ST

A Ford Fiesta alkalmazkodik a trendekhez, a hajdani kétliteres szívómotor helyett már 1,6-os turbó hajtja, az új technikát ráadásul sportruházatba csomagolták. Már nem először, de megint kipróbáltuk a kis méregzsákot.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A Fiesta ST első pillantásra átlagos sportos kiskocsinak tűnik, amit az itthon is egyre jobban terjedő „hot hatch” jelzővel illetnek. Az angol autós szaksajtó által kitalált kifejezés „forró hátsó ajtót” jelent, angolszász területen így hívják a sportos kis és kompakt autókat.

A kis ördögről első pillantásra azt hihetnénk, csak egy a sok közül, mert az összes elemet felvonultatja, amit ebben a ligában használnak: látványos légrterelőkkel aggatták

körül, sőt áldiffuzort is kapott. Világít a külső díszlécén az ST felirat, az utastérben mesterségesen turbózták fel a motor hangját – ez olyanira jól sikerült, hogy hosszú távon, nagy sebesség mellett már-már zavaró. Kapott az ST az első utasok testét szorító Recaro kagylóüléseket, kökemény sportfűtőművet, feltűnő narancsvörös (?) fényezést és nem hiányzik a mai Fordokra jellemző Aston Martin hűtőrács sem. Utóbbin kívül a felsoroltakat azonban gyakorlatilag mind-

egyik konkurens tudja, és semmi különleges nincs bennük. Szerencsére a teszt egész más, mint a prospektusban olvasható szövegek és a műszaki adatok elemzése az íróasztal mellett.

Az utakon a Fiesta sokkal jobb, mint amit a leírások mondanak, vezetés közben fülig ér az ember szája: az ütközéstől ütközésig 2,5-öt forduló kormány közvetlen, az első futómű nagy pozitívuma, hogy az erős motorhajtás reakciói nem csavarják ki a kormányt a vezető kezéből. A motor hangja kiváló, a váltó pontosan kapcsolható, élvezet az ST-vel gyorsan menni, kanyarodni, de a normál városi közlekedés sem kínlóadás. Városban a legnagyobb problémát a sebességhatárok betartása jelenti.

A tulajdonosnak persze a 182 lóerő kihasználására nem alkalmas adrenalinmentes szürke hétköznapiokon meg kell barátkoznia a kemény rugózással, a háromajtós kialakítás miatt „elérhetetlen” első biztonsági övekkel, és bennünk a nehezen kezelhető gyári navigáció sem lelkesített fel. Kellemes csalódást okozott viszont a fogyasztás. Úgy tűnik, van igazságtartalma a kis turbómotorok gazdaságosságának, mert „normális” közlekedéssel 6,5-7 literes fogyasztás érhető el az ST-vel.



Műszaki adatok	
Hossz/szél/mag.:	3982/1764/1468 mm
Motor:	1596 cm ³ , 182 LE/5700, 290 Nm/1500
Gyorsulás (0-100 km/h):	6,8 mp
Ár:	6 757 000 Ft (alapár: 6 095 000 Ft)
Tesztautó:	Ford Közép- és Kelet-Európai Kft.

A jövő elkezdődött

Mitsubishi Outlander PHEV Instyle Navi 4WD

Az egyetlen konkurencsall rendelkező Mitsubishi Outlander kezdi átformálni az autózásról kialakított képet: úgy tűnik, a jövőben csendben történnek a dolgok, legfeljebb trolibuszszerű hangok áradnak majd az autókól a néha hallható benzinmotor mellett.

SZÖVEG, FOTÓ: BENEDEK ATTILA

A világ legelső, tölthető hibrid szabadidő-autójának konkurencsa, a csak elektromos üzemmódban 20 kilométert tudó, konnektorból is tölthető Toyota Prius. A három gyémánttal díszített autó viszont az ellenféllel szemben – és ugyanazon az áron – kínál négykerék-hajtást, terjedelmes csomagteret, mindennapi használhatóságot és 40-45 kilométernyi elektromos üzemet.

A tölthető hibridek itthoni terjedésének legnagyobb gátja a környezettudatos vásárlók kicsiny száma. A probléma az, hogy a BMW X5 alapkvite kb. egymillió forinttal drágább a legjobban felszerelt Outlander hibridnél. Ilyen összegnél igencsak rezeg a lé, hogy a mutató bajort vagy a zöldautót vegye meg a kuncsaft. Szerencsére a japánokat nem a magyar piac tartja el, Hollandiában fél év alatt 14 ezer körüli megrendelést adtak le a Mitsubishi kereskedőknél, és ez mutatja, hogy van remény...

A gyakorlatban a hibridnél azt tapasztalni, hogy átlagosan közlekedve, nulla légkondicionáló használattal a 45 kilométeres elektromos üzem tartható, az ez alatt szerzett élmények igen jók: belül teljes a csend, kívülről trolibusz-szerű hang árad a kocsiól. Gyorsításkor a két villanymotor folyamatosan, megszakítások nélkül húz, ilyenkor már nemcsak az akkumulátorok elektronjai mozgatják az Outlandert, hanem a benzinmotor is termeli az extra áramot a hajtásba. A Mitsubishi reakcióideje a megszokottól eltérő, a Power gomb megnyomását követően azonnal üzemkés, az automata váltó választókarját kell csak D vagy R állásba tenni, és máris megy az autó.

A teszt alatt úgy 100 kilométernyi távot sikerült elektromos üzemmódban megtenni, egyszer volt otthoni konnektorra kötve, ahol öt óra alatt lehet teljesen feltölteni. A többi kilométert a megszokott belső égésű motor használatával teljesítettük, így a vegyes fogyasztás 7,58 literre



jött ki, ami az 1810 kilós géptől és benzinből jó érték. Ez lejjebb is vihető, ha pontosan kiméri, kiismeri a tulajdonos az autó számtalan beállítási lehetőségét, és még tölti is éjszaka vagy napközben az Outlandert.

Műszaki adatok	
Hossz/szél/mag:	4655/1800/1680 mm
Motor:	1998 cm ³ , 121 LE/4500, 190 Nm/4500 + 2 villanymotor
Gyorsulás (0-100 km/h):	11 mp
Ár:	13 490 000 Ft (alapár: 12 490 000 Ft)
Tesztautó:	MM Import Kft.



Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30

1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu

Tel.: 061-229-2500/12m.

szerviz@kovesdan.hu



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

KövesdánKft
independent car dealer and repair service

www.Porsche911service.hu

2012 Porsche 911 Carrera S



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



Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



Teszt első kézből

JE Design Seat Leon SC Cupra

Magazinunk Magyarországról egyedülként kapott meghívást a Hockenheimringen rendezett Tuning Cars Press Day-re, amelyen a német autóépítő cégek színe-java mutatta be idei alkotásait. A négykerekű csodákat ki is próbálhattuk, így kerültünk többek között egy nagyon érdekes JE Design Seat Leon SC Cupra volánja mögé.

SZÖVEG: KERÉNYI ÁDÁM • FOTÓ: KRÉMER KRISZTIÁN

A JE Design cég két nagyon hasonló, de műszaki tartalmában mégis eltérő Seat Leon SC Cuprával képviseltette magát a sajtónapon. Már a járművek külseje is árulkodó volt: egy visszafogottabb és egy modernebb, sportosabb külsővel rendelkező autó állt velünk szemben.

Választásunk a matt grafitzürke Leonra esett, a cég elmondása szerint ez esett át a nagyobb műtéten. Ennek a kocsinak már a színe is dinamikusabb és sportosabb kölcsönzött, a szélesített sárvédők, a karbon karosszériakiégésztők és a 19 colos felnik pedig tovább javították az összképet. Az autó ültetése sem csak optikai elem volt, hiszen a KW DDC futóművét építették a Seatok alá, amely a Dynamic Chassis Control használatát is jelentette, illetve azt, hogy a rendszerfolyamatosan dolgozott a kanyarokban a minél nagyobb stabilitásért és kanyarsebességért. A rendszer hátránya egyetlen dologban mutatkozott meg: a gumik tapadásának elvesztésében. A szerke-

zet kis korrekciókat alkalmazva ugyanis olyan jól kihasználja az autó menetteljesítményét, hogy ha esetleg a gumik elvesztik a tapadást, akkor nagy vezetési tapasztalat szükséges a helyzet megmentéséhez.

A külsőségek és a design mellett a motor teljesítményre is odafigyeltek. A vezérlő elektronika átprogramozásával a gyári 280 lóerőt 350-re fokozták, és a kipufogó módosításával igencsak sportos hangot csalogattak elő a Seatból.

Az autó igazi élményautó is lehetne, amely akár pályán is használható volna, de a vezetési élményből számomra kicsit levont a DSG-rendszer alkalmazása. Nagyon precízen és gyorsan kapcsol, de ha az ember egy sportos autóban ül, akkor szeretné a vezetés élményét is átélni, amihez nekem hozzátartozik a kuplung és a manuális váltó.





Lány

Név: Angela Kutscher

Kor: 27

Lakhely: Bergisch Gladbach

Foglalkozás: modell

Autó

Név: Mercedes-Benz C-osztály Inden Design

Gyártási év: 2014

Teljesítmény: 235 LE

Motor: 1995 cm³



Fotó: Inden Design

Angela Kutscher

Mercedes-Benz C-osztály



OLVASÓINKTÓL

Miért nem módosították a verseny kezdését?

Ha előre hozták volna a rajtot, és akkor következik be ez a szerencsétlenség, most arról beszélnék, hogy miért nem rendezték meg rendes időben. Akkor legfeljebb az eső miatt nem ment volna végig. Bármikor megtörténhetett volna.

Orosz Ádám

Kvjat egy szezon után fellép a Red Bullhoz

Az év újonca Kvjat, bárki bármit is mond. Sokkal nagyobbab robbantott, mint Magnussen robbanthatott volna a McLaren-nél. Teljesen megérdemelten kapta meg azt az ülést.

Birz Zoltán

Vettel távozik a Red Bulltól

Pedig ha be akarná bizonyítani, hogy valójában jó versenyző, idén tényleg csak egy rossz szezonya van és valóban megérdemelte a vb-címeit, akkor annak az egyetlen módja az lett volna, ha marad a Red Bullnál és megpróbálja legyőzni Ricciardót.

Kocsis Tamás

Jöhet a háromautós szabály?

Izgalmasabb lenne, ha az élcsapatok három autót indítanának, a gyengébb istállók pedig kikerülnének a körforgásból. Így az időmérő is szorosabb lehetne, és a harmadik autót mindenhol egy szárnyait bontogató tehetségnek kellene adni, aki így tényleg megmutathatja a képességeit, mert egy gyenge csapatnál ez nagyon nehéz.

Streicher Dániel

Hiba volt Verstappent az F1-be juttatni?

Itt egyedül Verstappen kockáztat. A Red Bull számára csak előnyökkel jár, hogy egy 17 éves srác miatt a média középpontjába kerülnek. Ha nem válik be, egyszerűen elküldik, ahogy azt tették Alguersuarival, Buemivel, Vergne-nyel és még pár tucat fiatallal a Red Bull juniorprogramjából, akik be se mutakozhattak az F1-ben.

Varga Márk

A Formula-E szokatlan sajátosságokkal debütált

Jól teszik, hogy nem akarnak olyanok lenni, mint más széria. Egy újabb versenytipust hoztak létre, ami alternatívát jelent az F1, az oválpályás és a megbízhatósági versenyek mellett. Persze a fejlődésre még van tér.

Bódy András

Célkeresztben a biztonság

Továbbra sem hiszen, hogy minden mentésnél vagy törmelék összeszedésénél be kell küldeni a biztonsági autót. Viszont központilag le lehetne korlátozni az autók sebességét a veszélyes szakaszon, és így megmaradnának az addigi különbségek a mezőnyben.

Solti Balázs

TÍZ ÉVE ÍRTUK



Az idei F3000-es bajnok Arden International vezetője, Christian Horner megerősítette, hogy megpróbálja felvásárolni a Jaguar istállót, miután a Ford bejelentette, kiszáll a motorsport királykategóriájából. „A Ford kivonulásával hatalmas lehetőség nyílt meg előttünk, az elmúlt 12-18 hónapban azon dolgoztunk, hogy csatlakozhassunk a Formula-1-hez. Most úgy tűnik, nagyon közel kerülünk ehhez. Majd meglátjuk, hogy a Jaguar megfelel-e a stratégiánknak és elérhető lesz-e számunkra.

Luca di Montezemolo és Ross Brawn után most a Ferrari csapatvezetője, Jean Todt is elismerően beszélt Kimi Raikkönenről. „Amikor eljön az ideje, hogy megkeressek valakit, akkor az talán Kimi lesz. Kedvelem őt, nagyon gyors és óriási tehetség. Ha valaki azt kérdezné, hogy Montoyát vagy Kimit részesíteném-e előnyben, biztosan Kimit mondanám. Montoya is nagy tehetség, azonban számomra túlságosan forróvérű, néha feleslegesen szélsőséges” – mondta a francia szakember.

Cristiano da Matta elárulta, soha többet nem szeretne visszatérni a Formula-1-be, még akkor sem, ha a Ferrarinál Michael Schumacher helyét kínálnák fel számára. A brazil, akit a Német Nagydíj után menesztett a Toyota, először adott nyilatkozatot azóta, hogy távozni kényszerült a királykategóriából. „A Formula-1-ben nincs verseny. Csak az számít, hogy mennyire versenyképes az autód. Valójában ezt már akkor tudtam, amikor elhagytam Amerikát, de a saját szememmel kellett megtapasztalnom. Elvégre a saját hibáiból tanul az ember.”

ÖT ÉVE ÍRTUK



Nemet mondtak a csapatok arra az elsősorban a Ferrari által szuggerált elképzelésre, amely szerint a nagyobb istállóknak három autót kellene indítaniuk az F1-ben. „Ez csak ártana a sportágnak. A két-három óriási forrásokból dolgozó, és szinte verhetetlen autókkal felálló csapat biztosan elfoglalná a rajtrács első négy sorát. Az ötödik sorból pedig meglehetősen nehéz futamot nyerni” – vélekedett a javaslatot leginkább ellenző Williams csapatfőnöke, Sir Frank Williams.

További három évig biztosan a Ferrari szolgálatában marad a 2006 végén visszavonult hétszeres világbajnok, Michael Schumacher. A német klasszis Monzában hosszabbított szerződést munkaadójával: „Boldog vagyok, mert mindig szerettem a Ferrari családjának tagja lenni, számomra ez a név a szenvedélyt, a minőséget és a sportot szimbolizálja. Élveztem, hogy részt vehettem a Ferrari California, a 430 Scuderia és a jövő kedden, a Frankfurti Autószalonon bemutatkozó új 458 Italia fejlesztésében.”

Luca Badoer, a Felipe Massa helyetteseként Valenciában és Spában botladozó Ferrari-tesztpilóta a sajtót vádolja amiatt, hogy az Olasz Nagydíj előtt lecserélte a vörös alakulat. „A média kulcszerepet játszott abban, hogy a Ferrari leváltott engem, mert azoknak, akik írnak, gőzik sincs arról, hogy mennyi kárt tudnak okozni. Arról nem szólt a megállapodásunk, hogy hány futamon indulhatok. Azt gondoltam, hogy van időm javulni, és szerintem a harmadik nagydíjtól fogva már sokkal jobb lettem volna” – mondta a veterán sofőr.

SZÁMTAN

2 **FUTAMMAL** a szezon vége előtt bajnok lett Marco Wittmann a DTM-ben – 2001 óta nem dőlt el ilyen korán a cím sorsa

262 **KM/ÓRÁS** átlagsebességű a jelenlegi monzai pályán teljesített leggyorsabb kör

320 **KILOGRAMM** a súlya a Formula-E autók akkumulátorának

10 000 **ALKATRÉSZT** terveznek meg egy új versenyautóhoz a csapatok, ebből nagyjából 4500-at gyártanak le

7 **CSAPATTÁRSÁT** is legyőzte Jenson Button pontszámok tekintetében az eddigi 9-ből

40 **ÉVE** szerezte a McLaren első világbajnoki címét Emerson Fittipaldi

141 **ORSZÁGBA** látogatott el Jean Todt, amikor az FIA elnökségért kampányolt

117 **GYŐZELMET** szerzett a Ferrari Luca di Montezemolo 23 éven át tartó irányítása alatt

HÁZUNK TÁJA

Az AFM munkatársai szeptember utolsó hétvégéjén a lettországi Kegumsban rendezett Nemzetek Motokrosszának helyszínéről tudósítottak, s együtt számos interjút is készítettek a résztvevőkkel. Többek közt a verseny egyik legnagyobb sztárjával, a motokrossz és a szuperkrossz élő legendájával, az ausztrál Chad Reeddel is elbeszélgettek.



**NOT WHAT I HAVE.
IT'S WHAT I AM.***

**Fernando Alonso
SPECIAL EDITION**



*Ez nem az enyém. Ez én vagyok.

VICEROY

It's time shop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 06 70 450 3100, It's time shop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078,

It's time shop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768

KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435

INFOLINE: 06 1 468 2295