

F1 ■ RALI ■ MOTOGP ■ SPORTAUTÓ

Autósport és **10** **Formula**

2000-2010

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

XI/6. szám, 2010. június



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



Az **nym** paksi atomerőmű
támogatásával

KONNEKTOROS SPORTKOCSIK: A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT



Rali:
Asi
háromból
hármát
nyert



WTCC: Örült olasz hétvége

MOTOGP: Egyelőre Lorenzo a jobb

TEREPRALI: Kapuvári kavarodás

GT VB: Szuper ez a sport!

Akire már senki nem számított

WEBBER

www.formula.hu



795 Ft

TAX4
Tel.: 4-444-444

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY
FORD MUSTANG ÉS KISZELY ÁGNES



HUNGARORING
forma1club



25. Jubileumi
Magyar Nagydíj

Élvezze a Jubileumi
Formula 1™ Magyar Nagydíjat
a helyszínen!

Belépőjegyek már 10 000 Ft-tól kaphatók!

A feltételekről és az árakról érdeklődjön a (06 1) 327 0987-es telefonszámon
vagy a www.forma1club.hu weboldalon.



AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS FORMA 1 CLUB

www.forma1club.hu

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

FELEMEL ÉS ELTAPOS

A mindenható média természetéről és hatalmáról

Mark Webber az idei barcelonai futamhétvégéig nem volt több a száguldó cirkusz porondján, mint egy öregedő, a visszavonulás felé biztosan közelítő pilóta, de aztán az egy hét alatt aratott két győzelmével „megtalálta magának” a média. Nehéz eldönteni, hogy irigyeljük-e ezért, vagy sajnáljuk.

A 33 esztendőes versenyzőről tavaly év elejéig a legtöbb újságíróknak nagyjából annyi jutott eszébe, hogy 2002-es bemutatkozó futamán, Melbourne-ben ötödik lett a harmatgyenge Minardival, és ennek apropóján a hivatalos eredményhirdetés után csapatvezető-honfitársával, Paul Stoddarttal együtt elfoglalta a pódiumot, hogy onnan integessen a lelkes ausztrál közönségnek. Aztán nagy csend következett. Két eseménytelen Jaguar-év, két közepesen rossz Williams-esztendő és két nem túl meggyőző Red Bull szezon után a legtöbb szakértő zsurnaliszta nagy összegben fogadott volna arra, hogy a menedzserével élő Webbernek „annyi”, kitölti még a 2010-ig tartó szerződését Mateschitz alakulatában, majd csendben átadja a helyét egy fiatalabb titánnak, mint tette azt David Coulthard 2008 végén a szupertehetségnek kikiáltott Sebastian Vettel.

Tavaly, a Brawn árnyékában összejött az első futamgyőzelem Németországban, majd a második Brazíliában, de hiába: ezt már csak egy utolsó fellángolásnak értékelte a nemzetközi média, hiszen eközben a csapattárs négyszer is diadalmaskodott, sőt harcban állt a bajnoki címért. A 2010-es év negyedik futamának másnapja aztán már csak a világbajnoki ponttáblázat 8. helyén találta az ausztrált, így a mindent kiszimatoló és kikövetkeztető szaksajtó biztosra vette, hogy az egyre jobb Red Bull kettes számú pilótaülése lesz a 2010-es évad legkelendőbb F1-es ülőalkalmatossága, hiszen az energiateljes különítmény egészen bizonyosan új versenyző után néz. Az egykor modellkarriert is építő Mark pedig „megy a levesbe”.

Csak hogy ezt az érintett nem így gondolta. Előbb besöpörte a Spanyol, majd a Monacói Nagydíj győzelmét, és a ponttáblázat élére ugrott, sőt – a mindannyiunk által ismert, nem mindennapi körülmények között futott – Török GP után is vezeti a bajnokságot. Nosza, a mindig friss hírekre és új sztárokra éhez

újságírók azonnal pienesztálra emelték Webbert, és nem hogy a korábban a lábára kötött útilaput oldották le egy szempillantás alatt, hanem arról kezdtek pletykálni, hogy ez a versenyző bizony ma holnap a Ferrarinhoz, min-

den pilóták álomalakulatától kap ajánlatot. A néhány héttel korábban agyondicsért Vettelt pedig rezzenés-

telen arccal kritizálták, mi több, forrófejűnek nevezték. Hosszú még az út az idény végéig persze, a történetnek számos befejezése lehetséges. Az is elképzelhető, hogy Webber fellángolása rövidesen véget ér, és

tényleg megy a sülyesztőbe. Esetleg meghosszabbítja vele a szerződését a Red Bull. Kap egy – ilyen vagy olyan okból – visszautasíthatatlan ajánlatot a Scuderiatól. Vagy Christian Horner keze alatt világbajnok lesz.

Egy dologban azonban már most biztosak lehetünk: a bárkit felemelni és ugyanúgy eltaposni is képes mindenható média hosszasan el fog csámcsogni a történeteken.



Fotó: Rogosz Péter



A legtöbb szakértő zsurnaliszta pár hete még nagy összegben fogadott volna arra, hogy Webbernek „annyi”.

Ízelítő a 2010-es választékból:

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

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

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

Sapka “Team”
cikkszám: V05TC
ár: 6.990,-

Hátitáska “Team”
cikkszám: V05RS
ár: 11.990,-

Sportzsák “Large”
cikkszám: V05DB
ár: 5.490,-

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

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

Sapka “Lewis”
cikkszám: V05D2C
ár: 6.990,-

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

Esernyő “Team”
cikkszám: V05U
ár: 9.990,-

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

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

Sapka “Team”
cikkszám: G60015
ár: 6.990,-

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

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

Sapka “Nico”
cikkszám: G60014
ár: 7.990,-

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

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

Sapka “Italy Flag”
cikkszám:
fekete: 320137401
piros: 320137402
ár: 7.990,-

Nyakpánt “SF”
cikkszám:
fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: 2.790,-

Sapka “Driver - MS”
cikkszám: MS-10-001
ár: 7.990,-

Sapka “100% Alonso Fan”
cikkszám: 320139002
ár: 7.990,-

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

Póló “Big Scudetto-Alonso”
cikkszám: 320038902
ár: 8.990,-
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló “Alonso Dynamic”
cikkszám: 320039002
ár: 9.990,-
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

Sapka “Alonso”
cikkszám: 320138902
ár: 7.490,-

Kulcstartó “Speed”
cikkszám: 32.082.08
ár: 2.990,-

Cipő “Drift Cat II SF R/W”
cikkszám: 30263801
méret: 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46
ár: 26.990,-

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

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

Bögre “Scudetto”
cikkszám:
sárga: 320700107
piros: 320700102
fekete: 320700101
ár: 3.490,-

Hátitáska “Small Backpack”
cikkszám: 320570302
ár: 12.990,-

Hátitáska “Alonso”
cikkszám: 321242402
ár: 9.990,-

Zászló “Alonso”
cikkszám: 320251902
méret: 1,4 x 1m
ár: 6.990,-

A feltüntetett árak bruttó árak és forintban értendők - az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: GPshop 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,

Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

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

www.gpshop.hu

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

TARTALOMJEGYZÉK



HÍREK	6	SZÖRNYEK SZEZONJA	72
Érdekességek az F1 világából		A B-csoportos világbajnoki tündöklése	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	15	HÁROMBÓL HÁROM	76
Dávid Sándor rovata		Hell Energy Drink Salgó–Gemer Rali: Két országon át	
VISSZA EURÓPÁBA	16	CSATÁBAN AZ ÉGIEKKEL	88
Vettel helyett Webber nyerte a barcelonai futamot		RTE, Esztergom: Közkedvelt utakon	
OROSZ NAGYKÖVET	22	FORDULATOK FUTAMA	90
Petrov egyre megbízhatóbb az F1-ben		Harmadszorral Szalay Balázs állhatott a dobogó tetejére	
AZ F1 ÚJ HERCEGE	24	KOMOLY KEZDÉS	102
A Red Bull második vb-esélyese duplázott		Dömsöd: Duna Autó Autocross Országos Bajnokság	
A MCLAREN VISSZAVÁG	30	PÜNKÖSD ESTI TŰZIJÁTÉK	106
Csapatokon belüli csaták Isztambulban		Máriapócs: Villanyfényes bajnoki és zónafutam	
FŐPRÓBA AZ IDEI ÉV	38	KÁNIKULA ÉS ZÁPORESŐ	110
Lotus: Trullit és Kovalaint faggatta az AFM		Duna-Autó Autós Gyorsasági OB, III-IV. forduló	
KIRÁLYI (AUTÓ)PARK	46	TANKOLÁS KONNEKTORBÓL	124
WTCC: Michelisz a nagyok (szél)árnyékában		A villamos hajtású autók jelene és jövője	
FELSŐBB OSZTÁLYBA LÉPTEK	50	NEM TUCATAUTÓ	127
Helyszíni riport a GT1 brnói futamáról		Kipróbáltuk a Ford Focus RS-t	
EGY TEHETSÉG LEHETŐSÉGE	54		
Kiss Pál Tamás fantasztikus szériája Britanniában			
SPANYOL URALOM	58		
Le Mans-ban megint Lorenzo nyert			
FÉLIDŐ	62		
Monster Energy Motocross OB, 4. forduló			
LOEB ÚJ RIVÁLISA?	68		
Új-Zéland és Portugál Rali: hihetetlen győzelme			



EGY NEHÉZ NAP DÉLUTÁNJA

Mark Webber a Red Bull motorhome
pilótaszobájában

„Megcsináltam. Azután, hogy a Minardival, a Jaguarral, a Williams-szel annyit szenvedtem, a tejfölösszájú csapattársam szinte a földre dőngölt, és a média egy része már biztosra vette a visszavonulásom. Megnyertem Barcelonát, Monacót, vezetem a világbajnoki ponttáblázatot. Az imént még hátra szaltót ugrottam a medencében és mindenki engem ünnepelt, de most jó egy kicsit egyedül lennem.”

Fotó: Mark Thompson/Getty Images, 2010. május 16.,
Canon Eos-1D Mark IV, rekesz: f/2.8,
zárbesség: 1/60 mp, fókusz: 16 mm



GAZDAGOK

Jenson Button Nagy-Británia leggazdagabb fiatal sportolója, s nem panaszkodhat a McLaren másik menője, Lewis Hamilton sem – derült ki a Times című lap által összeállított toplistából. A világbajnok 43 millió fonttal áll az 1. helyen, míg Hamilton 35 millió fontra taksált vagyonával lett 3. a tabellán. A duó a sérülékeny futball-fenomenént, a jelenleg a Manchester United sorait erősítő, a becslések szerint 40 millió fontos vagyonnal rendelkező Michael Owent fogta közre az élmezőnyben. Button egyébként a teljes brit sportéletet felölelő kimutatásban is bekerült a legjobbak közé, ezen a ranglistán a versenyző a 10. helyet foglalja el. Az élmezőnyben a legjobb helyen végző motorsport-személyiség 110 millió fontos vagyonnal a nemesi családból származó ex-F1-es Johnny Dumfries, aki a 3. helyre iratkozott fel két focista, Dave Whelan és David Beckham mögé. 80 millió fontjával Eddie Irvine az 5. helyet foglalja el, maga mögé utasítva négy másik motorsport-hírességet. 60 milliójával Jody Scheckter a 6., az 58 millió jegyző David Richards a 7. a listán, míg David Coulthard és Nigel Mansell holtversenyben áll a 8. helyen: mindkettejük vagyonát 50-50 millió fontra becslik a Times-nál.



ALKALMAS LENNE

Gerhard Berger, a sportágat versenyzőként és csapatvezetőként is megjáró szakember lenne a legalkalmasabb arra, hogy átvegye Bernie Ecclestone helyét a Formula One Management élén – így vélekedik Max Mosley, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) elnöke. „Gerhard nagyon bátor ember és alapján véve jól érti az üzletet, hiszen saját maga is



KUBICA ÜL MASSA HELYÉRE?

Egyre intenzívebb a spekuláció-hadjárat Robert Kubica és a Ferrari házasságával kapcsolatban, amit a paddock-ban szinte mindenki biztosra vesz. A lengyel állítólag Felipe Massa helyét veheti át a vörösök-nél, miután a brazil szerződése a szezon végén lejár. Mivel a kelet-európai klasszis kirobbanó formában versenyez

idén, érthető, hogy a Renault is mindent megtesz a kegyei-ért. „Versenyzőként kiváltságos, egyedi helyzetben van, hiszen az egész csapatot köré építjük és ezt így is szeretnénk csinálni a továbbiakban is” – mondta a csapat többségi tulajdonosa, Gerrard Lopez, aki semmiképp nem akar megválni alakulatának zászlóvivőjétől.



NEM SOKKAL LASSABB

Nico Hülkenberg, a Williams-Cosworth F1-es újonc próbálta ki első ízben azt a Porsche 911 GT3 R Hybridet, amelyben a grove-i különítmény által alkotott, a fékezés közben keletkező energiát újrahasznosító (KERS) rendszer dolgozik. „Kissé meglepődtem, mert a gyors kanyarokban ez a Porsche nem sokkal lassabb

a Formula-1-es autónál. A műszaki tapadása is meggyőző” – mondta a GP2-es bajnok, aki a Nürburgring-Nordschleifén vetette nyüzőpróba alá a versenygépet. Ugyanott, a 24 órás versenyen a 4 literes, hathengeres, 473 lóerős autó hosszú ideig vezetett, végül a motor meghibásodása miatt kiesett.

járatos benne. Egyébként nem hiszem, hogy elvállalná. Gerhard vállalkozó, aki ha üzletel, akkor igyekszik saját magának pénzt csinálni. Nem hinném, hogy hajlandó lenne a kereskedelmi jogokat birtokló CVC-nek dolgozni. Úgy gondolom, valószínűbb egy kívülálló, jó menedzseri képességekkel rendelkező személyiség érkezése. Olyasvalakié, aki sikeresen üzemeltet egy nagy vállalkozást” – fogalmazott a brit sportdiplomata.



JÖNNÉNEK

Újabb istálló jelezte, hogy 13. csapatként jövőre beszállna az F1-es küzdelmekbe: az ART Grand Prix jelenleg a GP2-ben szerepel és a FIA-vezér Jean Todt fia, Nicolas irányítása alatt áll. „Szeretnénk a lehető legjobb technikai és anyagi körülményeket megteremteni, és tizenharmadikként elindulni – nyilatkozott a 32 éves szakember – „A futamgyőzelmektől még messze vagyunk, de abban biztos vagyok, hogy nem a mezőny legvégén, a többiekől hét másodpercre kullognánk.”



Nick Heidfeldet, a Mercedes GP tesztpilótáját választotta meg elnöknek a Formula-1-es versenyzők érdekvédelmi szervezete, a GPDA. Igazgatóként kap szerepet a testületben Sebastian Vettel és Felipe Massa, míg Michael Schumacher eleinte visszakozott, de végül úgy döntött, hogy újra belép a GPDA tagjai közé.

Sanghajban megtörtént a nagy váltás a Saubernél, Willy Rampf technikai igazgató helyét a Force Indiától érkező James Key vette át. A szakember érkezésétől Pedro de la Rosa és Kamui Kobayashi is azt várja, hogy lendületbe hozza az előszezonban kitűnően muzsikáló, a szezonkezdet óta azonban csak küszködő svájci egylet szerkerét: „James a Force Indiánál már bizonyított, szinte csodát művelt az autójukkal. Mi nem másolni akarjuk őket, viszont a hozzáértése biztosan kifizetődő lesz, elég csak arra gondolni, hogy mennyit javult a Force India a tavalyi évhez képest. Tudja, mit kell tennünk annak érdekében, hogy javuljon az autó versenyképessége. Bár csak nemrég állt munkába nálunk, máris elkezdte felvázolni azt az irányvonalat, amelynek mentén haladnunk kell” – mondta az AFM-nek Barcelonában a japán.

Mark Webber sikerei láttán Sir Frank Williams bűnbánatot gyakorolt: bár a legendás szakvezető az esetek túlnyomó többségében jó orra van a tehetségek kiválasztásához, elismerte, hogy félreismerte az ausztrált, aki 2005-ben és 2006-ban versenyzett a grove-i egyletnél. „Amikor nálunk versenyzett, az autó kiábrándító volt és úgy éreztük, hogy ő is része a problémának. Utólag bölcs az ember, így talán nem is volt az. Sokat fejlődött azóta, hitt magában és biztos vagyok benne, hogy lenyűgözött mindenkit, aki körülötte van a Red Bullnál. Mark felnőtt, semmi kétség” – mondta a brit szakember.

EGY CIPŐBEN

Sebastien Vettel és Fernando Alonso egy cipőben jár, legalábbis ami a lábbelijüket illeti: mindketten az új Puma SL Tech-ben versenyeznek. A német sztár szerint „nagyon jól néz ki”, így már csapattársa, Webber is rákapott, hiszen mindketten szeretik az egyedi dolgokat. A spanyol matador úgy gondolja, hogy a modell könnyed és innovatív, ráadásul a márkát ő is nagyon szereti, mivel gyakran változnak a díszítő elemek a cipőn. Amiben mindketten egyetértenek, az az,



hogy egy F1-es versenycipőnek komfortosnak kell lennie, jól kell tartania a lábat, első-sorban a bokánál, nem árt, ha nagyon könnyű, illetve hogy a talpon keresztül „érezni kell az autót”.

SZŰKÖSEN

Megfontoltabb csapat a Sauber, mint a Toyota volt, ami főként a szűkös anyagiaknak köszönhető – mondta az AFM-nek Barcelonában a japán márkánál nevelkedő és debütáló, majd annak távozása után a svájci egylethez igazoló Kamui Kobayashi. „Mivel itt lényegesen kisebb a büdzsé, ez a csapat teljesen másként működik. Ha a Toyotánál kért valamit a versenyző, szinte percek alatt képesek voltak teljesíteni, mert mindenkünk megvolt hozzá. Ez gyakran zsákutcákhoz is vezethet. Itt ilyen nincs, nekünk nagyon meg



kell fontolnunk, hogy mikor, mit és miért teszünk. Nem pazarolhatunk” – mondta a japán versenyző.

DAVID BECKHAM INSTINCT ICE

Az Instinct Ice a Beckham Instinct illat új, izgalmas megtestesülése. Megtestesíti David Beckham különleges ultra-modern stílusát és szexi, karizmatikus megjelenését. Egy friss, fűszeres, zöld illat, egyben egy éles, jeges keverék, amely a frissességről szól, egy aromás szívilattal és egy hívogatóan szexi alapillattal. Bergamot, fekete paprika és szerecsendió adja meg az alapot, majd muskátli,

rozmaryn és nyírfa levelek következnek, amely elemivel, szantálfával és tonkababbal olvad össze. A David Beckham Instinct Ice egy limitált kiadás, amely provokatív, vonzó, elérhető és ultra modern trendi. (Az illatot Olivier Pescheux tervezte, a Givaudan-tól, az üveget és a dobozt Lutz Hermann álmodta meg. Az edt javasolt fogyasztói ára 5030 Ft (30 ml) illetve 7289 Ft (50 ml). (x)



VOLKSWAGEN

Meghozhatja a kilátásba helyezett új motorszabály a Volkswagen kedvét az F1-hez – árulta el a márká sportszakmai tanácsadója, Hans-Joachim Stuck. „Nyilvánvaló, hogy érdeklődünk a Formula-1

íránt” – idézi a német lap a korábbi F1-es pilótát – „Arra várunk, hogy az FIA meghozza a döntést a motorszabályról. Ha ez meglesz, tárgyalunk arról, hogy építsünk-e F1-es motort.” Stuck leszögezte, hogy a wolsburgi márká legfeljebb motorszállítóként szállna be a sport-

ágba, saját csapat indítása még lehetőség szintjén sem merült fel. Ezzel párhuzamosan tartja magát a pletyka a brit sajtóban, amely szerint Sir Frank Williams hónapok óta udvarol a németeknek és a gyári támogatás fejében akár tulajdonrészt is hajlandó lenne adni nekik.



ÚJ MOTORFORMULA

Küszöbön áll az újabb turbókor szak az F1-ben, ugyanis egyre valószínűbb, hogy 2013-ra változnak az erőforrásokra vonatkozó előírások. Ha minden igaz, a csapatok és az FIA a háttérben már megállapodtak arról, hogy a jelenlegi, 2,4 literes, V8-as erőforrásokat másfél literes, négyhengeres, ikerturbós, közvetlen befecskendezéses erőforrások váltják fel. Hivatalos megerősítés egyelőre nincs, mint ahogyan azt sem lehet tudni, hogy mi lesz

a KERS-szel. Egyes források szerint 2013-ban, a kisebb turbós motorokkal együtt térhet vissza az autókba a fékezés közben keletkező energiát újrahasznosító rendszer, mindeközben a Ferrari és a Renault azért lobbizik, hogy erre már jövőre sor kerüljön: a két márká kedvező áron, egymillió eurónál kevesebb összegért lenne hajlandó megoldást szállítani a csapatoknak. Mint ismert, a KERS használatát a szabályok idén is lehetővé teszik, de a csapatok közös megegyezéssel nem használják azt.

Noha a Red Bull egyre inkább domináns formát nyújt, az évad elején több potenciális győzelmet szalasztottak el megbízhatósági gondok miatt. A tavalyi vb-ezüstérmes Sebastian Vettel szerint a vb-t csak tökéletes megbízhatósággal nyerhetik meg: „Igaz, hogy az új pontszerben nagyon könnyű ledolgozni a hátrányt, de a tavalyi tapasztalatokból kiindulva egyértelmű, hogy a végső sikerhez minden futamot be kell fejeznünk” – mondta a német reménység.

Felnyílt a kérdés elő Lewis Hamilton kiesését Barcelonában, a futam hajrájában – tudatta a futam másnapján, a Bridgestone vizsgálatának lezárulta után a csapatfőnök, Martin Whitmarsh. „Már akkor sem hittünk a gumival kapcsolatos problémában. Lehet, hogy a törmeléknek is volt köze hozzá, de az is lehet, hogy nem volt elégé meghúzva és az anyacsavar engedett némi mozgást. Biztos, hogy a felni hibásodott meg, így az sem kizárt, hogy emberi hiba történt és ez vezetett a defekthez, illetve a balesethez” – fogalmazott a szakvezető.

Távozott a McLaren istállótól főmérnöke, Pat Fry – erősítette meg a csapatfőnök, Martin Whitmarsh. A Benettonnál is megfordult szakember 17 éven át erősítette a wokingiakat, ahol a tesztszámok tagjaként kezdett és egészen a főmérnöki státuszig jutott a ranglétrán. „Közel két évtizeden át át dolgozott a cégnél és mindvégig csodálatos munkát végzett a csapatért. Az a véleményem, hogy jó döntést hozott azzal, hogy szabadságra ment, így legalább fellelvezhet. Sok éven át nagyon keményen dolgozott. Nálunk az ilyen helyzetek remek lehetőséget teremtenek arra, hogy fiatalabb, talán kielégettebb munkatársak vegyék át a helyünket. Mindannyian helyettesíthetőek vagyunk, ráadásul bőven vannak friss mérnökeink” – nyilatkozta Whitmarsh.



NEM FÉL

Vitantonio Liuzzi a pletykák ellenére sem tart attól, hogy a Force India FI-es istálló idény közben lecseréli a tehetséges tesztpilótára, a pénteki edzéseken általában jól teljesítő Paul di Restára. „Két évre szól a szerződés, sem a Force Indiával, hisznek bennem, én is hiszek bennük, így a kapcsolatunk kifogástalan. Egyáltalán nem aggódom amiatt, hogy ilyeneket írnak az újságok, ez ugyanis teljesen normális, ha a legmagasabb szinten versenyzel” – mondta az olasz, aki saját bevallása szerint már a csúcsistállók közé sorolja a rendszeres pontszerző silverstone-i csapatot.



MEGÚSZTA

Működik Rubens Barrichello autójának kormányja, amelyen két Hispania is áthajtott Monte-Carlóban, de a továbbiakban nem a versenyeken, hanem a csapat szimulátorában lesz” – mondta lapunknak a grove-i egyet kép-

az AFM-et a Williams istálló szóvivője. „A kormány valóban működik, de versenyzési célokra a továbbiakban nem használjuk. Az új helye a csapat szimulátorában lesz” – mondta lapunknak a grove-i egyet kép-

viselője. Az ominózus eszközre előbb Karun Chandok hajtott rá, aki az Alagútig cipelte a 25-30 ezer fontot érő törmelék, amelyre azonnal ráment mögötte érkező csapatársa, Bruno Senna is.

TISZTELT FORMULA SZERKESZTŐSÉG!

Tisztelt Bethlen Tamás Úr!

Szívből gratulálok a lapnak a 10 éves jubileumi kiadás alkalmából. Tudom, számtalan rajongójuk van, magamat is mindenképpen ide sorolom. Tíz éve rendkívül megörültem a magazin megjelenésének, mivel nagy úrt töltött be az akkori Forma-1-es hazai hívek irodalmában. Azonnal eldöntöttem, hogy minden számot megvásárolok és ezt soha nem mulasztottam el. Később előfizetője lettem a lapnak. Minden évben könyvkötővel bőrbe köttem az újságot, mégpedig olyan színben, ami a világbajnokságot nyert csapat színe. Sok a piros szerencsére, ezzel el is árultam, hogy Ferrari rajongó vagyok, ám nem csak tíz éve. Mióta tudom, hogy mi az a versenyautó, mit jelent

a Forma-1, azóta az ágaskodó paripa és a tűzpiros szín a kedvencem. Megéltem velük a borzasztóan rossz éveket, mikor esemény volt, ha egy Ferrari áthaladt a célvonalon



és természetesen a rendkívül eredményes éveket, mikor parádés versenyeket és világbajnokságokat nyertek. Természetesen családommal meglátogattuk a maranellói Ferrari múzeumot is, és mint

minden rajongó sok relikviám van kedvenc csapatomtól. De ugyanilyen büszke vagyok a Formula-kollekciómra, melyről készítettem egy fotót és csatoltam levelemhez, de ezen túl is minden poszter és befűzött melléklet hiánytalanul megvan. A tízedik születésnap alkalmából kívánom a teljes csapatnak, hogy még sok évtizedig a vevőjük lehessenek és a jelenleg 24 kg súlyú kollekcióm legalább egy mázsás legyen. Ha én nem tudom már megvenni, a fiam biztosan folytatja a hagyományt, Önök csak termeljék bátran a nívós kiadványokat. Ehhez kívánok jó egészséget, élmény dús versenyeket kitűnő riportokat és csodálatosan szép képeket. *Németh László, Székesfehérvár*

Bár a szezonkezdet előtt felmerült, hogy az évad végén Kimi Räikkönen a rali-vb-ről visszatérve átveszi Mark Webber helyét a Red Bullnál, ennek egyre kisebb a valószínűsége. Christian Horner csapatfőnök szerint az energiatároló alakulat már a nyár elején meghosszabbíthatja a nagyszerű formát mutató ausztrál sofőr szerződését: „Nagyon elégedettek vagyunk Mark teljesítményével, ráadásul roppant fontos tagja a csapatnak. Amikor eljön az ideje, tárgyalunk majd a szerződésről és biztos vagyok benne, hogy az egyeztetések nem tartanak majd túl sokáig” – mondta a szakvezető. „Az utóbbi néhány évben május végén, június elején kezdtünk el ilyesmikről tárgyalni. Mark ezzel is, mint minden mással kapcsolatban, roppant egyenes szokott lenni.” Az ausztrál helyére állítólag pályázó Räikkönen az év eleje óta több ízben megerősítette: jól érzi magát a rali-vb-n, ahol a Citroen-junioroknál versenyez, s csak később kezd gondolkodni a jövőjére vonatkozó kérdéseken.

Nagy megtiszteltetésben volt része a pénteki nyitónapon a McLaren címvédő-listavezető versenyzőjének, Jenson Buttonnak, aki emléktáblát kapott a Circuit de Catalunya-n. A plakettet – amelynek avatásán a versenyző mellett Bernie Ecclestone is részt vett – a pályán található Bajnokok sugárútján helyezik majd el. „Mindig csodálatos Spanyolországban versenyezni és imádom a versenyzés iránt érzett szenvedélyeket!” – írta fekete filctollal a táblára a brit kiválóság.

15 darab vadonatúj Renault-kamionnal erősítette meg flottáját a BMW-jogutód Sauber istálló, amely partneri szövetségre lépett a monstrosokat szállító Thomann Nutzfahrzeuge AG-val. „Rendkívül fontos, hogy megbízható, minőségi kamionjaink legyenek. Bízunk benne, hogy ez a kapcsolat gyümölcsöző lesz mindkét fél számára” – kommentált a tulajdonos-szakvezető, Peter Sauber.



ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra és az Öné lesz egy női vagy egy férfi napszemüveg műanyag kemény tokban!

HÖLGYEKNEK
FEHÉR SZÍNEN IS
RENDELHETŐ!



Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát!
(Amennyiben jelenlegi ajánlatunk nem nyerte el tetszését, korábbi akcióinkban kínált könyvekért, termékekért hívjon bennünket!)
Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postaládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!

Áraink: 1 éves (11 szám) **6490 Ft**
AFM előfizetés ajándék napszemüveggel
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) **3790 Ft**
További lehetőség: **5490 Ft**
ajándék nélküli éves előfizetés

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

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

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

**Autósport és
Formula**

Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

☐ egy évre - 5490 Ft ☐ fél évre - 3790 Ft
☐ egy évre, ajándékkal - 6490 Ft

Név:	
Lakcím:	
Tel.:	
E-mail:	

Az alábbi napszemüveget kérem postázní: ☐ női (fekete), ☐ női (fehér), ☐ férfi

A megrendelőszelvényt (vagy annak másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:
Autósport és Formula Magazin
3504 Miskolc, Pf. 90.
Telefon: 06-46-505-490
E-mail: elofizetes@formula.hu

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

MERCI

Bernie (természetesen Ecclestone) boldog, mert Michael Schumacher visszatért a világbajnokságba, hiszen a ma már kissé idős Cirkuszigazgatónak (akit a németnyelvű szakajtó legalább negyven éve nemes egyszerűséggel per Zampanónak nevez), mindig is az volt a véleménye, hogy a német világbajnok a hét egyéni címe ellenére sem futotta még ki a teljes formáját.

Bár ez utóbbi megjegyzésével magam is egyetértettem, a véleménye egészével azonban nem. Talán azért, mert néhány évvel ez előtt már éppen elegendő volt Schumacherből ahhoz, hogy nélkülözni tudjam a mezőnyből. Még akkor is, ha a képességei, a tehetsége szemmel láthatóan hiányzott. És amikor tavaly Massa sérülése kapcsán felmerült, hogy Schumi újból ringbe száll, akkor élenken tiltakoztam ez ellen az órultság ellen. Mármost: előzetes edzés, felkészülés, orvosi vizsgálat, satöbbi nélkül csak úgy, hipp-hopp beülni egy teljesen ismeretlen autóba. Ezt a véleményemet ma is fenntartom.

Most viszont, az ismert körülmények között, messzemenően egyetértek a visszajövetelével! Sőt! Alighanem az első voltam az országban, aki megjövendöltem, hogy vissza fog jönni (lásd a még december elején megjelent könyvem utolsó fejezetét!), mert az adott helyzetben nem tehetett mást!

Mert más dolog kalandvágyból, vagy „buliból” visszatérni, és megint más újból csatasorba állni a „a haza hívó szavára”. Megmondom őszintén, hogy ebben a mai, mindent, ami szent, ami magasztos és erkölcsös leromboló, sőt kiröghögő világunkban nem minden félelem nélkül írtam le a fenti, utolsó mondatot. És még mindig tartok attól, hogy lesznek, nem is kevesen, akik kinevetnek. Pedig vannak szent dolgok, és van erkölcsi kötelesség, még akkor is, ha a mostani nemzedékek zöme esetleg még harangozni sem hallott ilyesmiről.

Michael Schumacher azonban igen, és minden mást félretéve jelentkezett a hívó szóra. Mert neki jelent valamit a Himnuszuk kezdő sora: „A haza mindenek előtt!” – hogy csak magyarul írjam. Egyébként nekünk is megvan a magunk hívó szava, amit egy Petőfi nevű fiatalember fogalmazott meg: „Talpra

magyar, hí a haza!” – csak nem biztos, hogy át is érezzük, mit jelent, amikor ezt a sort olvassuk. Schumachert már gyerekként, gokartos korában is támogatta a Mercedes, akkor még csak annyiban, hogy egyik mentorának volt köze a céghez. Autóversenyző korában viszont, Heinz-Harald Frentzen-nel és Wendlingerrel együtt kifejezetten a Mercedes ifjúsági csapatát alkották, a Forma-1-es versenyző Jochen Mass vezetésével. Mass amolyan versenyző-edző feladatot látott el, és nagyon szép eredményeket érttek el a C-csoportos világbajnokságban irányításával és aktív közreműködésével. És ki tudja, meddig versenyzett volna még Schumacher tovább a Mercedes színeiben, és milyen autóban (mert a Forma-1-ben csapattal nem volt ott a Mercedes), ha nem jön közbe egy véletlen a francia Gachot személyében, aki Londonban konfliktusba keveredett egy Bobby-val, s emiatt semmi perc alatt börtönbe zárták, a helye pedig megüresedett. Erre a helyre ültette be Briatore



Más dolog kalandvágyból, vagy "buliból" visszatérni, és megint más újból csatasorba állni a "a haza hívó szavára".

a fiatal Schumachert, akinek a Forma-3-as versenyzésén kívül egyéb tapasztalata alig volt a nyitott kerekos osztályokban. A többi már történelem, de meg kell jegyeznünk, hogy amikor Schumi, a világ nagy megröbbenésére átment a Ferrarihoz, még akkor is a Mercedes versenyzője volt, illetve, nem tudni, a németek miért nem ragaszkodtak ahhoz, hogy a világbajnok, az akkor már szereplő Mercedes motorhoz igazoljon. A Mercedes ugyanis, mint köztudott, a több mint nyolcvan halottat okozó Le Mans-i (nem Forma-1-es) futam miatt vonult vissza 1955-ben a versenyzéstől. És saját csapatot a Forma-1-ben egészen mostanáig nem is indított! Ahhoz is huszonhét év szünet kellett, míg egy Safari Ralin a gyár visszatért a versenyzéshez. Ez a mostani lépés tehát joggal nevezhető történelminek. És ezért mindenkitől elvárható, hogy a maga módján segítse, támogassa „az ügyet”!



Aki azonban azt hiszi, hogy az idén a Mercedes könnyedén tarolni fog, az alighanem téved. Maga Ecclestone is óva int a túlzott várakozástól: „Egy csapatnak előbb össze kell csiszolódnia, az eredmények csak azután jönnek.” Ami azt illeti, lesz mit összecsiszolódnia Ross Brawnnek, aki fölét odatették Norbert Haugot, és az angliai motorgyárnak a stuttgarti adminisztratív központtal, és így tovább... Az viszont tény, hogy a nagy visszatérők, Lauda, Prost, betakarítottak egy-egy további világbajnoki címet. Ha ez vár Schumacherre is, akkor: Merci!



Barcelona

Circuit de Catalunya

A pálya hossza:	4,655 km
Versenytáv:	56 kör – 307,230 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	20-21 fok
Aszfalt hőmérséklete:	35-38 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:24,357



Mark Webber a Spanyol Nagydíjon begyűjtötte idei első futamgyőzelmét, miután a Red Bull főlénye az évad első nagyobb feljesztési hulláma után elhatalmasodott Barcelonában. Vettel újfent pechesnek bizonyult és csak 3. lett Alonso mögött.



Mészaáros Sándor



Hochŕwei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters

BIKAVIADAL

Vettel helyett Webber nyerte az első európai versenyt

Sanghaj után három hét szünet következett, ami az izlandi vulkán kitörése által előidézett légtérzár és a viszontagságos hazautazás következtében sokaknak csak két hétre vagy annál is kevesebbre csökkent. Pletyka szintjén az is elterjedt, hogy gondok adódhatnak a spanyol futam megrendezésével, de ez szerencsére kofalármának bizonyult, sőt a Virgint leszámítva – nekik csak félig jött össze – minden csapat elkészült az új fejlesztésekkel is. Noha a tesztelésekről unalomig ismert Circuit de Catalunyán a McLaren kezdett a legjobban, a nyitónap végén már megmutatkozott a Red Bullok fölénye. Míg délelőtt Hamilton és Button tanyázott



Sutíl 7. helye
figyelemre méltó volt
Barcelonában, Hamilton
defektje a finisben
viszont inkább
bosszantó



az eredménylista élén, addig délután Vettel és Webber foglalta el az első két helyet. Kínai botladozása után kiemelt figyelem irányult Michael Schumacherre is: a német az újdonságok – például megnövelt tengelytáv, új motorborítás – mellett visszakarta a teszteken használt alvázat és mindkét tréninget a 3. helyen zárta. A klasszis 7 tizedes hátránya

előrevetítette, hogy az Ezüstnyíl nem került közelebb a közvetlen élmezőnyhöz, az újítságok révén pusztán a házon belül erőviszonyok fordultak meg, Rosberg ugyanis csak birkózott az átalakult W01-essel és 7. lett. Szombat délelőtt is Vettel és Webber maradt az élén, ekkor azonban a német már ausztrál kollégájára is 7 tizedet vert. Az idősebb Red Bull-ász ezt dühödten nyugtázta és ingerülten, maga mögött az ajtót is becsapva rontott be a tréning után a mérnökök motorhome-jába. Lett foganatja a kenguruföldi sofőr háborgásának, az időmérőn ugyanis már mindhárom etapot nyerte és 1:19,995-ös idejével meg-

szerezte a pole pozíciót. Vettel a 2. helyre kényszerült egytizedes hátránnyal, amit a harmadik szektor rovására írt, míg a második soron Hamilton és Alonso révén egy McLaren és egy Ferrari osztozkodhatott. Button révén a másik McLarené lett az 5. rajthely, mellé Schumacher kvalifikálta magát, aki idén első ízben verte csapat- és honfitársát, a 8. he-

TUDÓSÍTÓI TAPASZTALATOK

- A legmókásabb:** Bruno Senna vigyorgva előz a férfi WC előtt kigyózó sorban
- A leghidegebb:** csütörtök este, amikor téli kabátot öltött a paddock
- A leghumánusabb:** Martin Whitmarsh, aki egész hétvégén Hamilton öccsével mókázott
- A legdühösebb:** Webber, miután 7 tizedet kapott Vetteltől a szombati edzésen
- A legboldogabb:** szintén Webber, miután győzött
- A legedesebb:** a mega-torta, amit a 20. Spanyol Nagydíj alkalmából készítettek
- A legörömtelibb:** brit drukkerok katalán földön a Magyar Nagydíjat éltetik
- A legfélelmetesebb:** Barcelona városa, amely szombat hangrobbanásra emlékeztetett, miután Pedro Rodrigues berúgta a harmadik gólt a Sevillának

MINDENFÉLE

Mark Webber idei 2., pályafutása 3. pole pozíciójával gyarapította pedigréjét, amit a futamon szezonbeli első, karrierje 3. győzelmével fejelt meg.

Visszatért Európába az FI, ezzel együtt újra előkerültek a csapatok mobil palotái, a motorhome-ok is. A giga-létesítményeket működtető csapatok közül a Force India és a McLaren csinosított palotáján, míg a Red Bull és a Mercedes GP átmeneti megoldást alkalmazott: mivel egy héttel később már Monacóban száguldott a mezőny, logisztikai okok miatt az energiaiatalosok az Energy Station egy kisebb változatával rukkoltak elő, míg a csillagosok a DTM-futamokon használt motorhome-ot vetették be.

Barcelonában debütált a Hispania Racingnél az új fejlesztő-pilóta, a néhány nappal korábban leigazolt, a Jaguart és a Red Bullt versenyzőként, a Hondát és a BMW-t pedig tesztpilótaként megjáró Christian Klien. Az osztrák a pénteki első szabadedzésen már vezette is Karun Chandok autóját, amivel ugyan kapásból elverte Bruno Sennát, de Geoff Willis műszaki konzultáns korábbi véleményével egybehangzóan megjegyezte: az autó semmilyen tekintetben nem FI-es színvonalú.

Némi pénz állt Barcelonában a Sauber istálló konyhájára, miután Peter Sauber erre, valamint a valenciai futamra érvényes támogatói szerződést kötött a Burger King gyorsétterem-hálózat spanyolországi részlegével. „Ez a megállapodás egyelőre csak a barcelonai futamra, valamint Valenciára szól. Szponzorok keresése terén egyébként már a következő szezonra gondolunk, mert az idei évre már nincs esélyünk nagyobb szponzort találni, ahhoz túl késő van” – mondta az AFM-nek a svájci csapattulajdonos.

A jól megszokott vonalkód helyett egy fehér négyzőg volt megfigyelhető a Ferrarik motorborításán Barcelonában, ugyanis néhány nappal a Spanyol Nagydíj előtt az Európai Bizottság egészségügyi biztosa mind a spanyol, mind a brit hatóságoktól vizsgálatot kért arra vonatkozóan, hogy a Scuderia és a Philip Morris fogása nem sérti-e az Európai Unió területén érvényes dohányreklám-tilalmat. Elkerülve a kellemetlenségeket, a maranellói csapat változtatott az autók festésén.



„Button támadta Schumachert, de kísérletei rendre megghiúsultak.”



hogy két körrel a vége előtt defektet kapott és gumifalnak csapódva fejezte a viadalt. A dobogósok mögött az idei legjobbját produkáló Schumacher futott be, aki a 14. körben letudott boxkiállítását követően a pályára visszatérve határozott manőverrel utasította maga mögé Buttont. A világbajnok – akit a műszerfal meghibásodása is hátráltatott – támadta a német klasszist, de kísérletei rendre megghiúsultak, így végül az 5. helyen ért célba. Massa a hétvégét végigküszködve végül 6. lett, őt Sutil és Kubica révén egy Force India és egy Renault követte a célban. Az utolsó két pontszerző helyre a Williams fejlesztéseivel csak nyűglődő Barrichello, valamint a hazai közönsége előtt

nagy kedvvel autózó Toro Rosso-reménység, Jaime Alguersuari iratkozott fel. Az újoncok csatáját a Lotust a célban egyedül képviselő, a 17. helyen leintett Jarno Trulli nyerte, az olasz kívül az elsőévesek közül csak a két Virgin jutott el a kockás zászlóig.



A Spanyol Nagydíj végeredménye

1. M. Webber	S-H	Red Bull RB6-Renault	66 kör, 1:35:44,101
2. F. Alonso	S-H	Ferrari F10	+ 24,065
3. S. Vettel	S-H-S	Red Bull RB6-Renault	+ 51,338
4. M. Schumacher	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 1:02,195
5. J. Button	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 1:03,728
6. F. Massa	S-H	Ferrari F10	+ 1:05,767
7. A. Sutil	S-H	Force India VJM03-Mercedes	+ 1:12,941
8. R. Kubica	S-H	Renault R30	+ 1:13,677
9. R. Barrichello	S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
10. J. Alguersuari	S-H-H	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
11. V. Petrov	S-H	Renault R30	+ 1 kör
12. K. Kobayashi	S-H	Sauber C29-Ferrari	+ 1 kör
13. N. Rosberg	S-H-S	Mercedes MGP-W01	+ 1 kör
14. L. Hamilton	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	felnyhiba
15. V. Liuzzi	S-H	Force India VJM03-Mercedes	motorhiba
16. N. Hülkenberg	S-H-H	Williams FW32-Cosworth	+ 2 kör
17. J. Trulli	S-H	Lotus T127-Cosworth	+ 3 kör
18. T. Glock	S-H	Virgin VR01-Cosworth	+ 3 kör
19. L. di Grassi	H-S	Virgin VR01-Cosworth	+ 4 kör

Nem érték célba:

S. Buemi	S-H-H-H	Toro Rosso STR5-Ferrari	44. kör
K. Chandok	S-H	HRT-Cosworth	30. kör
P. de la Rosa	S-H	Sauber C29-Ferrari	20. kör
B. Senna	S	HRT-Cosworth	1. kör
H. Kovalainen	-	Lotus T127-Cosworth	1. kör

lyen záró Rosberget. A fiatalabb németet Renault-jával Kubica is maga mögé utasította, míg őket Massa és Kobayashi követte: a brazil saját bevallása szerint ralipilótának érezte magát az alig tapadó Ferrariban, míg a fiatal japán a Sauber idei első valamirevaló eredményét produkálta a Q3-as kvalifikációval. Webber aztán a futamot is uralta: a rajtnál határozottan maga mögött tartotta Vettelt, s attól fogva kényelmesen száguldott az élen egészen a kockás zászlóig. A németnek nem volt könnyű dolga, ugyanis a boxkiállítások után visszacsúszott Hamilton mögé: a szervíz mindkét sofőr számára problémás volt, ráadásul a Red Bullt a forgalom miatt több másodperces késéssel tudták visszaengedni a pályára. További gondjai is adódtak az energiatálas fenegyereknek, akinek a futam utolsó harmadára

bedöglöttek a fékjei is, így extra kiállást kellett beiktatnia és Alonso mögé, a 4. pozícióba került. Aztán végül visszakapta a 3. helyet, köszönhetően Hamilton kálváriájának: a brit addig-addig vágta az erősen kopott gumikon,

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



Mark Webber: „Nem is lehet kétséges, hogy fantasztikusan sikerült a verseny. A rajt után az első etap, valamint a boxkiállítás is jól sikerült, s bár végig a saját tempómat autóztam, mégis úgy érzem, hogy ez volt életem egyik leghosszabb futama. Köszönet a srácoknak, akik keményen dolgoztak. Ezt kell tennünk mindig, mert elvégre ez itt nem egy teaparti!”



Fernando Alonso: „Boldog vagyok amiatt, hogy ilyen jó eredményt sikerült elérnem a hazai közönségem előtt. Bár végig hibátlanul dolgoztunk, nem vitatom, hogy ez a mai produkció némi meglepetés volt, de ilyen a versenyzés. Tudtuk, hogy az aerodinamikai leszorítóerő miatt nem lesz könnyű a futam, de támadtunk és igyekeztünk megragadni a lehetőségeinket.”



Sebastian Vettel: „Semmi nem alakult jól számomra ezen a futamon. Mark legyőzésére esély sem volt, ráadásul az első boxkiállásomnál veszítettem pár másodpercet, a futam utolsó fázisában pedig már alig fogtak a fékjeim. Nem is tudom, hogy érzek, hiszen a harmadik hely nagyon jó, de úgy érzem, hogy sok olyan dolog történt ezen a futamon, aminek nem kellett volna.”

Barcelonában az 1981 és 1993 között összesen 147 F1-es nagydíjon indult brit Derek Warwick kapott lehetőséget arra, hogy az FIA versenybíróóságának tagja legyen. A versenyzőként a Tolemant, a Renault-t, a Brabhamet, az Arrows-t, a Lotus-t és a Footworkot is megjárta szigetországi szakember Alain Prostot, Tom Kristensent, Johnny Herbertet és Alexander Wurzt követte a sorban.

Komplett rakomány csokoládéval lett gazdagabb csütörtök reggel a Sauber versenyzője, Pedro de la Rosa. Az édességet a FOM-szakvezető Pasquale Lattuneddutól kapta a spanyol: Bernie Ecclestone jobbkeze fogadott egy focimeccs végeredményére a versenyzővel, veszített és a helyi kedvenc testsúlyának – 73 kilogramm – megfelelő csokoládé formájában rótt le tartozását. Az átadásra a Sauber motorhome-ja előtt került sor, ahová Lattuneddu egy tradicionális, katalán mintázatú mérlegetet is vitetett a hitelesítéshez.

Michael Schumacher előretörését a paddock-közvélemény annak tulajdonította, hogy a Mercedes GP a hétszeres világbajnok veteránnak kedvezett új fejlesztéseivel az ifjú Rosberggel szemben. A helyszínen Rosberg édesapja, az 1982-es világbajnok Keke sem nézte túl jó szemmel a dolgok alakulását, ennek ellenére a fiatal sofőr nem reagálta túl a helyzetet. „Ezen a futamon semmi nem úgy alakult, ahogyan szerettem volna” – fogalmazott az előző két futamot a 3. helyen záró sofőr.

Michael Schumacher „elővigyázatosságból” kapta visszaa téli tesztidőszakban használt alvázat is: „Azért cseréltük ki a kasztnit, mert az alja sérült volt a rázókövek használata miatt. Azt hittük, hogy sikerült kijavítanunk, de nem, így azon jelenleg is dolgoznak a gyárban, míg Michael a teszteleseken is használt példánnyal versenyez” – mondta az ügyvel kapcsolatban Ross Brawn.



SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

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

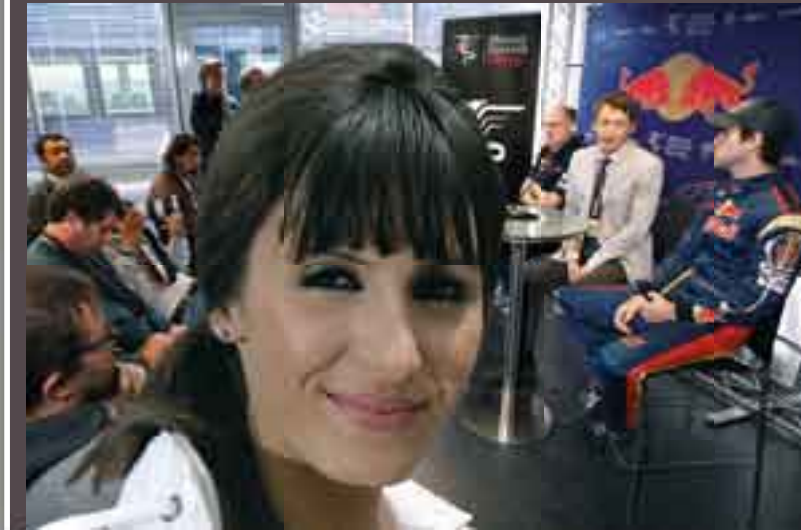
A 350 négyzetméteres, üvegfalú, hangszigetelt lounge kiválóan alkalmas céges rendezvények, legénybúcsúk, születésnapok, baráti összejövetelek megrendezésére. Ha hétvégén nem érnél rá, állandó Happy Monday akciókkal várunk a hét első napján!



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

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

BARCELONA



A katalán pálya az európai F1-es évad kezdő- és a szurkolók közkedvelt célpontja. Ha belegondolunk, ez nem is csoda, hiszen három hiszán pilóta is szerepel a szériában, a győztes pedig a közönség közé hajtja a sisakját...

OROSZ NAGYKÖVET

Petrov egyre magabiztosabb az F1-ben

Gyatra kezdés után Sanghajban megszerezte első pontjait az F1 első orosz versenyzője, Vitalij Petrov, aki saját bevallása szerint egyre magabiztosabb a volán mögött. A Renault tehetségével az AFM tudósítója Barcelonában beszélgetett.

Mészáros Sándor, Renault



Petrov szerződésének még a szakértők körében is nagy meghökkenést váltott ki az évad elején: bár a GP2-ben volt bronz- és ezüstérmes is, a gazdag édesapa által biztosított jelentős pénzügyi támogatás miatt a nemzetközi szaksajtó előszeretettel titulálta olyan oligarcha-csemetének, aki jó dolgában nem tud mit kezdeni magával. Viborg rakétája – így becézik hazájában az orosz – három kieséssel indított az F1-ben, míg Sanghajban elért 7. helyezéssel sikerült megszereznie első pontjait. Csapatától újra és újra dicsérő szavakat kap, s első komoly eredménye után halakabbak lettek a kételkedők is. Barcelonában lapunknak elárulta: akkor is hitt magában, amikor senki más nem.

„Hiszek magamban és hiszek a csapatomban is. Nem könnyű belerázódni a Formula-1-be, mert a sok új dolog megismeréséhez idő kell. Egyre jobban élvezem és már jobban megy a versenyzés is. Akkor is bíztam benne, hogy így lesz, amikor az évad nehézsen indult” – mondta a pályafutása elején Ladákkal bajnoki címeket nyerő, a vállalat támogatását az F1-ben is élvező sofőr. Petrov szerint ez az istálló a lehető legjobb

közeg egy olyan fiatal számára, aki nulla tapasztalattal érkezik a királykategóriába: „Számomra itt minden teljesen új volt. Nagyon sokat köszönhetek a Renault-nak, mert mindig mindenben a segítségemre

mára: a 25 esztendőes sofőr a sportág első kelet-európai sztárjával, az egyszeres futamgyőztes Robert Kubicával alkot versenyzőpárost. A lengyel a sportág egyik nagy ígérete, aki ráadásul bombaformában versenyez idén, de ez nem demoralizálja, sokkal inkább motiválja az orosz. „Robert sokkal tapasztaltabb, így az esetek többségében gyorsabb is, de előfordul, hogy itt vagy ott egy-egy kanyar nekem megy jobban. Lépésről lépésre igyekszem közelebb kerülni hozzá. Bár vannak pályák, amelyeket ismerek, F1-es autóval minden teljesen más, így az adott helyszínhez kell igazítanom a vezetési stílusomat. Egyébként jól működik közöt-



vannak. Egyre jobban összeszokunk és hála nekik, minden reggel úgy ébrednek, hogy bárcsak kezdődne már a versenyhétfője.” Remek a házon belüli mérce is Petrov szá-

tunk a kommunikáció, jól kijövünk egymással” – mondta az újonc.

A halk szavú, az angolt jellegzetes orosz akcentussal beszélő reménység immáron hazája nagykövete az F1-ben.

Egyre többször ismerik fel az utcán, ráadásul bemutatkozása óta Bernie Ecclestone is egyre intenzívebben munkálkodik azon, hogy megvalósuljon a sok-sok éve tervezgetett Orosz Nagydíj. „Úgy érzem, hogy fokozódik az érdeklődés és szerintem ez egyre inkább látható is. Bahreinben még csak két orosz zászlót láttam a tribünökön, Ausztráliában is, Malajziában és Sanghajban viszont már tizenöt-húsz is lehetett. Mióta van orosz versenyző, odahaza a tévék és az újságok is egyre többet foglalkoznak a sportággal, amit öröndetesnek tartok” – fogalmazott Petrov, aki örülne, ha hamarosan hazájában is meccselne az F1-es mezőny.

NŐI MENEDZSERREL

Petrov azon ritka versenyzők egyike, akik mögött egy hölgy látja el a menedzseri teendőket. Az orosz úttját 43 esztendőes honfitársa, az újságírói múlttal is rendelkező Oksana Kossatchenko egyengeti. „A nőkkel soha nem könnyű” – mondta, miközben egy széles mosolyt engedett el a másik asztalnál barátaival társalgó Oksana felé. – „Félretéve a viccet, szerintem a nők sokkal jobban kommunikálnak, mint a férfiak. Elég csak azt megnézni, hogy a legtöbb médiás és PR-es feladatot nők látják el. Jó a tárgyalási képességük is, ami szerintem hatalmas előny.”



Monte-Carlo
Circuit de Monaco

A pálya hossza: 3,340 km

Versenytáv: 78 kör – 260,520 km

Időjárás: száraz

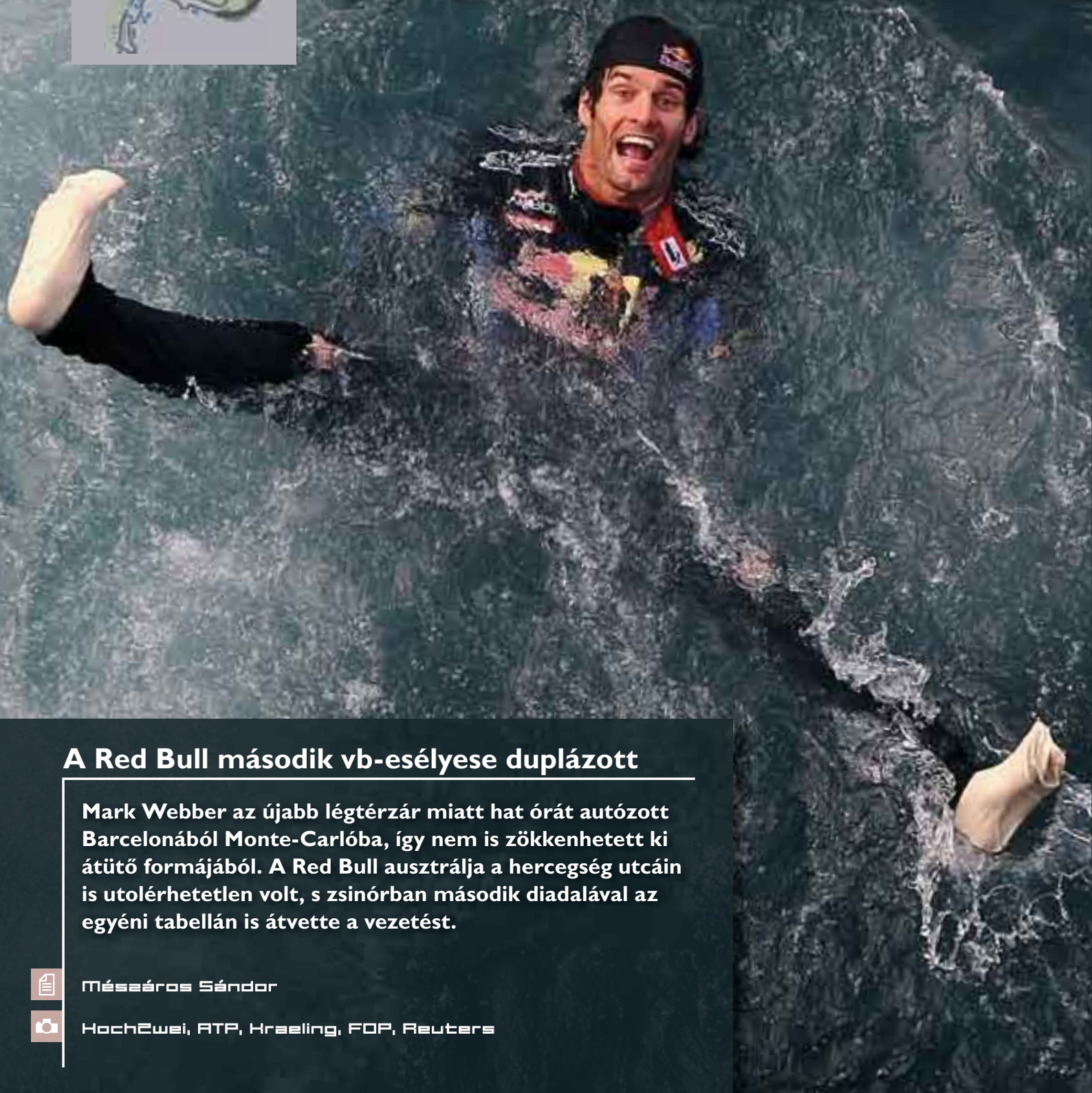
Levegő hőmérséklete: 21-22 fok

Aszfalt hőmérséklete: 33-40 fok

Leggyorsabb kör: 1:15,192

Sebastian Vettel

AZ FI ÚJ HERCEGE



A Red Bull második vb-esélyese duplázott

Mark Webber az újabb légtérzár miatt hat órát autózott Barcelonából Monte-Carlóba, így nem is zökkenhetett ki átütő formájából. A Red Bull ausztrálja a hercegség utcáin is utolérhetetlen volt, s zsinórban második diadalával az egyéni tabellán is átvette a vezetést.

Mészáros Sándor

HochEwei, ATP, Hraeling, FOP, Reuters



Nem Webber volt az egyetlen, aki autóval indult útnak Monacóba: Heikki Kovalainen például a barátnőjével, míg az első idényét rapszodikusán kezdő Hispania duója, Karun Chandok és Bruno Senna bajtársiasságból jelesre vizsgálva együtt, egy bérelt Renault-val szelte a kilométereket a mediterrán autópályán. Csütörtökön már élesben zajlott a száguldozás a hercegség parányi ringjén, ahol Fernando Alonso bizonyult a leggyorsabbnak a Ferrarival. A kétszeres világelső megerősítve érezte teóriáját, amely szerint itt közelebb férközhet a Red Bullokhöz és talán le is győzheti őket, így a pénteki szünnapon fülig érő szájjal vett részt a szponzorok kényeztetésében, öröme azonban nem tartott sokáig. Bízatóan kezdett a spanyol a szombat délelőtti tréningen is, azonban a 20. percben hibázott a Massenet-nél és a szalagkorlátnak

csapódva totálkárosra törte az F10-est. A felfüggesztés elemei kilyukasztották a vázat, így a hispán kénytelen volt lenyelni, hogy nem indulhat az időmérőn és vasárnap csak a boxutcából vághat neki a versenytávnak. Alonso kiválása után az utolsó tréning Robert Kubica és a Renault váratlan elsőségét hozta, s a kvalifikáción bebizonyosodott, hogy nem véletlenül. Csak a lengyelnek volt némi esélye Webber ellen, aki a Q3 hajrájában robbantott: az ausztrál szinte szárnyalt és az egész hétvéges csúcsot jelelő 1:13,826-os ideje 0,278 másodperccel



Miután Alonso az edzésen nagyot hibázott, a versenyen próbálta behozni hatalmas hátrányát. A tavalyi világbajnok viszont esélytelen volt, hiszen a hűtője nyílását tévedésből „betömte” egy szerelő

MINDENFÉLE

Mark Webber pályafutása 4. pole pozícióját szerezte Monte-Carlóban: ezzel folytatta a Red Bull idei kvalifikációs hegemoniáját, s 3:3-ra egyenlített a házon belüli időmérő-csatában. A futamon idei 2., karrierje 4. diadalát aratta az ausztrál versenyző.

Noha a Mercedes fontolgatta, hogy fellebbezzenek a Michael Schumacher utolsó kanyaros előzését szabálytalannak minősítő versenybírói döntés ellen, végül elálltak szándékuktól. A csapat kitart álláspontja mellett, amely szerint – mivel Charlie Whiting versenyigazgató zöld jelzést adott az utolsó körben – nem megalapozott a Sportszabályzat 40.13-as cikkelye alapján elmarasztalni a németet. Ez a rendelkezés kimondja, hogy amennyiben futam biztonsági autó mögött fejeződik be, akkor a biztonsági autó az utolsó kör végén behajt a boxutkába és a mezőnynek előzések nélkül kell befutnia. Hivatalos indoklása szerint a Mercedes azért állt el a fellebbezéstől, mert az FIA beleegyezett abba, hogy a Sport Munkacsoport felülvizsgálja a félreérthető rendelkezést. További érdekesség, hogy Ross Brawn pontosítása szerint valójában nem a büntetés, hanem a versenybírói döntés ellen tervezték a fellebbezést. A büntetést nem is támadhatták volna, ugyanis az a stewardok monacói 37-es sorszámú jegyzőkönyve szerint boxon áthajtós büntetés, ami a szabályok alapján utólag kiszabva 20 másodperces időbüntetésre változik. Ez ellen a regulák szerint akkor sem lehet fellebbezni, ha azt utólag foganatosítják. Példa erre Lewis Hamilton 2008-as belgiumi esete is, amikor a McLaren próbálkozott ugyan fellebbezéssel egy szabálytalannak minősített előzésért kapott hasonló büntetés ellen, de az FIA Fellebbviteli Bírósága formai okokra hivatkozva elutasította azt.

Fernando Alonso, a Ferrari versenyzője „morális löketként” értékeli azt, hogy a boxutcából rajtolva 6. lett a Monacói Nagydíjon. „A boxutkából indulva hatodik lettem és ez több, mint amire számíthattunk. Nehéz vasárnapom volt. Minden elismerés a csapaté, akik agresszív stratégiát választottak és kemény munkával, majdnem a nulláról újjáépítették az autót. Egy ilyen futamot problémák nélkül befejezni csak szuper munkával lehetséges. Nehéz elmondani, hogy mi lett volna, ha részt vehetek az időmérőn...” – nyilatkozta a hispán.



volt jobb, mint a 2. helyre kényszerülő kelet-európai menő eredménye. Vettelnek ezúttal sem volt esélye kollégájával szemben, így a német a 3. helyre kényszerült, maga mögé utasítva a lejobb nem Renault-motoros autót, Felipe Massa Ferrariját. A következő két sor a Mercedes V8-asoké lett: a kontingens tagjai közül Lewis Hamilton szerezte meg a legelőkelőbb helyet, aki 5. lett a McLarennel, mögötte pedig a két csillagos járgány, Nico Rosberg és Michael Schumacher, valamint saját márkatársa, Jenson Button végzett. Elmaradt a jószolt eső, és ha Webberen múlt volna, unalmas lett volna a vasárnap: az ausztrál megőrizte az első helyet



a rajtnál és meg is tartotta azt a kockás zászlóig: magabiztosságából a négy biztonsági autós fázist követő újraindítások sem zökkentették ki a kenguruföldit. Vettel lerajtolta ugyan a Webber skalpjára pályázó Kubicát, többre azonban nem futotta tőlük: a 2-3. helyeken értek célba. Massa és Hamilton a rajtpozícióiknak megfele-



lően helyen futottak be, míg a 6. pozíciót minden idők legnagyobb monacói vágójával Alonso kaparintotta meg. A spanyol rögtön a futam elején kereket cserélt és látványos előzésekkel, a Bridgestone középkevény keverékébe 77 kört rakva sikerült előre-törnőie. Igaz, pozíciója csak a futam után vált biztossá, Schumacher ugyanis az utolsó újraindítást követően, az utolsó kanyarban megelőzte, de a németre – órákon át tartó vita után – utólag 20 másodperces büntetést szabtak ki a stewardok. Miután a Mercedes-veteránt a 12. helyre rangsorolták, Rosberg lépett előre a 7. pozícióba, akit a két Force India követett a célban. Sutil hosszú első etapjának köszönhetően Liuzzi előtt végzett, de emiatt aligha bántódott az olasz, hiszen Vijay Mallya Indian Empress nevű giga-jachtján aznap este a csapat fennállásának első ket-tős pontszerzésére folyt a pezsgő. Profitált Schumi kálváriájából Sebastien Buemi is,

Egy sorozat négy képe: Barrichello nagyon összetörte a Williamsét, ráadásul még a kormányát is az ellenfelek elé hajtotta



A hétszeres bajnok előbb nagyot előzött az utolsó körben, majd büntetést kapott a manőverért

aki az utolsó pontot érő helyre ugrott elő a Toro Rossóval. A biztonsági autós lavinát Hülkenberg indította el, aki rögtön az első körben, az Alagútnál a szalagkorlátnak csapta Williams-ét, s a 30. körben a Massenet-nél utolérte a végzet Barrichellót is: bár előretört a 6. helyre, a brazil miatt is pályára kellett hajtania az FIA SLS AMG-jének. Az izomgépre a 44. fordulóban újra szükség volt, amikor a 3-as kanyarnál felnyílt az egyik csatornafedél. Az utolsó safety car-fázis 8 körrel leintés előtt kezdődött, amikor

Trulli a Lotus-szal a Rascasse-nál egy túl optimista előzési manőver után vérfagyasz-tó pillanatokat előidézve átrepült Chandok Hispaniája felett. Társaik, illetve a két Virgin már korábban elbúcsúztak műszaki hibák miatt, így idén először egy elsőéves autó sem jutott el a kockás zászlóig. A nap ostobasága a McLarené volt: egy szerelő Button MP4-25-ösének bal oldal-dobozán ottfelejtette a takarólemezt, így az MP4-25 motorja a biztonsági autó mögött felforrjt és a futamnak listavezető-ként nekivágó brit már a 3. körben kiesett.

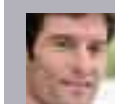
A Monacói Nagydíj végeredménye

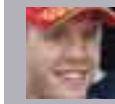
1. M. Webber	SS-M	Red Bull RB6-Renault	78 kör, 1:50:13,355
2. S. Vettel	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 0,448
3. R. Kubica	SS-M	Renault R30	+ 1,675
4. F. Massa	SS-M	Ferrari F10	+ 2,666
5. L. Hamilton	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 4,363
6. F. Alonso	SS-M	Ferrari F10	+ 6,341
7. N. Rosberg	SS-M	Mercedes MGP-W0	+ 6,651
8. A. Sutil	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 6,970
9. V. Liuzzi	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 7,305
10. S. Buemi	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 8,199
11. J. Alguersuari	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 9,135
12. M. Schumacher	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 25,172
13. V. Petrov	SS-M-M	Renault R30	+ 5 kör

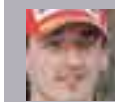
Nem értek célba:

K. Chandok	SS-M	HRT-Cosworth	70. kör
J. Trulli	SS-M	Lotus T127-Cosworth	70. kör
H. Kovalainen	SS-M	Lotus T127-Cosworth	58. kör
B. Senna	SS-M	HRT-Cosworth	58. kör
R. Barrichello	SS-M	Williams FW32-Cosworth	30. kör
K. Kobayashi	M	Sauber C29-Ferrari	26. kör
L. di Grassi	SS-M	Virgin VR01-Cosworth	25. kör
T. Glock	SS	Virgin VR01-Cosworth	22. kör
P. de la Rosa	SS	Sauber C29-Ferrari	21. kör
J. Button	SS	McLaren MP4-25-Mercedes	2. kör
N. Hülkenberg	SS	Williams FW32-Cosworth	1. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:

- 

1. Mark Webber: „Ez életem legsodálatosabb napja, különleges dolog csatlakozni Ayrton Sennához és a többiekhez, akik nyertek itt. Jenson azt mondta nekem a parádén, hogy amikor itt vezető pozícióban az utolsó néhány körben elkezd szűkülni a pálya és egyre közelebb lesznek a szalagkorlátok. Így is történt. Nem volt könnyű összeszedettnek maradni a sok újraindítás miatt.”
- 

2. Sebastian Vettel „Ma nem tudtam lépést tartani Markkal, utána kell néznünk, hogy miért. Nem is lett volna értelme hajszolni őt, mert itt előzni úgysem lehet. Sokszor kellett tükröt is néznem, mert Robertet az újraindítások-nál nehéz volt magam mögött tartanom. Néha már-már oldalazva kellett mennem. Egyébként elégedett vagyok. Ma nem voltunk képesek többre, de sok pontot szereztünk.”
- 

3. Robert Kubica „Harmadikként végezni Monacóban szuper eredmény számunkra egy ilyen kitünő hétvége után. Senki nem számított erre. A rajtnál veszítettem egy helyet Sebastiannal szemben, de mindig tudtam, hogy a pálya piszkosabb oldaláról nehezebb indulni. Normál esetben védtem volna a pozíciómát, de Mark viszonylag lassan rugaszkodott el, és azt hittem, hogy lehet esélyem ellene.”

Néhány nappal a futam után Christian Horner, a Red Bull csapatfőnöke bejelentette: valószínűleg rátaláltak annak okára, hogy Vettel Barcelonában és Monacóban miért volt képtelen lépést tartani Webber-rel. A szakvezető szerint a német reménység sérült autóval versenyzett mindkét futamon, amire csak utólag jöttek rá. Azt nem pontosította Horner, hogy mi volt sérült Vettel RB6-osán, azt viszont leszögezte: Isztambulra új vázat kap a fiatal kiválóság.

Jenson Buttonnak nem csak a kiesését előidéző takarólemezzel gyűlt meg a baja Monacóban, hanem az időmérő monitor távkapcsolójával is. A balszerencsés hétvégét kifogó McLaren-stáb egyik tagja a kvalifikáción a vb-címvédő ölében fejejtette az eszközt, amitől Button a Rascasse-nál szabadult meg, ahol egyszerűen kidobta az autóból.

Strapabírórságból jelesre vizsgázott Rubens Barrichello FW32-es Williams-ének kormány-kereke, ami annak ellenére is működik, hogy két Hispania áthajtott rajta a futamon. „A kormány valóban működik, de versenyzési célokra a továbbiakban nem használjuk. Az új helye a csapat szimulátorában lesz” – mondta az AFM-nek a grove-i egylet szóvivője.



Barcelonával ellentétben Monte-Carlóban a hagyományoknak megfelelően hemzsegték a celebritások a paddock-ban, amihez jelentős mértékben hozzájárult az is, hogy néhány kilométerrel arrébb épp a futam idején tartották a Cannes-i Filmfesztivált. Olyan hírességek vonultak fel a garázsok környékén, mint például Jennifer Lopez, Mick Jagger, Paris Hilton, Pharrell Williams, Michael Douglas vagy épp Liz Hurley. Csütörtök este a sportág hivatalos pezsgőszállítója, a Mumm a L'Hermitage Hotelban ünnepelte a sportág 60. születés-napját számos világbajnokkal a vendégse-regben. Boxutcai pletykák szerint a hétvége legnagyobb partiarca a Force India tulajdo-nosa, Vijay Mallya volt: hatalmas hajóján egy-folytában ment a bulizás, ráadásul a csapathoz közel álló források szerint az indiai milliárdos mindössze hat órát aludt a hétvége során...

Isztambul
Istanbul Park

A pálya hossza:	5,338 km
Versenytáv:	58 kör – 309,604 km
Időjárás:	száraz, szemerklő eső
Levegő hőmérséklete:	26-28 fok
Aszfalt hőmérséklete:	35-47 fok
Leggyorsabb kör:	
Vitalij Petrov	1:29,165

A RED BULL
ÖNGÓLJAVettel és Webber kakaskodásának
a McLaren vette hasznát

Lewis Hamilton vezérletével kettős McLaren-győzelem született a Török Nagydíjon, ahol megmutatkozott a két Red Bull-menő közötti feszültség. Az energiatálas duó a mezőny élén ütközött egymással, Mark Webber azonban így is felállhatott a dobogó legalsó fokára.

Mészáros Sándor

HochŹwei, ATP, Hraeling, FOP, Reuters



Isztambulban is folytatódik-e Webber siker-szériája? Ez volt a legfőbb kérdés a monacói futamot követő két hétben, amelynek során a Red Bull felfedezett egy hibát a társa árnyékában egyre inkább küszködő Vettel autóján és a jobb teljesítmény reményében új vázat bocsátott a rendelkezésére. Nagy erőket mozgósított az aero-stáb is, így a nyitónapon a páros kipróbálhatta az egyenesbeli csúcssebességet javító F-csatornát is. Ezt épp a rendszert kiötlő McLarennek ellen szánták, de miután péntek délelőtt Hamilton, délután pedig Button végzett az eredménylista élén, inkább jegelték az újdonság bevetését. Műszaki hibák is hátráltatták a gárdát: Webber autójában bement a motort, ami egyébként is a végét járta, Vettelnek pedig a víznyomásával gyűlt meg a baja. Szombat délelőtt a német F-csatorna nélkül is magabiztosan végzett az eredménylista élén, s hasonló formában repesztett a kvalifikáció első két felvonásában is. Mindhiába, a pole ugyanis zsinórban harmadszor is a reggeli gyakorláson gázipedál-gondokkal köszködő Webberé lett: az ausztrál a Q3 hajrájában 1:27,553-as idővel csípte meg a rajtelsőséget, míg Vettelt – aki törött

stabilizátora miatt a végén képtelen volt javítani – Hamilton a 3. helyre szorította. A brit utolsó körében az első és a harmadik szektorban is csúcsidőt repesztett, a közép-sőben viszont nem bírt Webberrel. Button végzett a 4. helyen, miután hátráltatta az alacsony hasmagasságú autó pattogása, s utolsó



körét Michael Schumacher miatt félbe kellett szakítania. A hétszeres világbajnok úgy lett 5., maga mögé utasítva Nico Rosberget, hogy utolsó próbálkozásakor kicsúszott a hétvége folyamán sokakat megrézfáló mágius 8-as kanyarban és a kavicságyban ragadt. Mégsem a német veteráné volt a kvalifikáció legnagyobb égése, hanem a 800. nagydíját futó Ferrarié: Alonso általános meghökkenésre már a Q2-ből sem jutott tovább és 12. lett, míg a legutóbbi öt török futamból



Pedig milyen szépen indult: a start után egyértelmű fölényben volt Christian Horner alakulata



MINDENFÉLE

Mark Webber idei negyedik, zsinórban harmadik, pályafutása ötödik pole pozícióját szerezte Isztambulban. Az idén első ízben győzedelmeskedő Lewis Hamilton karrierje során 12. alkalommal állhatott a dobogó legfelső fokán.

Malajzia után újra Johnny Herbert volt az FIA versenybíróinak versenyző-szak-tanácsadója. A brit ex-sofőr a Motorsport Világtanácsban és az FIA ralibizottságában is ténykedő cseh Radovan Novakkal, a német FIA-tagszervezet igazgatótanácsának tagjával, Dr. Gerd Ennserrel, valamint a török autósport-szövetség egyik igazgatójaként ügyködő Haluk Ünsallal együtt alkotta a sportfelügyelői testületet.

Csak a két Virgin pillanthatta meg a kockás zászlót az újonc istállók közül Isztambulban, ahol a Lotus a hidraulikai rendszert, a Hispania duóját pedig a benzinpumpa meghibásodása vonta ki a forgalomból. A fekete-rakétavörös páros tagjai közül Timo Glock végzett előkelőbb helyen: Lucas di Grassi egyelőre nehezen barátkozott a társa által már Barcelona óta használt átépített VR01-essel, ráadásul a futam előtt egy motorcserét is el kellett végezni az autóján.

Míg Robert Kubica megszokott jelenség a Q3-ban az időmérőkön, addig újonc csapattársa, Vitalij Petrov először került a legjobbak közé. A 9. rajthelyet megszerző orosz kitörő lelkesedéssel fogadta a jó kvalifikációs eredményt: „Az autó egyre jobb és jobb lett, így éreztem, hogy ma bekerülhetek a legjobb tíz közé. Elégedett vagyok” – mondta az első éves sofőr, aki a GP2-ben már nyert futamot Isztambulban, vasárnap azonban egy defekt miatt nem jutott el a kockás zászlóig.

Lewis Hamilton egy pár aprócska fülbevalót újított be az isztambuli összecsapásra: bár az FIA szabályzata tiltja a piercingek, egyéb ékszerek viselését vezetés közben, a nemzetközi sajtó nagy meglepetésére a brit a szövetség jóváhagyásával száguldás közben is viselte azokat. Mint kiderült, ékszereit a monacói futam után, Los Angelesben újította be, ahol párja, a Pussycat Dolls frontlányaként ismert Nicole Scherzinger egyik televíziós felvételén járt.



A McLarenek egymás ellen is küzdöttek, a jubiláló Ferrari azonban komolyan nem tudott beleszólni a harcba



hármat nyerő, így Isztambul-specialistának tartott Massa is csak a 8. helyre volt jó. Webber a futamon is sokáig az élén állt: a 15. körben egyszerre szervizelt a sarkában loholó Hamiltonnal, de mivel a McLaren stábj-a lassan dolgozott, az ausztrál megőrizte az elsőséget, sőt, a kerékcseréjét egy körrel korábban letudó Vettel is a brit előtt, a 2. helyen folytathatta a futamot. A német üzte-hajtotta társát, akit a 40. körben, a 12-es kanyarnál ért utol: az egy kiló extra benzint megspóroló német full-teljesítményre kalibrált autójával a belső íven bebújt a már üzemanyag-takarékos módon autózó kollégája mellé, aki védekezés gyanánt az ideális íven tartotta autóját, így a két Red Bull összeütközött. Vettel azonnal kiesett és dühöngve botorkált a pálya szélén, míg Webber egy plusz boxkiállás

után az élre álló McLaren-tandem, Hamilton és Button mögött folytatta a száguldást. 9 körrel a leintés előtt, kissé szemerkélő esőben a wokingi duó is látványos mutatványba

kezdett: Button megelőzte Hamiltont, aki néhány kanyarral később, kemény, de sportszerű csata után foglalta vissza a vezető pozíciót, beállítva ezzel a végeredményt.

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



Lewis Hamilton: „Miután a Red Bullok ütköztek, éreztem, hogy kettős győzelmet arathatunk. Takarékoskodtam az üzemanyaggal, de a csapat által megcélzott köridő picit lassabb volt a kelleténél, így Jenson hamar utolért és meglepett a manővével. Addig egyáltalán nem gond, hogy csatázunk egymással, amíg sportszerű keretek között tesszük azt.”



Jenson Button: „Örült verseny volt! Michael a rajt után megelőzött, de visszavettem tőle a pozíciót. A Red Bullok elhúztak és nehéz volt megközelíteni őket. A boxkiállásnál azt hittem, hogy Seb elé kerülhetek, de nem jött össze. Biztam benne, hogy a végén bármi megtörténhet és meg is történt, hiszen a Red Bullok ütköztek, amiből mi húztunk hasznot.”



Mark Webber: „Sebnek volt némi előnye csúcsebesség terén és a belső íven bejött mellém, egymás mellett haladtunk. Meglepődtem, amikor hirtelen jobbra húzódott, mert jómagam maradtam az ideális íven. Minden nagyon, nagyon gyorsan történt. Nem volt ideális ez a mai nap a csapatra nézve. Felöltöttek vagyunk mindketten, rendeznünk kell a helyzetet.”

A kritikus előzés szomorú következménye: Vettel kiesett, Webber elbukta a biztos győzelmet

Az éltrió mögött a két Mercedes végzett: Schumacher Rosberg előtt futott be, miután csendes versenyt futottak – a veterán német Button ellen vesztített egy csatát a rajt után – és profitáltak a Red Bullok kálváriájából. Őket a Renault-t zsinórban hatodszor ponthoz juttató Robert Kubica, valamint a két Ferrari, Alonso és Massa követte. A spanyol végig Vitalij Petrovval küzdött, akit a hajrában, a 3-as kanyarnál gyűrt le egy kisebb koccanástól sem mentes előzéssel: emiatt a Renault orosz újonca jobb első defektet kapott, a boxba

hajtott, majd friss gumikon a verseny leggyorsabb körének megfutásával vigasztalta magát az elvesztett pontszerzési lehetőségért. Az utolsó két pontszerző helyeken egy Force India és egy Sauber futott be, a Vitantonio Liuzzi által használt F-csatornát nélkülöző Adrian Sutil egész versenyen át tartó hadakozás után a végén fosztotta meg Kamui Kobayashit a 9. helyezéstől. A japán nem kesergett, hiszen a viszontagságos időnyekzedet után az idei első egységet szállította Peter Sauber együttesének konyhájára.

A Török Nagydíj végeredménye

1. L. Hamilton	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	58 kör, 1:28:47,620
2. J. Button	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 2,645
3. M. Webber	S-H-H	Red Bull RB6-Renault	+ 24,285
4. M. Schumacher	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 31,110
5. N. Rosberg	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 32,266
6. R. Kubica	S-H	Renault R30	+ 32,824
7. F. Massa	S-H	Ferrari F10	+ 36,635
8. F. Alonso	S-H	Ferrari F10	+ 46,544
9. A. Sutil	S-H	Force India VJM03-Mercedes	+ 49,029
10. K. Kobayashi	S-H	Sauber C29-Ferrari	+ 1:05,650
11. P. de la Rosa	S-H	Sauber C29-Ferrari	+ 1:05,944
12. J. Alguersuari	H-S-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:07,800
13. V. Liuzzi	S-H	Force India VJM03-Mercedes	+ 1 kör
14. R. Barrichello	S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
15. V. Petrov	S-H-S	Renault R30	+ 1 kör
16. S. Buemi	H-S-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
17. N. Hülkenberg	H-S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
18. T. Glock	H-S	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
19. L. di Grassi	S-H	Virgin VR01-Cosworth	+ 3 kör
Nem érték célba:			
K. Chandok	H-S	HRT-Cosworth	53. kör
B. Senna	S-H	HRT-Cosworth	47. kör
S. Vettel	S-H	Red Bull RB6-Renault	40. kör
H. Kovalainen	S	Lotus T127-Cosworth	34. kör
J. Trulli	H	Lotus T127-Cosworth	33. kör

Hamilton kinevette a Red Bull egymással ütköző pilótáit a futam után: „Olyan volt, mint egy akciómozi HD-ben vagy 3D-ben. Fantasztikus! Én láttam a legjobban!” – mondta a 2008-as világbajnoka, aki az 50. születésnapját a viadal másnapján ünneplő édesapjának, a tavalyi évad végéig a menedzseri teendőket is intéző Anthony-nak ajánlotta idei első győzelmét.

Első ízben próbálhatta ki a Hispania versenygépét az újonc egylet második számú fejlesztő-pilótája, Sakon Yamamoto, aki a pénteki első edzésen Bruno Senna járgányával tett meg 26 kört. „Minden jól ment, az autó teljesítményének javításán dolgoztunk” – mondta a tökutsóként záró, a fejlesztő-pilóta feladatain Christian Kliennel osztozó japán.

Helmut Marko, a Red Bull sportszakmai tanácsadója a futamot követően a német RTL élő adásban Webbert tette felelőssé az incidensért, mégpedig azzal érvelve, hogy Vettel nem udvariaskodhatott a nyakán loholó Hamilton miatt. Christian Horner csapatfőnök a szakember kijelentésére reagálva cáfolta, hogy a csapat a fiatal németet preferálná: „Mindkét versenyzőnk abszolút egyformán kezeljük. Ugyanazt a felkészítést, ugyanolyan lehetőséget kapnak tőlünk. Mi ezt az irányelvet választottuk, ennek mentén működtetjük a csapatot” – mondta a szakvezető – „Beszéltem a versenyzőkkel. Mindketten felnőtt nagyfiúk már, mindketten versenyzők és tudniuk kell, hogy többé nem fordulhat elő az, ami ma, hogy ilyen sok pontot veszítünk. Tanulniuk kell ebből.” Bejelentkezett a csapatnál a futam után Dietrich Mateschitz, az energia-ital-birodalom tulajdonosa is. „Azt mondta a telefonban, hogy nem találta túl szórakoztatónak a látottakat” – mondta Helmut Marko.



Noha úgy tűnt, hogy a hajrában látott oda-viszsa előzetes feszültség forrása lehet a McLaren istállónál, Hamilton és Button higgadtan tisztázták a helyzetet. Martin Whitmarsh, a wokingi egylet főnöke is cáfolta, hogy gond lenne a páros tagjai között: „Jenson a vezető körben rádión gratulált Lewisnak, ami jól szemlélteti, hogy milyen nagy tisztelettel vannak egymás iránt” – fogalmazott a csapatvezető.



Bemutató
Próba lehetőség
Szaktanácsadás
Képzésményes árak
Kárton HANS már
139 650 Ft.-tól

THE HANS® SYSTEM

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



Manufactured
by Stand 21
since 2003



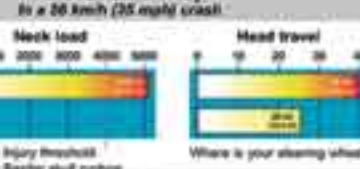
A HANS rendszer 10 évvel
előzött szinte ismeretlen volt,
most mint egy tűzálló verseny
Overall, HANS is egy fő da-
rabnak számít ami sok életet
megmentett és sok sérülést
elkerült.
Fagadhatatlan a rendszer be-
vezetésének a szerepe a
helyes használat érdekében,
amikor versenyel, Stand
21 most egy kizárólagos tár-
sasmányt ajánl fel minden ve-
zetőnek!

hans[®] engineered by
stand 21

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

Legyél óvatos! Tájékozódj a kiírásá-
ról, annál a szövetségnél, aki irányítja
a bajnokságot hogy mikortól kell
használni a HANS rendszert.
Gondold át a lehetőségeidet és
időben szerezd be a HANS rendszert,
hogy legyen alkalmasd hozzászokni, a
biztonság és a kényelem érdekében
tökéletesen tudd használni, ne az
utolsó pillanatban keljen mind ezek-
hez alkalmazkodni.

HANS® efficiency
in a 20 km/h (25 mph) crash



ISZTAMBUL



Az F1 mezőnye a pletykák
szerint búcsúztatni
érkezett az isztambuli
pályát, de az olcsóbb
jegyek és a körítés
arról tanúskodik,
hogy a törökök még
nem akarnak megválni
versenyüktől. Nagy
terveikhez a világ
legmagasabb emberét is
a helyszínre utaztatták...



Mark Webber autóját a szombat délelőtti műszaki malört követően az utolsó pillanatokig szerelte a Red Bull-legénység. „Négy perccel a Q1 kezdete előtt még dolgoztak az autó hátsó részén” – mondta az idei negyedik, zsinórban harmadik pole-ját szerző sofőr. Christian Horner csapatfőnök hozzátette: „Gratulálnunk kell Cengiznek, csapatunk egyik sofőrének is, aki az időmérő kezdete előtt érkezett meg Mark autójának néhány alkatrészével. Ma három nagyon gyors pilótánk is volt” – fogalmazott a szakvezető.

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L. DI GRASSI	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTÓROK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	172
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	146
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
TORO ROSSO	0	0	0	0	1	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

RENDELJE MEG KORÁBBI SZÁMAINKAT!

A Formula korábban megjelent példányai közül 2004 áprilisáig visszamenőleg majdnem minden szám rendelkezésre áll azoknak, akik valamilyen okból elmulasztottak megvásárolni egy-egy, netalán több havi magazint. Az újságok ára egységesen 400 Ft, öt darab felett minden példányért 300 Ft-ot kell fizetni. A lapokat kérésre utánvétellel küldjük el az Ön címére.



Megrendelés: a levelezes@formula.hu, és a 3504 Miskolc, Pf. 90 címeken, valamint a 46/505-490-es telefonszámon lehetséges.

Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó U. 1
Tel.: 06-1-229-2500
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

www.kovesdan.hu
info@kovesdan.hu

FŐPRÓBA AZ IDEI ÉV

Lotus: Trullit és Kovalaint faggatta az AFM

Átalakult az európai szezonkezdetre az újonc Lotus T127 kódjelű modellje, amely így sem tudott elmozdulni a leghátsó régióból. Mint azt Barcelonában az AFM tudósítója Jarno Trullitól és Heikki Kovalainentől megtudta: az idei évet a 2011-es szezon főpróbájának tekinti az együttes.

Mészáros Sándor, ATP, FOP



Csak a név a régi, minden más új az ázsiai légi-forgalmi vállalkozó, Tony Fernandes FI-es istállójánál, és ez érezteti hatását az eredményeken is. Bár a másik két elsőéves együttesnél, a Virgin Racingnél és a Hispaniánál stabilan jobbak a zöld-sárga autók, a Colin Chapman nevével fémjelzett érában elért sikerekhez hasonlóra egyelőre aligha áhítozhatnak. Barcelonába már saját kamion-flottájával és motorhome-jával érkezett a norfolki alakulat, s ami a legfontosabb, a csapat egyik mozga-

tórugójának számító mérnökgyur, Mike Gascoyne irányítása alatt elkészültek a mindössze néhány hónap alatt összetákoltt T127-es autó első komolyabb fejlesztései is. Jarno Trulli és Heikki Kovalainen átszabott oldaldobozokkal, új első szárnnyal, fékhűtővel és számos műszaki újdonsággal szerelt versenygéppel száguldozhatott a Circuit de Catalunya. „Nagyjából azt kaptuk, amire számítottunk és ez mindenképpen jó annak fényében, hogy tesztelésre egyáltalán nincs lehetőség. Egyértelmű, hogy előreléptünk, hála kiváló szakembereinknek” – mondta az AFM-nek Trulli, aki sietve hozzátette, hogy az idei év elsősorban felkészülés a következő idényre. „Ez a sebtében összerakott autó pusztán erre a célra felel meg, erre viszont tökéletesen.”



„Úgy érzem, hogy már az évad eddigi részében is sikerült megmutatnunk, milyen potenciál rejlik a csapatban. ”

Amikor az évad elején bemutatkozott a csapat, a sportágban 1997 óta szereplő olasz hangsúlyozta, hogy idő kell a versenyképessé váláshoz. „Továbbra is úgy vélem, hogy két vagy három évre mindeképpen szükség van, de lehet, hogy ötre is. Sohasem tudhatjuk, mert a Formula-1 rendkívül gyorsan változik. Sok múlik azon, hogyan változnak a szabályok. Egyébként úgy érzem, hogy már az évad eddigi részében is sikerült megmutatnunk, milyen potenciál rejlik a csapatban” – fogalmazott a 35 éves sofőr. Mire célzott az olasz? „Elég csak szétnézni a garázsban” – magyarázta. „Néhány futam alatt igazi FI-es istállóra váltunk, amelynek minden a rendelkezésére áll. Ez már önmagában is nagyon komoly fejlődés ahhoz képest, hogy milyen mostoha körülmények között indultunk. Nagyon, nagyon kevés idő állt rendelkezésünkre az előkészületekhez.” Trulli az utóbbi néhány évet jóval nagyobb csapatoknál töltötte: például a Renault-nál, ahol a 2004-es Monacói Nagydíjon pályafutása eddigi egyetlen győzelmét aratta, majd a Toyotánál szerepelt, ahol szintén lényegesen jobb helyezésekért csatázhatott. Ennek ellenére a veterán szemlátomást jól

érzi magát az új közegben, amit – sokakkal ellentétben – egyáltalán nem tart tehermentesnek.

„A mezőny hátsó részében sem könnyű az élet, de az igazság az, hogy jómagam szeretem a kihívásokat, és itt ebből jut bőven. A Lotus egy csodálatos hagyományokkal bíró márka és ennek megfelelően kell dolgoznunk. Mindent megteszek azért, hogy a csapat mielőbb versenyképessé váljon, ez a legfontosabb számomra. Jól megvagyok Heikkivel is, aki egy rendkívül nyitott srác és nagyon jó versenyző. Jól működik közöttünk a kommunikáció, minden fontos dolgot megosztunk egymással, ami roppant hasznos” – fogalmazott a talján. Kovalainen számára is éles a váltás, hiszen a finn az utóbbi két idényben a McLarennél a mezőny első felében hadakozott a minél jobb helyezésekért. Akárcsak kollégája, az északi sofőr is úgy érzi, hogy a Lotus lépésről lépésre javul, de számottevő fejlődést csak 2011-re prognosztizál. „Jövőre már biztosan versenyképesebbek leszünk” – mondta a 28 esztendőes versenyző. „A most bevetett új fejlesztésekkel gyorsabb lett az autó, de túl sok energiát nincs értel-

A malajziai alakulat új fejlesztéseket is bevetett Európában, de ez sajnos nem látszott meg az eredményeken



A csapat pilótái azt szeretnék, ha a Hungaroringre érve már minden sokkal olajozottabban zajlana az istállónál, mint eleinte

AJÁNDÉK

Újdonság volt Barcelonában a Lotus első merchandising-kollekciója is, amellyel Tony Fernandes újfent bizonyítani szeretné elszántságát: „Meg akarjuk mutatni, hogy a rajongók nem csak zenekarok és focicsapatok ruházatát viselik szívesen. Az FI drukkerok most megmutathatják, hogy mit jelent nekik a Lotus!” – ezekkel a szavakkal mutatta be a pólókat, ingeket, sapkákat, egyebeket a szakvezető. Ezzel is ütközetet nyert az újoncok között a Lotus: míg a másik két újoncnál késik a relikvia-kollekció, addig Fernandes együttese már Barcelonában kiadta az első körben elkészült termékeket!



me ebbe fektetni. Ha véglegesítik a szabályokat, elkezdhetünk dolgozni a jövő évi kocsin, így több időnk jut majd a fejlesztésekre. Nem szabad elfelejteni, hogy ez az autó mindössze néhány hónap alatt készült el.” Arra a kérdésre, hogy első és mostanáig egyetlen, a 2008-as Magyar Nagydíjon aratott győzelme távoli emlékek tűnik-e a Lotus volánja mögött, Kovalainen így felelt: „Karrierem eddigi csúcsa volt az

a futam, így minden apró mozzanatára élénken emlékszem. Egyébként imádom a Hungaroringet és a magyar verseny hangulatát. Imádom nálatok versenyezni. Szerencsére oda minden évben nagyon sok finn drukker eljön és bízom benne, hogy ez idén is így lesz”.

Friss fejlemények szerint az olasz-finn tandem egy jelentősebb fejlesztési csomagra még biztosan számíthat idén. Ha minden igaz, ezt Silverstone magasságában vetik be, aztán pedig Gascoyne és stábjá már csak a 2011-es autóra összpontosít. Amennyiben hinni lehet a paddock-pusmogásnak, Fernandes csapata egy váratlan húzással is előrukkolhat: noha a Lotus-t történelmi szálak kötik a Cosworth-höz, elképzelhető, hogy a jövő évi autókat az idén használt northamptoni V8-asok helyett már Renault-egységek repítik majd...



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

IN TOUCH WITH YOUR TIME



SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

Experience more at www.tissot.ch





MEGVALÓSÍTOTTÁK A LEHETETLENT

Hogyan jutott a Hispania a 2010-es rajtrácsra?

Hihetetlen történet arról, hogyan jött létre különböző érdekcsoportú emberekből és üres sasszékból három hét alatt a Hispania F1-es csapata.

Tóth Gábor, HRT



Néhány nappal az év első időmérő edzése előtt két darabokban heverő versenyautó porosodott egy olasz gyárban. A Dallara mérnökei már más projekten dolgoztak, az utolsó hónapban semmit nem csináltak az autón, mivel a pénzügyi forrás kiszáradt. De egy éjszakai randevú után Bernie Ecclestone telefonált: egy tapasztalt Formula-1-es problémamegoldó és egy jól ismert spanyol befektető család érkezett, és ismét újra kellett indítani az autókkal folytatott munkát. Egy héttel később a történelem talán leggyorsabban felálló versenystálla már neki is vágthatott a 3000 kilométeres útnak Bahreinbe, ahol az év első versenyén az autók részt vehettek az időmérő edzésen. Hihetetlen történet, ahogy a 2010-es szezon előtt három héttel megalakult a Hispania Racing csapata. A Campos F1-től átvett vándorbottal az új HRT autók - melyeket Bruno Senna és Karun Chandhok vezet - megérkeztek Szahírba, ahol első alkalommal a boxutcában indították be az autót. A kritikák ellenére ez a merész, mezőny végén szereplő alakulat bebizonyította, mit lehet elérni pénzzel, acélos elszántsággal, technikai tapasztalattal, kemény munkával és alvás nélkül.

A sztori négy kulcsszereplője így foglalja össze az eseményeket. „A Dallaránál december végén jártam, két vázuk és néhány karosszéria-elemük volt, az alkatrészek tartóssági tesztjét végezték. Számos munkán már túljutottak, de január végén-február közepén a dolgok kezdtek rosszra fordulni és kétségeim támadtak az egész projekttel kapcsolatban. Egyre inkább úgy tűnt, hogy nem leszünk ott Bahreinben” – meséli Bruno Senna. „Adrian Camposszal először tavaly, Valenciában beszéltem, de ekkor még sok csapattal tárgyaltam, például a Renault-val is. Majd januárban ismét beszélünk, de a dolgok bizonytalanul álltak. Szerencsémre jó kapcsolataim vannak – 1600 telefonszám található mobilomban – és nyilvánvalóan Bernie volt a legjobb információforrás. Időnként azt mondja: 'Ülj le, hetekig ne beszélj senkivel, maradj csöndben, a dolgok majd kialakulnak'. Máskor meg azt tanácsolja: 'Oké, fel kell

hívnod Mr. X. Y.-t.' Segített minket tanácsaival. Majd beszéltem Colin Kollesszal...” – emlékezik a kezdetekre Karun Chandhok. „Éppen Zoran Stefanovicssal dolgoztam a Stefan GP-nél, amikor felkérték erre a projektre, és találkoztam a Carabante családdal. Olyan helyzetbe hozták őket, amellyel nem voltak elégedettek és dönteniük kellett. Állítsák le a projektet és vesztítsék el a befektetett pénzüket vagy más úton folytassák a munkát? Én tudtam, sikeres lehet a vállalkozás, mivel a Formula-1 legfontosabb személyétől teljes támogatást kaptam...” – idézi fel a történeteket Kolles. „Az első dolog az volt, hogy felhívtam Boris Bermest, aki az ügyemet intézi Németországban. Elmondtam neki, hogy az F1-be tartunk és erre három hetünk van. Ő azt mondta: 'Rendben'. Tudni kell, hogy amikor a Super Aguri bezárt, felvásároltam infrastruktúrájukat, a felszerelésüket, a szállítójárműveiket – ez óriási előny volt számunkra.”

„Colinnal február közepén írtuk alá a szerződést, és amikor Olaszországba, a Dallarához üléspróbára mentem, akkor találkoztam a csapattal. Ez egy héttel a murciai bejelen-

tés előtt történt. Colin rögtön elmondta, a Dallara újraindította a munkát, mert a pénzügyi nehézségek miatt három, vagy négy hetet álltak. Semmi sem jött jobban, mint Colin problémamegoldása és amikor a dolgok összekuszálódtak, nem beszélt – csak dolgozott” – meséli Karun Chandhok. „Hívást kaptam Colintól, elmentem egy napra a Dallarához, és azonnal láttam a kihívás nagyságát. Beszéltem Ben Agathangelouval (fő-aerodinamikus) és megnéztem a szélcsatornás modellt. Egy karosszériájuk volt az építő részlegnél, a lengőkarokat tették bele és tisztították, de a rendezetlen karosszérián kívül tényleg semmi másuk nem volt” – így kapcsolódott Geoff Willis, technikai igazgató

a munkába. „Először arról beszélünk, mit kell még elvégezni, mely alkatrészeket kell törésteszt alá vetni és befejezni, valamint megnéztük az autó tervezési filozófiáját. Levágtuk a kanyarokat és nyilvánvalóan könnyebb egy autót úgy megépíteni, ha minden alkatrész a polcon megtalálható. Egy normál autó megépítése 10-14 napi munkába telik, mi egy hét alatt megtettük ezt, mert a bahreini csomagok összeállításának határideje azon a héten pénteken délután járt le. A munkát éjszakánként két órákor fejeztük be és reggel hétkor már újra dolgoztunk.” „A fizetség elmaradása miatt sok beszállító meghátrált, ezért beszélnem kellett velük, újra megkötöttük a szerződést és mindent elrendeztünk. Átneveztük a csapatot HRT-re



INGATAG LÁBAKON?

Ingatag anyagi lábakon áll az F1-es mezőny újonc sereghajtója, a Hispania, s az sem biztos, hogy kihúzzák az idény végéig - erről cikkezett a Spanyol Nagydíj után a brit sajtó. Erősítette a spekulációkat Bernie Ecclestone egyik érdekes kijelentése is. „Azt szeretném, hogy mind a 12 istálló befejezze a szezont. Egyiküket talán elveszíthetjük, de mindent megteszek azért, hogy ez ne forduljon elő” – mondta az F1-mogul. Ezzel szemben a Hispania-tulajdonosa, José Ramon Carabante cáfolta és kijelentette: semmilyen veszély nem fenyegeti alakulatát, gyaníthatóan Mr. E másik csapatra célzott...

(Hispania Racing Team) és sikerült Murciában bemutatni az autót. Bízom a dolgozók erejében és az infrastruktúrában, nem volt kétséges, hogy ott leszünk-e Bahreinben. Soha. Úgy számítottam minden készen lesz” – meséli Kolles „Az emberek, akiket Colin összegyűjtött, különböző országokból érkeztek, meghívtuk

hajóztattuk az autókat” – foglalja össze Willis. „Az utolsó hét egészen feszült volt, mivel nem tudtam, az autó soha nem volt összerakva Bahrein előtt és úgy utaztunk el a pályára, hogy senki nem ismerte a kocsit – sőt néhányan közülünk csak a verseny hetében, hétfőn reggel érkeztek a csapathoz. Alkalmanként a kommu-

reinbe vagyunk. A fiúknak ez jóvátételt jelentett, de képtelenség volt 40 órát egyhuzamban dolgozni. Ez nem örömteli. Azt kell mondjam, jó, hogy Bruno a másik autóbba beülhetett, mivel ő a csapattársam és ugyanabban a helyzetben volt, ezért átbeszéltük a dolgokat” – vélekedik Chandhok. „Az első autót csütörtökön indítottuk be Bahreinben. Nem volt nagy taps – csak megjegyeztük 'megcsináltuk, kipipálhatjuk és most ellenőrizzük a sebességváltót'. Majd néhány új alkatrészt tettünk a hidraulikus rendszerbe és rögtön problémák adódtak.” „Voltak már nehéz hetek a pályafutásom során, és ez is az volt, mert nem aludtunk. 70 ember dolgozott éjjel-nappal, nem aludt, de soha nem gondoltam a meghibásodásra. De az akarat erőnk és elszántságunk sikerre érett” – értékeli Kolles. „Nagy nyomás volt elhagyni a boxot első alkalommal, mert nem tudtuk, működni fog-e minden, vagy az autó egyszerűen kigyullad, tönkremegy-e a hidraulika, vagy a sebességváltó. De teljes gázzal tudtam menni és az autó sebességet váltott. Semmi nem volt tökéletes, de működött. Nem volt problémám a kocsival – persze nem volt komolyabb teljesítményünk, de célunk a körözés volt és az autó megismerése az első versenyen” – avat be Senna. „Tudtam, a pénteki szabadedzés kemény lesz, mert Bruno autóján a kábelköteg meghibásodása után egy nappal az én autómon is fellépett ez a hiba. Majd végül péntek éjszaka beindítottuk az autót és ellenőriztük, reggel minden rendben volt. Felvettem overallomat és a garázsba indultam. De tíz perccel a szombati szabadedzés megkezdése előtt nem találtuk a sebességeket, mivel a hidraulikus nyomás elment. Nem hittem el – azt hittem ez vic” – szomorkodik utólag is Chandhok.

„Karun autóján sebességváltó és hidraulikus probléma volt - sok mindent le kellett szednünk az autóról. Sokat változtattunk a belsején és sok mindent kicseréltünk már péntek éjszaka. Pénteken a fő probléma az volt Bahreinben, hogy nem volt időnk. Valószínűen, csak egy autót tudtunk volna építeni, ez csak a hét vége felé derült ki, amikor nem volt elegendő alkatrészünk és emberünk. Könnyebb lett volna azt mondani, készítsünk el egy autót teljesen, majd ha a problémák elrendeződtek, akkor a másik autóval is tudunk foglalkozni” – mondja a történetekről Willis. „Egészen az időmérő edzés megkezdése előtt 10 percig problémánk volt, mert újabb hidraulikus meghibásodás lépett fel és az autó még fel volt emelve. Bemásztam és reménykedtem, hogy az autót leengedik, amikor az időmérő edzés megkezdődik. Nagy kő esett le a szívemről, amikor ez megtörtént, és kimehettem a pályára. Próbáltam mindenkit elengedni

a pályán, de a gumiba sok minden beleragadt, ezért nagyon rossznak éreztem az autót” – így zajlott Chandhok első F1-es köre. „Ami meghibásodhat az autón, az általában a hidraulikus és az elektromos rendszer. Azt hiszem, a szállítónk, az Xtrac alulértékelte a finombeállítás lehetőségét a Formu-

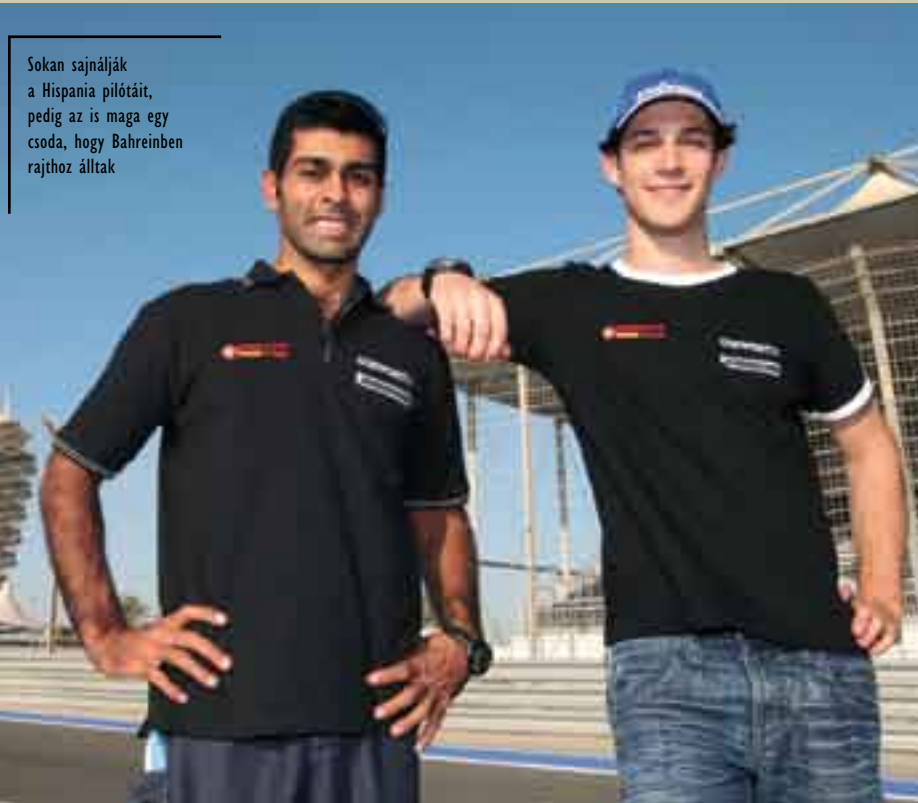
„Az első versenyen tudtam, hogy nagyon figyelnem kell a visszapillantó tükröket, mivel gyorsabb autók érkeznek. De optimista vagyok. Tudom, sok munkát kell elvégezni és az idő gyorsan múlik, de megpróbálok rábeszélni az embereket, adjanak tesztlehetőséget. A jelenlegi csapatoknak nincs veszítenivalójuk azzal,

hatóság a következő lépés, ezt követően dolgozhatunk csak a teljesítményünkön. De mivel a teljesítmény javítása hosszabb időbe telik, ezzel kellene kezdened a munkát – öt-nyolc hét elteltével sokkal előrébb kellene lennünk. A felfüggesztésen kell dolgoznunk és sok súlytól kell megszabadulnunk. Sok, részletes finomításra van szükség ahhoz, hogy minden rendben legyen, a pilóták jól érezzék magukat az autóban és a minőségellenőrzés jól sikerüljön. Akkor lehet optimalizálni a munkát a jelenlegi és a 2011-es autó fejlesztése között” – válaszolja a jövőt Willis.

„Az első négy verseny a körözésről szól. Azt hiszem, Barcelonától kezdve lehet csak egyáltalán bármit is értékelni. Hosszú távon sok tervünk van és a Hispania számára jó lehetőségek kínálkoznak 2011-re. Jelenleg türelmesnek kell lennünk. De amikor a boxutca végén a beszélgetés során néhány tízedmásodperces elmaradásról beszélgetsz a többiekkel – nekünk három másodpercet kell behoznunk! 20 kört kell folyamatosan megtennünk ahhoz, hogy beszélni tudjunk a differenciál-térképről és a differenciálzárról” – válaszolja a reális helyzetet Chandhok. „Soha nem gondolok a meghibásodásra – nem csak ennyi a szókcincsem. És soha nem kétkedtem abban, hogy ne lennénk ott Bahreinben. Így jellemeznék engem: 'hiba nélkül, maximumon dolgozik'. Ezt csináltam az iskolában, az egyetemen, a nyomás alatt nem hibáztam, így lettem a legjobb tanuló. A Formula-1-ben nagyon tiszta céljaim vannak. Először megmentettem a csapatot; másodszor stabilizáltam és ezt követően javítani fogok rajta. Nincs szükségem szupersztárookra ehhez – saját magunk válhatunk azzá. És emlékezzenek rá: ha bárki az utamba kerül, hamarosan eltűnik onnan” – zárja a történetet Kolles.

SZERZŐDÉSBONTÁS

A Hispania Racing és az olasz karoszériagyártó, a Dallara hat versenyt követően közös megegyezéssel felbontották együttműködésüket. A döntés több hónapos egyeztetés következménye. Az istálló és a Dallara egyetértett abban, hogy amit ilyen rövid idő alatt elértek, az több volt, mint amit ésszerűen várni lehetett volna. A két fél egymásnak minden jót kívánt a jövőre nézve. A Hispania Racing tovább folytatja F110-es autójának fejlesztését és javítását, saját fejlesztési programja alapján. Az üzleti szerződés részletei továbbra is bizalmasak maradnak és a két fél nem kommentálja tovább a történeteket.



Sokan sajnálják a Hispania pilótáit, pedig az is maga egy csoda, hogy Bahreinben rajthoz álltak



a Dallara szerelőit és megkezdtek a munkát. Ahol vezetékek lógtak és hidraulikus csőhálózat futott, alátámasztottuk őket és összekapcsoltuk a csöveket. Ellenőriztük a fékcöveket és feltettük a fékeket, a pedálokat és a kormányoszlopot. Így elkészültünk a határidőre és Bahreinbe

nikáció is nehézségekbe ütközött, mivel spanyol, német, olasz és brit emberek dolgoztak együtt, különböző tapasztalatokkal” – idézi fel Senna az utolsó napok történéseit. „A körülményektől függetlenül a szerelők jó hangulatban voltak, mindenki örült, hogy Bah-



hogy az új csapatok tesztelnek - valójában ők is nyerhetnek, mivel talán nem veszítünk el alkatrészt, nem romlik el az autónk a pályán, vagy nem lassulunk le, így a verseny számukra is jobb lehet. Sok munkát kell elvégeznünk, hogy versenyképesek legyünk velük” – vélekedik Senna. „Nagyszerű volt a sok üzenet, mely a többi csapattól érkezett. 'Örömmel látjuk, hogy itt vagytok.' A Red Bulltól Ian Morgan, a Lotustól Tony Fernandes és Mike Gascoyne üzentek. Jenson mérnöke, Jakob Andreasen, a Ferrari csapatfőnöke, Stefano Domenicali, a Renault tulajdonosa, Gerard Lopet és a mercedeses Nick Fry is jókívánásaikat küldték” – mosolyog Chandhok. „Bahreinben az elsődleges cél az autó biztonságának megismerése volt, majd a megbíz-

la-1-es csapatoknál. Nagyon könnyű odaverni a hidraulika csövet az aszfalthoz, mely a motor és a padlólemez között helyezkedik el, nem volt egyszerű az autóbba beszerelni sem, mert nem hozzá tervezték azt, egy másik lehetőséget kellett találni” – meséli Willis.

ALMS

A 2003-as Le Mans-i 24 órás győztese, Guy Smith nem sokáig örülhetett a Dyson-csapat, a Dunlop, és egyben saját maga első pole-pozíciójának: csapattársa, Meyrick megpördülése után már egy törött orrú vette fel a harcot a tabella-éllovas Highcroft-Hondával szemben.



A megjavított autó volánját visszavevő Smith végül hiába volt a mezőny leggyorsabbja, dolgozott le egy kör hátrányt és szerezte vissza pár kör erejéig még a vezetést is:

a Mazda-motoros LMP2 végül műszaki hiba miatt félreállt, átadva ezzel a második helyet a Gidley/Graf/Maassen triónak (Porsche RS Spyder). A Marino Franchittivel kiegészült Brabham/Pagenaud duó végül 7 kör előnnyel győzött, ám a GT-kategóriában csak hajszálnyi (0.3 mp) előnnyel nyert Flying Lizzard-ék Porschéja (Berg-

meister/Long), a vezetést az utolsó métereken elvesztő Joey Hand (BMW), a gyári Corvette (Gavin/Beretta) és a sokáig élen álló Risi-Ferrari (Bruni/Melo) előtt.

DTM

Valencia pokoli hőségében Mattias Ekström egy évnyi sikertelenség „szomjúságát” olthatta el. Az Audi idei második győzelmét pole-pozícióból learató 31 éves pilóta mögött csapattársa, a kilencedik helyről induló, de remekbe szabott box-stratégiával felfejlődő Tomczyk szerzett második helyet. A svéd mellől nagyon rosszul rajtoló – ezzel a végén nyolcadikként leintett Paffettet is ala-

posan feltartó – Spengler a harmadik hely megszerzésével, de a mezőny eddigi legbiztosabb pontgyűjtőjeként került a tabella élére, ám ebben a sokáig második Ollie Jarvis „kapituláló” benzinpumpája is a segítségére volt. Negyedikként a Paffett és Scheider ellenében káprázatos párharcokat vívó Premat érkezett célba a 2008-as Audival, ám a langaléta francia két órával a leintés után már a bronz-éremnek örülhetett: Tomczykot jelöletlen gumiabroncsok használata miatt kizárták a küzdelemből, ám a versenybíróság döntése cikkünk írásakor fellebezés alatt áll.

DTM	
Bruno Spengler	16
Mattias Ekström	13
Gary Paffett	12
Paul di Resta	9
Timo Scheider	7



INDY500

A Target Chip Ganassi Racing címvédője Dari Franchitti uralta a 94. Indianapolisi 500-as autóversenyt. A skót pilóta a 200-ból összesen 155 kört töltött az élen, második győzelmével pedig ő lett a 17. duplázó a verseny történetében. A szokásokhoz híven változatos verseny drámai pillanatai a 190. körben kezdődtek, először az épen vezető Justin Wilsonnak, majd Castronevesnek kellett a boksza hajtani egy kis üzemanyag utántöltésre, így a verseny nagy részében vezető Franchitti ismét visszanyerte a vezető pozíciót. Két körrel a vége előtt Mike Conway és Ryan Hunter-Ray csúsztak egymásba, melynek következtében Conway letarolva és elrugaszkodva amerikai ellenfele autóján felrepülve

a levegőbe nagysebességgel a betonkorlátnak illetve a védőkerítésnek ütközött, Kenny Brack 2003-as Texasi balesetét lemásolva. Amíg Hunter-Ray sérülés nélkül úszta meg a látványos balesetet, addig Conway lábtöréssel szállították az egyik helyi kórházba. A baleset miatt a verseny így sárga zászló alatt ért véget, a győztes Franchitti mellé Dan Wheldon és Marco Andretti állhatott fel a dobogóra. A bajnokságot mindezek ellenére Will Power vezeti.

Indy500	
W. Power	227
D. Franchitti	216
S. Dixon	203
H. Castroneves	199
R. Hunter-Reay	175

PORSCHE SZUPERKUPA

A bahreini szédítő sikerek után René Rast csak szenvedett Barcelonában, Norbert Siedler



ennél jóval szerencsésebb volt: a rajtba kissé belealvó Bleekemoolen ugyanis az utolsó körben szerezte vissza első helyét Sean Edwards-tól, aki azonban a hajtűben a holland „kipöcintésével” próbált újból élre törni. A katalán fővárosból a brit 25 mp-es büntetéssel, a tavalyi bajnok egy elvesztett futamgyő-

zelem emlékével, míg a 25 éves tirolai első győzelmi serlegével távozhattott, ám a barcelonai főszereplőkre egy hét múlva Monacóban peches hétvége várt. Bleekemoolen az időmérőn falnak ütközött, Siedler pedig sikan-átvágás miatt a versenyen kapott áthajtásos büntetést, így a pole-t megszerző Rast győzelmét lényegében senki sem tudta veszélyeztetni.

Porsche Superkupa	
R. Rast	66
N. Tandy	60
J. Bleekemolen	58
S. Rosina	54
N. Siedler	36

muzsikált (7. hely) az első sorból rajtoló, de a „pole-man” Dolbyt már az első hajtűben megelőző Buurman mögött. A bajnoki tabella éllovasai mögött végül a saját csapattársát (Wissel) a versenyből kilökő van der Drift, és a Parente támadásaival szemben állhatatos John Martin végeztek. Az előző futamban elsőként elvérzett – így a megfordított rajtrács éléről induló – Max Wissel sima győzelmét (Jousse, Rigon

és az ismét értékes pontokat szerző Dolby előtt) követően a kilenc perces „pénzosztó” futamon a Dolbyt lerajtoló Buurman bankszámlájára érkezett a legjelentősebb utalás.

Formula Superliga	
Tottenham Hotspur (Dolby)	250
AC Milan (Buurman)	196
RSC Anderlecht (Rigon)	183
FC Basel (Wissel)	174
Olympiacos (van der Drift)	151

GP2

Talán kevesen tippeltek volna az évadnyitón Charles Pic győzelmére, ahogy arra sem, hogy Sergio Perezről csapata a boxkiállásnál „elmélázza” az első helyet, így a mexikói végül harmadikként ért célba Pic és Ricci mögött. Másnap sima rajt-cél győzelmet aratott a korábbi For-

mula Masters-bajnok Fabio Leimer, a Virgin-tesztpilóta Razia és a GP2-veterán Maldonado előtt. Monacóban ismét Perezről volt hangos az első futam: 42 unalmas kör után a Barwa-pilóta mellett Maldonadót és a rajtnál faképnél hagyott Clos-t ünnepelték a díjkiosztón. A sprintfutamon a pole-ból induló d'Ambrosio győzelmét senki nem tudta ve-

szélyeztetni. Isztambulban aztán jött Maldonado és a főversenyen mindent vitt, míg a sprintfutamon Dani Clos lett a legjobb.

GP2	
P. Maldonado	27
D. Clos	23
L. Razia	20
G. van der Garde	17
S. Perez	17



FORMULA SZUPERLIGA

A korábbi bajnok Davide Rigon győzelmével folytatódtak Assenben a liga küzdelmei. A rajtelső olasz mögötti helyekért két francia: Montagny és a sorozatba visszatérő Perera csatázott, ám előbbi váltóhiba miatt kiállni kényszerült. Spanyol első sorral (Garcia és de Villota) indult a második futam, ám a hölgyversenyző nem sokáig állta van der Drift és Montagny rohamát, sőt előbbi nemsokára Garciát is kicselezte, aki végül negyedikként ért célba az első győzelmét ünneplő holland-újzélandi, valamint Montagny, Dolby és Martinez mögött. Az öt körös asseni szupefináléban Rigon sima győzelemmel vágta zsebre a százezer eurós prémiumot, ám két hét múlva a Magny Cours-i első futamban csak másodhegedűsként

LE MANS SERIES

„Soha rosszabb főpróbát a Le Mans-i 24 órára!” – gondolhatták a Peugeot főhadiszállásán a spái 1000 km-es versenyen aratott kettős győzelmet követően. A franciák a szokásos Ardennek-beli esőben hazájuk nemzeti meteorológiai szolgálatának segítségével jártak túl a rivális Audi-csapat eszén, hiszen a későbbi győztes Lamy/Bourdais/Pagenaud-féle autóra félkemény slickeket raktak a „négy-

Le Mans Series

Allan McNish	16
Rinaldo Capello	16
Stephane Sarrazin	13
Simon Pagenaud	10
Pedro Lamy	10
Sebastien Bourdais	10



karikások” intermediate-jével szemben, így már féltávnál mindkét Peugeot-nak sikerült megelőznie a sokáig vezető Capello/Christensen/McNish-triót. A felvezető körben máris ki-

csúszó „ifi-Audisok” (Lotterer/Fassler/Treluyer) végül több kör hátrányban, míg a nedves aszfalton stabilitás-problémával küzdő Bernhard, Dumas és Rockenfeller társulata ötödik-

ként érkezett célba a három „nagymacska” közül legpeche-sebbnek számító - a verseny vége felé még a sóderágyat is megjárt – Gené/Wurz/Davidson trió mögött.

FORMULA 2

Marokkóban között izgalmas események zajlottak, de csak Dean Stonemann háta mögött: a sima rajt-cél győzelmet arató angol a kockás zászlóig leginkább a Safety Car hátulját bámulta, hiszen már a rajtnál négyes ütközés (de Marco, Clark, de Billy és Bratt) kényszerítette lassú

izzó csatáját öt másodperces hátrányból figyelte Bratt, aki elől az ezúttal is kicsúszásig próbálkozó Jokinen sem tudta elhalászni első dobogós helyét. Jolyon Palmer Monzában aztán kettős pole-lal és kettős győzelemmel vett elégtételt a nullszaldós afrikai hétvégeért: az első futamban az ezúttal is vérmesen támadó Stonemann ellenében győzött (Jokinen át-



haladásra a mezőnyt. Az új rajtot követően Jokinen és Eng harcolt a harmadik helyért, ám utóbbi szélárnyék-előzését követően vetélytársa visszatámadása a betonfalban végződött. A mindvégig második, de az utolsó sárga zászló alatt motorját lefullasztó Palmer helyett Eng és Kelvin Snoeks állhattak a dobogó két szélére, ám a második futamban már az oszt-ráknak szólt a himnusz. A későbbi második Stonemannal folytatott

hajtásos büntetésének is hála), a másodikban pedig Afanasiev és Bratt előtt erősítette bajnoki pozícióját az Enget a pontszerzésből szó szerint „kitorpedező” Stonemann előtt.

Formula 2

Jolyon Palmer	103
Dean Stoneman	91
Philipp Eng	80
William Bratt	60
Sergei Afanasiev	51

HISTORIC EB

A csehországi Historic Vltava Ralin a Kövesdán András - Ke-rekes József kettős újabb sikert könyvelhetett el narancssárga



Porschéjával: a ciprusi ezüst után ismét második helyet szereztek, így ugyanitt állnak a bajnokságban. A csapatversenyt vezetik, de mégsem erre, hanem a következő, Szardínia Ralira koncentrálnak, illetve az is fontos céljuk, hogy szponzort találjanak a görög-orosz futamra, hogy megőrizhessék esélyüket az esetleges végső győzelemre.
Fotó: rallyeyes



Kiss Pál Tamás a tabella éléről várja a Formula Renault UK negyedik hévéjét

NÜRBURGRINGI 24



Egy verseny – kiváltképp egy 24 órás - megnyeréséhez először is célba kell érni. A poros közhelyet egy német és egy magyar BMW-s csapat is zászlájára tűzheti az idei évad (Dubai



és Daytona után) harmadik egynapos versenyét követően, igaz, más-más-előjellel. A gyári M3 GT-vel versenybe induló

Schnitzer-alakulat legnagyobb erényének a megbízhatóság bizonyult, hiszen a vezetést éjjel körül megöröklő Manthey-istálló hibrid-Porschéja (lásd márciusi számunkat) vasárnap dél körül kényszerült kipufogódob-cserére, így a biztosnak hitt győzelem nemsokára a bajor márka négyesének (J.Müller/Farfus/Lamy/Alzen) ölébe hullott. A sikerben persze az igazi esélyesek csillaghullása is szerepet kapott, hiszen a Phoenix-Audi az éjszaka folyamán (többszöri „nagyszervizt” követően) a motorfelfüggesztés hibájából esett ki, míg a pole-ból

rajtoló (DTM-pilóták vezette) Abt-R8-as, valamint az elmúlt három évben győztes (szintén Manthey-féle) Porsche 997 RSR már az éjszakát sem érte meg Marco Werner, illetve Mar-cell Thiemann vétlen ütközése miatt. A tavalyi – baleset miatt eredménytelen – célba érés után a BMW Team Hungary immár másodszor próbálkozott a Zöld Pokolban, ám Walter Csaba, Wéber Gábor, Vida János és Palik László a 120d hűtőrendszerének ismételt meghibásodása miatt összesen csak hét órán át bírta tartani a kategória vezető helyét.

GP3

A FI-et kísérő új „utánpótlás-nevelde” bemutatkozó verseny ütközésektől és kicsúszásoktól volt látványos. A versenyzők nagy részének láthatóan kevés volt az évadot megelőző két napos teszt a GP2-vel csaknem megegyező leSORító erővel rendelkező, ám mindössze 280 lóerős, a kézi kuplungolású Dallara-Renault-ok megzabolázására. Barcelonában az első versenyen a norvég Varhaugnak



sikerült a legjobban az ismerkedés, másnap egy baleset után Rossi került kihagyhatatlan helyzetbe. Törökországban két újabb győztest üdvözölhattünk: Gutierrez és Haryanto tudott nyerni, akik közül a mexikói a tabella első helyét is magáénak tudhatja.

GP3

E. Gutierrez	22
A. Rossi	17
R. Wickens	11
P. Varhaug	10
J. Jakes	8

Monza örök és kihagyhatatlan. Rendezzenek bármilyen autóversenyt a Királyi Vadasparkban, azt a vérbeli motorsport-rajongónak saját szemével kell látnia. De ha az a WTCC első olyan európai futama, ahol egy magyar pilóta is eséllyel indulhat a jó eredményért, akkor méginkább.

Bethlen Tamás

Chevrolet, Zengő Team



A CHEVROLET BEHÚZTA

Monza után Muller vezet, de Michelisz sem áll rosszul

Mivel találkozik legelőször az ember, ha nagy autóversenyre megy? Leghamarabb a csapatruházatokat árusító pavilonok jönnek szembe. Esetünkben a Chevrolet, a BMW és a Seat póloi, sapkái és egyéb ajándéktárgyai a legkelendőbbek, és ugyan az olyan exkluzív darabok most hiányoznak, mint a szériától visszavonult Lada logós termékei, van viszont egy új, a magyaroknak nagyon tetsző család, az 5-ös rajtszámmal díszített Michelisz kollekció... T-shirt 25, baseball cup 15 Euro, bizony árfolyam lett Norbinak. A paddock elején aztán egy ismerős kerekedik szembe egy Zengő-kerékpárral: Wéber Gábornak - arcán egészséges önbizalommal, lábán a pilótakörökben két vezetés között elengedhetetlen papucssal – van mit újságnia. Olyan jól beállították a Seat Leonját az Európa Kupa időmérőjére, hogy az időmé-

rőn a másodiknak is 6 tizedet adott. A betétfutamon nincs is más dolga, mint a mezőny elején elhúzni a többiektől. (Amit, ha nem is könnyedén, de megoldott a tévés kommentátor kolléga, és gondoskodott arról, hogy a monzai hétvége Maserati Troféával és F2-vel fűszerezett programjának egyik első himnusza szombat délelőtt a magyar legyen.) A versenypálya legnagyobb motorhome-ja idén a WTCC-ben komoly terveket szövögető Chevrolet-komplexum, előtte dekorációnak egy versenyzőjével ékesített (és a későbbiekben az újságírók élményeit életszerűvé varázsoló) Cruze, illetve a gyökereket nem feledve egy sárga Camaro – mindkettő mellett állandó sorállás az emlékképek elkészítése végett. Mi ezt a programot kihagyjuk, inkább az árnyékos sátor belsejébe menekülünk az ége-

tő napsütés elől, mert a gyorsan magunkra kapott rövidnadrág nem segít, a perzselő olasz tavaszutó hazai szemmel tulajdonképpen a legvadabb nyár. Hátra van még egy gyors helyfoglalás és regisztráció a nem éppen dugig tömött sajtóközpontban, aztán irány a pálya, méghozzá annak is a legérdekesebb része, a célegyenes utáni első síkán. Útközben még belefér egy fotózás Fangio szobrával, egy bekukkantás a paddock melletti kis relikviaboltokba, aztán a madárfütyös, bozdivirág-illatú, százéves fákkal büszkélkedő parkon keresztül séta a lassítóig, ahol mindig történik valami. Reméljük, hogy ezúttal persze semmi komoly, hiszen az első verseny éppen a már említett Seat Európa Kupa, és nem szeretnénk, ha Gábornak, vagy a mezőnyben harcoló két másik magyar legénynek, Hatvani Bálint-



nak illetve Birizdó Imrének bármi baja esne. Szerencsére nem is esik, és amíg a versenyzők a nem túl bonyolult, de éppen ezért meglehetősen nehéz íven egyszer végigérnek, el lehet ámulni a hátunk mögött futó hihetetlen mértékben megdöntött kanyaron, amely Monza ötvenes éveinek jelképe

volt, és ahol az F1 legnagyobb klasszikusai száguldottak elképzelhetetlen tempóban. A kivételezett újságírók számára (szerencsére én is közéjük tartozom) a nap következő fénypontja a WTCC időmérője előtt a Chevrolet gyári versenyzőivel való találkozás. A fiúk – inkább már férfiak – elképesztően lazák,

legalább is a mi FI-hez szokott szemünknek: viccelődnek és nevetgélnek, talán mert nem lóg a nyakukon két-három magnetofonos sajtófelelős, és mert a Túraautó Világajnokság ugyan komoly FIA szériának számít, mégsem annyira túlszabályozott, mint a száguldó cirkus. A beszélgetés elején tisztázzuk, hogy a 2008-as világbajnok Yvan Mullernek a híresztelésekkel ellentétben semmi baja a friss magyar ellenfél Norbival. Csupán az okozott félreértést közöttük, hogy míg „Mikelisz” az egyik szabadedzésen kihasználta a francia életbevágóan fontos szélárnyékát, fordított helyzetben nem biztosított ugyanerre lehetőséget a sztárpilótának, aki ezt szóvá tette a hímesházi fiú ismerős spanyol mérnökének. Szó esik még arról is, hogy az első három futam nem a Chevrolet-nek kedvez, ezért az elvártnál talán gyengébb kezdés, de sebj, a többi futamon bőséggel lesz alkalom fordítani az erőviszonyokon.



Aztán következik Huff, vagy ahogyan a sapkájára hímezve olvasható: Huff. Aki (nem tudom kihagyni) olyan, mint Hofi. Miközben kötelező pr-feladatként bemutatja a legendás pálya nyomvonalát és kanyarjait, szórakoztat és viccelődik mindennel, pedig hivatalosan csak annyi a dolga, hogy felkészítsen



Van már jegyed? Tőlünk megrendelheted!

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

Ízelítő kínálatunkból

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

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

Partnereink



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

TÉNYSZERŰEN

Az FIA elsőként bevezetett kompenzációs büntetősúly-rendszere már az időmérőre is rányomta a bélyegét, hiszen az első négy futam-béli eredményessége miatt plusz 40 kg-mal „megáldott” Seat-ok komoly szélárnyék-taktikázással is csak a hatodik legjobb helyet tudták megkaparintani az alapsúlyon autózó BMW-k és a három gyári Chevy mögött. Az első futam rajtja után a rajtelső Farfus már csak harmadikként fordult a sikanba, Huff és a hetedik helyről szenzációsan rajtoló Tarquini mögött, aki a második körben máris az élre állt. A negyedik helyen autózó Micheliszt Menü – később három futamos „szigorított bánásmóddal” büntetett – elfékezése ütötte ki a versenyből, míg a tavalyi világbajnokot az utolsó körben bekövetkező defekt fosztotta meg a győzelemtől, amely így Priaulx ölébe hullott. A mögötte leintett Farfus és az utolsó körben szintén defekttel bajlódó Huff a második futamban negyedik és harmadik helyen mentettek pontokat, ám a futam hőse, a dán Nykjaer üres kézzel tért haza az utolsó körben, vezető helyen elsenvedett defektje miatt. A szerencsés győztes Yvan Muller mellett Tom Coronel, míg a legjobb újoncnak járó díj átvételekor Michelisz (8. hely) mosolyoghatott a kamerák összttüzében.

bennünket egy demonstrációs körre. Hazudnék, ha azt állítanám, hogy emiatt haragszunk rá, sőt a tréfák és a nevetés miatt ő lesz az, aki elnyeri a többség szimpátiáját a másik két csapattárs ellenében.

De Alain Menu is kap egy esélyt, hiszen ő lesz az, aki majd körbe visz bennünket a Chevrolet-legénység számára közepesre sikeredett (2., 4., 5. pozíció) kvalifikáció után, hogy bemutassa, hogyan is kell venni az egyes és a kettes lassítót, a Lesmót, majd az Ascari sikan, végül a Parabolicát. A kisfiam által a szimulátorok felülnézeti képerő csak „pisztolypályának” elnevezett monzai ringet hihetetlenül könnyedén abszolválja a svájci pilóta. Izzadnom is csak a rám adott kék overall és a sisak miatt kell, kapaszkodni és izgulni pedig végképp nem. Tulajdonképpen csak a kanyarok előtti fékezési pontok lepik meg az embert, belülről, egy többszörös brit túraautós bajnok jobbjáról olyan egyszerűnek tűnik minden. Kár, hogy csak egy körre szólt az élmény...

Este különprogram zajlik, az egész paddock a televíziók elé telepszik, hogy a szomszédos Milánó Interének és a müncheniek Bayernjének BL-összecsapását lássák. Mi már a szálloda kertjében követhetjük, hogyan nyernek az olaszok, és mondhatom, az sem kis élmény, ahogyan az ember a kivetítő előtt, egy (?) pohár borral az asztalán a helybeliek örömet figyelheti. A hosszúra nyúlt éjszaka után a vasárnap későn kezdődik, a pályára buszozva már csak azt könyvelhetjük el, hogy bármilyen jó is Wéber Gábor autója, a fordított rajtsorrendes futamot nem tudja megnyerni, sőt inkább elrontja. (A többi magyar azért becsülettel küzd, a Zengő Motorsport

Michelisz monzai hétvégéjét Menő rontotta el

színeiben induló Andrea Larini második lesz, Birzód pedig pontokat szerez.) „Sebaj!” – kiáltom oda a döntött kanyarra nézelődni éppen mögöttem felkapaszkodó Michelisz-apukának –, „Majd Norbi szállítja a vasárnapi magyar himnuszt!” „Túl szép lenne!” – jön a válasz, pedig a szombaton megszerzett nyolcadik rajthellyel semmi sem lehetetlen, hiszen a második futamban ugyebár fordított sorrendben rajtolnak az első nyolc autó...

Hiába azonban a csodavárás, valami megint közbejön. Pontosabban valaki: a futam elején kedvenc „taxisofőröm”, Alain Menu az egyes sikanban úgy meglöki Norbi Seatját, hogy az megpördül, és ugyan a svájcinak is alaposan összetörik a Cruze-a, a magyar remény-



ség autójáról hullani kezd minden. Michelisz hiába áll vissza és küzd versenytempóban, a bírók a boxutcába rendelik. Ott látszik csak, hogy nagyobb volt a baj, mint elsőre gondoltuk, és ugyan a második futamra össze tudják rakni a kocsit a magyar szerelők, csak a 18. kockából lehet újra próbálkozni. Mást is súlyt azonban az átok, a világbajnok házikedvenc Tarquini az utolsó kör végén

kap defektet, és a két esélytelen BMW ölébe hullik a győzelem, Huff szintén gumipróblémmal, de bekecmereg harmadiknak. Az ismétlésben aztán a helyszínre kiutazó hímesházi szurkolók és a ki tudja hány szponzor, szerelő és néhány magyar zsurnalista biztatása mellett a „magyar felségjelű”, narancssárga felnis kék Seat ismét támadásba lendül, és fél óra alatt egészen



Nem kell megjádnie senkinek, a szerző nem a volán mögé készül beülni, a Chevrolet idei WTCC-s világbajnoki terveit tehát nem fenyegeti veszély

a nyolcadik helyig ér, ami pár pontot ismét jelent, de ennél is fontosabb a pódiumra lépés, hiszen az eredménnyel a legjobb újonc különdíjára lett jogosult Norbi. Kijut tehát az ünneplésből a magyar fiúnak, és a Chevrolet-nál is boldogok. Minden jó, ha jó a vége: Yvan Muller nyer, Huff második, és az csak keveseket érdekel, hogy valahol egy sarokban csendben sírdogál a szintén újonc Nykjaer, aki – ugye mondanunk sem kell, egy defekt miatt - az élről esett ki, elvesztve ezzel élete eddigi legnagyobb lehetőségét. (Tarquini ugyanígy járt...) A sajtósobában a mi magyar fiúnk mosolyog és ragyog, nyilatkozik és gratulációkat fogad, és biztosak vagyunk benne, hogy nem ez az utolsó alkalom, amikor a vakuk keresztttüzében gyermekkorra sztárjaival ölelkezik. Én a Chevrolet vendégeként még bekukkantok a motorhome-ba búcsúzkodni, megcsodálni a bejáratnál kiállított tróféákat, nomeg beleszagolni a pezsgőillatú levegőbe, és egy kicsit megpaskolni a főnök Eric Nevé az ünneplésben alaposan elázott ingét.

A bajnokság állása

1. Y. Muller	100
2. G. Tarquini	76
3. R. Huff	76
4. A. Priaulx	74
5. T. Coronel	57
...	
11. Michelisz	14

FELSŐBB OSZTÁLYBA LÉPTEK

Helyszíni riport a GTI brnói futamáról

Már az utazás is élményszámba ment az AFM kétfős delegációja számára a Nissan Navara volánja mögött, az igazi meglepetés azonban a pályán várt bennünket: a GTI-es világbajnokság és körítése láttán Brnóban csak elismerően tudott bólogatni a szakma.

Mészáros Sándor, Surányi Géza

Nissan, OPPI



Az első két forduló, Abu Dhabi és Silverstone után sejtettük, hogy nagybetűs, klaszszikus autóversenyzést láthatunk, de a pályán zajló, koccanásoktól sem mentes küzdelem hanghatásával, látványosságával beigazolta előzetes várakozásainkat. Mindez nem véletlen, hiszen a GTI-es világbajnokság gyakorlatilag az FIA GT széria utódja. Stephane Ratel, a GT-versenyzés Bernie Ecclestone-ja kitartó és áldozatos munkával érte el, hogy a sorozat némi átalakulás, változás után végre megkapta a hően áhított világbajnoki státuszt, így az FI, a WRC és a WTCC után az autósportokat felügyelő szervezet negyedik számú világszériájává avanszált. Ratel érthetően büszkén masírozott a futamok – kettő is van egy hétvégén, az időmérőt követő kvalifikációs futam, illetve vasárnap az éles derbi – előtt a rajtrácson. A francia guru vérprofi szervezésű bajnokságot hozott létre: olyan gyártók képviseltetik magukat a mezőnyben, mint vendéglátónk, a Nissan (amely több évtized után épp a GTI miatt tért vissza gyári szinten a pályaversenyzés világába), az Aston Martin, a Maserati és a Lamborghini, de van például Corvette és Ford GT is. Jól szemlélteti a színvonalat a paddock, ahol egyik-másik FI-es

istállót is megszegyenítő motorhome-csodákban kényeztetik a csapatok meghívott vendégeiket. Míg az FIA GT népszerűségének legfőbb ke-rekkötője az volt, hogy a futamok többórás hosszúsága miatt a tévében legfeljebb összefoglalók kerülhettek képernyőre, addig a GTI szombati és vasárnapi egy-egy órás, akciódús csatája már vállalható csemege lehet az adók számára. Noha ez az első idény, máris van érdeklődés a széria iránt: Belgiumban, Cipruson, Csehországban, illetve a Bloomberg TV révén Észak- és Dél-Amerika sok országában a rajongók máris élőben kísérhetik figyelemmel a bajnokság küzdelmeit. Jelentősen hozzájárulhat a GTI népszerűségéhez az is, hogy egyre több neves versenyző számol komoly opcióként ezzel a szériával. Itt bővíti a volánt például a Michael Schumacher nevével fémjelzett Merce-aranygeneráció tagja, Karl Wendlinger (lásd külön interjúnkat) és a szintén sokéves FI-es múltat maga mögött tudó Mika Salo is: előbbi Nissan-nal, utóbbi Corvette-tel versenyez. Romain Grosjean egyenesen a száguldó cirkuszról csöppent ide: a Renault-nál tavaly csak buk-dácsoló francia reménység a Matech Racing Ford GT-jét bővíti, ráadásul csapattársai

között Cindie Allemann, Rahel Frey és az Abu Dhabiban elszenvedett bukása óta lábadozó Natacha Gachnang személyében hölgyek is vannak. Ez is azt mutatja, hogy rendkívül színes a paletta a GTI-ben, amelyre feltétlenül érdemes odafigyelni a motorsport-rajongóknak. Brnóban minden igényt kielégített Ratel karavánja: színre lépett itt is a GT3 Európa-bajnokság, a mezőnyben a Schuberth Motorsport BMW Z4-esén Claudia Hürtgennel osztozkodó kiváló honfitársunkkal, Walter Csabával, és eljött a világ leggyorsabb márkakupája, a Lamborghini Blancpain Supertrofeo is. Hazánk itt is képviselteti magát, mégpedig egykori kollégánk, Kittka András révén: a Bridgestone újságíró-tehetségkutató programjának 2007. évi győztese itt debütált a bajnokság PR-referenseként, így talpig Lambo-uniformisban láhattuk viszont. Sajnos az 570 lóerős, Santa Agata d' Bolognese-i szakemberek által felkészített Gallardo Supertrofeoók nem sokáig lehettek a pályán. A szombati első futamon a 22-es rajtszámú gép volánja mögött Giorgio Bartocchi horror-balesetet szenvedett: az olasz a cél egyenesben a falnak ütközött, autója pedig kigyulladt és leégett. Mivel a versenyzőt súlyos sérülésekkel kórházba szállították, a mezőny

NISSAN GT

Vendéglátónk, a Nissan motorsport-részlege, a Nismo két csapattal képviselteti magát a GT-versenyzés csúcskategóriájában. A Sumo Power GT új istállónak számít a szakmában, s a 600 lóerős, 1250 kilogramm súlyú GT-R-eket küldi harcba a Swiss Racing is. A két-két autót csatasorba állító brit és svájci különítmény kötelekét jól csengő nevek alkotják. A Sumo Pownél az éveken át a DTM-ben szereplő Peter Dumbreck a korábbi Le Mans-i bronzérmes Michael Krummal alkot egységet, míg a másik autón két brit sportautó-specialista, Jamie Walter-Campbell és Warren Hughes osztozkodik. A Swissnél a korábbi FI-es, az 1994-es monacói bukásával elhíresült osztrák Karl Wendlinger társa egy svájci tehetség, a mindössze 22 éves Henri Moser, míg a másik autóban az Audi-legénység tagjaként 2004-ben Le Mans-i 24 órát nyerő japán Seiji Ara a vezérpilóta, akinek társa az együléses autókön edződött svéd Max Wilson.

Más csapatokkal ellentétben a Nissan nem rejtegeti ászait, Wendlinger és Ara a márka vendégeinek autóztatásából is kivette a részét. Ilyen kiváltságot élvezett az AFM küldöttsége is, a két versenyző felejthetetlen száguldásban részesítette lapunk munkatársait az utcai GT-R tuningolt változatával a csehek elsőszámú ringjén. Egyébként az idei legjobb eredményeket nem ők, hanem a Sumo Power egységei érték el: a Hughes/Walter-Campbell páros Silverstone-ban megnyerte a vasárnapi versenyt, míg Brnóban Krumm és Dumbreck egy 2. helyezéssel öregbítette a Nissan hírnevét. A második legnagyobb japán gyár 20 év után először szerepel olyan bajnokságban, amely az FIA égisze alatt fut és kiemelt figyelmet szentelnek a GTI-es vb-nek. Ezt jól szemlélteti, hogy a bajnokság biztonsági autója is egy GT-R. „Ez az autó világszerte ikonikus” – mondta a GT-R-ről a bajnokság nagyfőnöke, Stephane Ratel – „Nagy örö-münkre szolgál, hogy világbajnoki szinten versenyez és más célokra is használhatjuk.”



közös megegyezéssel úgy döntött, törlik a hétvége hátralevő részét. Némi vigaszt jelenthet, hogy a bajnokság a Le Mans Series vendégeként ezen a nyáron hazánkban is bemutatkozhat, augusztusban a Hungaroringen bárki szemügyre veheti a brutális bikákat. Addig pedig maradnak a GT1 és a GT3 küzdelmeinek tudósításai, összefoglalói: a bajnokság 10 fordulós és az évad hátralevő részében olyan helyszíneken meccselnek majd egymással a GT-versenyzés nagyhírei, mint például Le Castellet, Spa-Francorchamps, a Nürburgring és Interlagos.

Hol esett, hol nem a csehországi Brnóban vezető úton és a Masaryk-versenypályán, de egyáltalán nem bántuk. Az FIA új, negyedik világbajnoki státuszú szériája, a GT1 kárpótolt bennünket az erősen változó időjárás viszontagságaiért



EGY KÖR A NISSANNAL

„Helló, Seiji vagyok” – mutatkozott be szerényen annak az utcai Nissan GT-R-nek a pilótája, melynek anyósülésébe huppantam a brnói pálya célegyenesében. Pedig lett volna mire büszkének lennie alkalmi sofőrömnek, hiszen Seiji Aráról, a 2004. évi Le Mans-i 24 órás verseny egyik győzteséről volt szó! Mire ebbe belegondoltam, Seiji már bele is taposott a gázpedálba, engem pedig 480 lőerő préselt az ülésbe. A Nissan versenyzője gondoskodott arról, hogy felejthetetlen élményekkel gazdagodjak, hiszen repertoárjában villámgyors kanyarvételek, rázókövön autózás (időnként centiméterekre a kitett gumiktól), határozott fékezések, és korrigált megcsúszások egyaránt szerepeltek. Csoda, hogy fülég éró szájjal szálltam ki a Nissanból?

SG

WENDLINGER

A GT1 világbajnokság mezőnye meglehetősen heterogén, hiszen ugyanúgy megtalálhatjuk itt a feltörekvő fiatal tehetségeket, mint a Forma-1-et megjárt sztárokat. Karl Wendlinger az utóbbi kategóriába tartozik. A Nissan versenyzője készségesen válaszolt az AFM kérdéseire.

– **Olvasóink a Forma-1 világából ismerhetik Önt. De mikor járt először hazánkban?**

– 1988-ban a Német Forma-3-ban versenyeztem, és az egyik futamot a Hungaroringen rendezték. Várjunk csak... Pár hónappal előtte ott voltam a Magyar Nagydíjon, sőt az egyik betétfutamon, a Porsche 944 Turbó Kupán el is indultam.

– **Egy évvel később ismét eljött, sőt győztesként hagyta el a Hungaroringet...**

– A csapat, amelyknél versenyeztem, meghívást kapott, hogy vegyen részt a Forma-1 hétvégéjén lebonyolított túraautó versenyen. Az enyém volt a pole pozíció, de valaki megelőzött a rajtnál (Cserkúti József volt az – a szerk.), akit később sikerült visszaelőzni.

– **1990-ben már a Sportautó Világbajnokságon találtuk Önt, olyan neves csapattársakkal, mint Michael Schumacher, vagy Heinz-Harald Frentzen. Hogyan emlékszik vissza erre a korszakra?**

– Jó volt a kapcsolatunk egymással. Még nagyon fiatalok voltunk, és azért versenyeztünk ebben a szériában, mert a Mercedes fel akart minket készíteni a Forma-1-es szereplésre. Ehhez a C csoportos autó tökéletesen megfelelt, hiszen erős motorral és nagy leszorítóerővel rendelkezett.

– **A Forma-1-es versenygép vezetése így nem is okozott problémát?**

– Jobb köridőket lehetett vele menni, de a motor teljesítménye, és az aerodinamikai adottságai nem tértek el lényegesen a sportautóétól.

– **Az 1991-es szezon végén debütált a Forma-1-ben, és a következő szezon idénnyitóján máris hatalmas meglepetést okozott hetedik rajthelyével. Minek volt köszönhető a gyors siker?**

– Az autónk előző évi modell volt, mely akkor nem volt versenyképes. Aztán a csapathoz érkezett Gustav Brunner,

aki megváltoztatott néhány apróságot, és mindjárt sokkal jobb lett minden. Sajnos év közben nem volt pénzünk tesztelni, így lemaradtunk.

– **A következő évben a Mercedes nem hivatalosan megérkezett a Forma-1-be, melynek Ön volt az egyik versenyzője. Mennyire volt gyárinak nevezhető az alakulat?**

– Inkább Peter Sauber istállója volt. Kiváló szakemberekből állt a gárda, de alacsony volt a létszámunk. Az év első felében

– **És milyen hatással volt Önre a helyszín látványa? (Wendlinger 1994-ben ütközött ezen a pályán, és az akkor szerzett fejsérülései kis híján végzetesnek bizonyultak.)**

– Semmi különös nem éreztem. Ahogy azt máskor is elmondtam, semmire sem emlékszem a balesetből, sőt az emlékezetemben csak a baleset előtti nap történései maradtak meg. Mikor látom az ütközésről készült felvételeket, tudom, hogy én ülök az autóban, de nem emlékszem arra, hogy megtörtént.



gyorsak voltunk, az autó azonban nem bizonyult megbízhatónak. Később megmutatkozott a csapat tapasztalatlansága és a többiek leköröztek a fejlesztésben. Ennek ellenére karrierem egyik legszebb periódusának tekintem ezt az évet.

– **Abban az évben a Magyar Nagydíj trópusi melegben zajlott, Ön mégis hatodik lett. Hogyan sikerült végigküzdeni a távot?**

– Azt hittem nem fogom kibírni. A melegítő körben meg akartam szorítani a biztonsági övemet, ekkor azonban véletlenül kihúztam az italos palackom csövét... Mit mondjak elég szomjas voltam a verseny során! A leintés után legurítottam pár sört.

– **Látta a legutóbbi Monacói Nagydíjat? Mi a véleményre róla?**

– Úgy gondolom érdekes verseny volt. Az autók elképesztően gyorsak manapság.

– **Manapság ismét zárt karosszériás autókkal versenyez. Jobban kedveli, mint az együléses versenyautókat?**

– A mostani már a hetedik szezonom a GT sorozatban. Az idei évtől különösen élvezetes a versenyzés, hiszen tiltott a kipörgésgátló használata, így egyáltalán nem könnyű ezekkel az autókkal gyorsan menni. Főleg esőben nem. Ráadásul a versenyek sokkal rövidebbek, mint korábban, így taktikázásra nincs mód. Sok a test-test elleni küzdelem, néha túlságosan is.

– **A karrierje kezdetén komoly problémát okozott a magassága. Mi a helyzet manapság?**

– A Nissan GT-R a legkényelmesebb autó, mellyel valaha versenyeztem. Kitűnően elférek benne. Henri Moser, a csapattársam még nálam is magasabb, melyre eddig sosem volt példa!

SPANYOL URALOM

Le Mans-ban megint Lorenzo nyert

A Gyorsasági Motoros Világbajnokság harmadik futamán, a franciaországi Le Mans-ban mind a három géposztályban spanyol győzelem született. Az AFM a Moto2 és a királykategória küzdelmeiről számol be.

Motogphirek.hu

Csapatok



A MotoGP 2010-es szezonjának harmadik viadalát Franciaországban futották. Habár a Le Mans-i versenyhelysín messze földön híres a változó, vagyis elsősorban az esős időjárásáról, ezúttal mégis mind a három kategória motorosai normál, vagyis meleg, napos körülmények között gurulhattak pályára a péntek és szombati edzéseken, valamint a vasárnapi



A legkisebbek mezőnyét némi túlzással spanyol márkakupának is kikiálthatnák, ugyanis lényegében minden pilóta vagy Apriliat vagy Derbit használ, és az eddigi dobogókon csak hispán pilóta állt. Ezúttal Espargaro győzött



futamokon. Mivel a nagydíj alapvetően a legtechnikásabb versenyhelysínnek közé sorolható, a futamon nem a motorerő, hanem a lehető legprecízebb beállítások a kulcsfontosságúak: döntő jelentőségű, hogy mely pilóta versenygépére a legfordulékonyabb, a legstabilabb a féktávokon, a kigyorsításokról már nem is beszélve. A Moto2-es kategória a várakozásoknak megfelelően rengeteg izgalmat tartogatott, amely már a géposztály szombati kvalifikációján is

megmutakozott. Az időmérő edzés első, egyébként általában unalmasan zajló perceiben több versenyző is elesett, akik között bizony ott volt az év elején nagy esélyesnek kikiáltott Toni Elias, pedig a szabadedzéseken nyújtott teljesítménye alapján azt várta volna az ember, hogy megszerzi a rajtelsőséget. Nos, miután Elias visszavickelt a boksza (az új szabályok értelmében a Moto2-es kategóriában immáron minden versenyző csak egy motort használhat, tehát nem áll a pilóták rendelkezésére tartalék versenygép), és a mérnökei „harca képes” állapotba varázsolták a motorját, a spanyol folytatta a körözgetést és végül egy hetedik időt motorozott. A rajtelsőség egyébként nagy meglepetésre, a huszonkilenc éves amerikaié, Kenny Noyes-é lett, míg Talmácsi

a negyvenegy darab hatszázás gép elrajtolt, majd, mint egy megbolydult méhkas, próbáltak szinte egyszerre túljutni az első kanyart követő lassabb sikanon. Természetesen ezt a feladatot nem sikerült áldozatok nélkül végrehajtani, a második kör kezdetén már két versenyzővel kevesebb volt a mezőny létszáma. Az őrlt tempónak köszönhetően a verseny során többen is hibáztak, a leintéskor így tizenegy főre rúgott a kiesettek száma. Sajnálatos módon az első rajtkockából induló Noyes sem tudta befejezni a viadalt, így az Antonio Banderas féle csapatban szereplő amerikai nem élhetett a kiváló rajthely nyújtotta lehetőséggel. Nagyszerűen teljesített viszont Toni Elias, aki a hetedik helyről indulva elsőként fordult és egészen

Gábor a csalódást keltő tizenkilencedik pozícióban zárt. Ekkor bizonyára sokan azt gondolták, hogy Talma versenye már az időmérőn elúszott, tehát nem számoltak azzal a lehetőséggel, hogy a magyar versenyző még ebből a nem túl előnyös pozícióból is képes lehet kimondottan jó eredményt elérni. Térjünk azonban rá magára a futamra, amely rettentő izgalmakat hozott. Már az önmagában igen imponáló látványt nyújtott, amikor

a leintéig vezetett, ezzel egyúttal magabiztos győzelmet aratva. A második helyen a Mapfre Aspar Team spanyol pilótája, Julian Simon ért célba, aki csapattársához, Mike Di Meglióhoz hasonlóan ezúttal már nem RSV, hanem a Suter Technology gyártotta Suter MMX vázat használta, ugyanis a Jorge Martinez „Aspar” vezényelte alakulat a jerezi viadalt követően úgy döntött, hogy az RSV-t lecserélik, mert az olasz gyártmányú



Moto2-es versenygép túl nehéznek és egyben lomhának bizonyult. Ami pedig Talmácsi Gábort illeti: A magyar motoros nagyszerű versenyt futott, hiszen a tizenkilencedik helyről rajtolva ötödikként ért célba. Gábor több ellenfelét is megelőzte a viadal során, azonban az igazsághoz azért hozzá tartozik, hogy páran ki is estek Talma elől. Mellesleg kiválóan szerepelt a 2007-es 125-ös világbajnok csapattársa, Andrea Iannone is, akit negyediként intet le a kockás zászló. Ezen felül dicséret illeti még a német Stefan Bradl is, hiszen a Viessmann Kiefer Racing pilótája a harminckettedik (!) rajtkockából indulva kilencedik lett.

A Moto2 rajtelsője sem tudta befejezni a futamot, Noyes nagyot esett a versenyen



A királykategóriában a szombati kvalifikáción Valentino Rossi mondhatni elég magabiztosan szerezte meg a rajtelsőséget csapattársa, Jorge Lorenzo előtt, míg a harmadik pozícióból a 150. világbajnoki rajtját ünneplő Dani Pedrosa startolhatott. (Mindenképpen meg kell jegyezni, hogy a 24 éves Pedrosa ezzel a MotoGP történetének a legfiatalabb motorosa, aki ezt a jubileumot ünnepelhette. A rekordot eddig

az olasz Marco Melandri tartotta.) A verseny első harmadában a „Doktor” állt az élen, azonban végül is nem bírta tartani Lorenzót, aki átvette az elsőséget, majd egészen a győzelemig menetelt. Egyébként a rajt előtt sokan abban bíztak, hogy végre talán a 2007-es világbajnok, Casey Stoner is beleszólhat majd a legjobb három hely sorsába, azonban az ausztrál a második körben elesett, így ismét csak egy nullázást jött össze neki. Ez mellesleg egyben azt is jelenti, hogy Stoner a 2009-es évadzáró, valenciai futammal együtt az elmúlt négy versenye közül mindössze egyen tudott célba érni, azon belül is az idei szezon második viadalán,

küzdelem, mégpedig egészen verseny leintéséig. Az utolsó kör kezdetén Dovizioso elment csapattársa, Pedrosa mellett, míg a kör végén a megzavarodott spanyolt Hayden is meg tudta tréfálni, így végül is a 150. versenyét ünneplő versenyző csak az ötödik helyen ért célba. A Repsol Honda pilótája legközelebb június elején, az Olasz Nagydíjon vághat majd vissza riválisainak, hiszen a szezon negyedik versenyét Mugellóban rendezik.

Légeredmény

Moto2			
1. Toni Elias	(SPA)		
2. Julian Simon	(SPA)	+1,336	
3. Simone Corsi	(ITA)	+2,831	
4. Andrea Iannone	(ITA)	+4,880	
5. TALMÁCSI GÁBOR	(HUN)	+13,293	

MotoGP			
1. Jorge Lorenzo	(SPA)		
2. Valentino Rossi	(ITA)	+5,672	
3. Andrea Dovizioso	(ITA)	+7,872	
4. Nicky Hayden	(USA)	+9,346	
5. Dani Pedrosa	(SPA)	+12,613	

A világbajnokság állása

Moto2			
1. Toni Elias	(SPA)	63	
2. Shoya Tomizawa	(JPN)	45	
3. Simone Corsi	(ITA)	35	
4. Julian Simon	(SPA)	28	
5. Sergio Gadea	(SPA)	26	
6. Thomas Luthi	(SWI)	25	
7. TALMÁCSI GÁBOR	(HUN)	25	

MotoGP			
1. Jorge Lorenzo	(SPA)	70	
2. Valentino Rossi	(ITA)	61	
3. Andrea Dovizioso	(ITA)	42	
4. Dani Pedrosa	(SPA)	40	
5. Nicky Hayden	(USA)	39	

HÁTTÉR

MOTO2

VISSZAJÖTT A SEMMIBŐL

Le Mans: Talma a legjobbkor robbantott

Nem indult túl biztatóan Talmácsi Gábor franciaországi versenyhétvégéje, de szerencsére a futamra „megembe-relte” magát a gép és a motoros.

Faster



A magyar világbajnok Olaszországból érkezett Le Mans-ba, de a három hetes szünet után se-hogyan nem sikerült ráakadnia a szabadedzé-sen a helyes beállításokra, így a pénteket egy 11. idővel zárta. Akkor mindenki azt gondolta, hogy ennél csak jobb következhet, de téve-dett a csapat: Talma szombaton reggel mind-össze huszonhetedikként zárt. Az egyetlen kapaszkodót az jelenthette, hogy csapattársa, Iannone második lett ugyanazon az edzé-sen. Délután már a rajthelyezésekért rótták a köröket a versenyzők, de a magyar fiú ismét csak szenvedett, nem találta az összhangot a motorral. Hiába javította meg több mint hét tizeddel a délelőtti idejét, a többiek is gyorsul-tak a kvalifikációra, így nem tudott jelentősen előre lépni, csak a tizenkilencedik rajtkockából vághatott neki a versenynek.

A kvalifikáció estéjén még egy Bajnokok Ligája döntő is belefért a programba (Talma el is találta, hogy Milító duplájával nyer az Inter), vasárnap azonban már a futamon kellett bizo-nyítani. A magyar fiú mindent egy lapra feltéve vágott neki a nagydíjnak – pályafutása egyik leg-rosszabb pozíciójából, az ötödik sorból rajtolva. A remek rajt szerencsére most is jó néhány helyezéssel előrébb repítette, harcolt, előzőtt, és az is a segítségére volt, hogy több versen-yő hibázott, bár de Angelis bukásánál csak centikkel kerülte el Gábor az ütközést. Talmácsi aztán az ötödik helyen motorozott a verseny nagy részében, és pozícióját az utolsó körben többször is meg kellett védenie, de a kockás zászló végül itt intette le. Az eredményével je-lenleg összetettben a hetedik helyen áll.

„Nagyon boldog vagyok, hiszen sok mindenen keresztülmentünk ezen a hétvégén, mégis ötö-dik tudtam lenni. Nagy csata volt, életem egyik legnehezebb versenyén vagyok túl. A szerelőim remek munkát végeztek, a bemelegítő edzés után tudtam, hogy változtatni kell, erre az utol-só pillanatban összeraktak egy versenyképes motort a számomra” – nyilatkozta a futamot követően a magyar világbajnok.



„Nagy csata volt, életem egyik legnehezebb versenyén vagyok túl.”



FÉLIDŐ

Monster Energy Motocross OB, 4. forduló

A nyolc fordulóból álló versenysorozat résztvevői legutóbb Nyársapáton csaptak a lovak közé, a kókai versenyt a pálya használhatatlansága miatt egyelőre későbbre kellett halasztani.

МАХХ ПІКІ, ТОХ



Noha nem dőlt meg a nevezési rekord, és nem tolongtak a pilóták a nyársapáti pályán, azért nézőkben nem volt hiány és egy remek versenynek lehettek szemtanúi mindazok, akik kilátogattak. Sőt, a szurkolók legnagyobb örömére Németh Kornél

is a rajtgép mögé gurult, és ha már ott volt, persze hozta a szokásos formáját. Az időjárás ehhez szerencsére megfelelő asszisztenciát adott, és ugyan reggel esett, a versenyek kezdetére kisütött a nap. Az első futamban az MX1-ben versenyző



Németh Kornél hengerelt. Ahogy az tőle elvárható volt, mindkét futamban magabiztosan győzött. Az elsőben kapásból a rajt után élre állt, és közel fél perces előnnyel intették le a bajnoki cím védője, Szvoboda Bence előtt. Bence még az idei első, monori verseny előtt sérült meg, megrepedt a csigolyája és a lapockája is, de már sokkal jobban érzi magát és ez meg is látszott a motorozásán. A futam elején Szvoboda, Borka és Czúni küzdött

keményen a dobogós helyezésekért, de Szvobodának sikerült meglógnia üldözőitől és megszereznie a második helyet. A leintésig szinte fej-fej mellett vívott Czúni és Borka, de ezúttal Czúninak jött ki jobban a lépés és lett harmadik. MX2-ben Nagy Alex, Firtosvári Gábor és



VILÁGBAJNOKSÁG

Óriási izgalmak, fej-fej melletti küzdelmek, idegtépő pillanatok: leginkább így lehetne jellemezni a 2010-es FIM Motocross Világbajnokságot, amelyen további két verseny zajlott le. A portugál pálya vöröses színű talajával fantasztikus látványt nyújt és a ragyogó napsütés mindig garantált. Clement Desalle úgy szerezte meg karrierje második GP győzelmét, hogy két héttel korábban a valkenswaard-i futamon kifecamította a jobb vállát. De ezeknek a srácoknak meg sem kottyán az ilyesmi. A bajnokságot vezető Cairoli a második lett. Az MX2-t Marvin Musquin nyerte, és a vezetést is visszahódította Ken Roczen-től az összetett pontversenyben. A világbajnokság az általában napos Spanyolországban folytatódott, ahol az esőáztatta szombati kvalifikáció után a vasárnap versenyen már a napsütés, valamint Tanel Leok és Marvin Musquin játszotta a főszerepet. Leok újabb GP győzelme viszonylag sokat várattatott magára, legutóbb a tavalyi év nyitó-futamán nyert. Musquin legutóbbi győzelme óta csupán 168 óra telt el, ami egyébként a negyedik diadala a szezonban. A világbajnokságot jelenleg mindkét kategóriában a KTM uralja. MX2-ben a franciák tavalyi világbajnoka címvédésre készül és a lehető legjobb irányba halad, 26 pont előnnyel Ken Roczen és 34 ponttal Jeffrey Herlings előtt. MX1-ben a szintén KTM-es Antonio áll az élen 16 ponttal a csapattársa, Max Nagl, és 34 ponttal honfitársa, David Philippaerts előtt.



Vasárnap délutánra igazi motoros idő várta a bajnokság versenyzőit Nyársapáton, és a látványos és izgalmas futamokat teljesítő versenyzők nem is okoztak csalódást a közönségnek

Hugyecz Erik csatázott a győzelmet jelentő 25 pontért. Nagy Alex vezetett a futam első felében, aztán jött Hugyecz és átvette a vezetést. Viszont a küzdelem szoros maradt a leintésig, nem tudta lerázni magáról se Alexet se Firtosvárit. A második MX1-es futamban Borka Jani elképesztően jól rajtolt, az első pár kört vezette is, megint jött Németh Kornél, átvette a vezető pozíciót és nyert. Mindeközben Szvoboda és Czúni sokkal inkább egymással volt elfoglalva, így Borkának sikerült egy kicsit meglógnia tőlük és némi előnyre



Költséghatékony, megbízható
informatikai megoldásokért forduljon
a Synergon Rendszerintegrátorhoz!



JAVULÓFÉLBE

A tavalyi bajnok Szvoboda Bence az utolsó magyar futamokon és a külföldi versenyeken is kezdi hozni régi önmagát, ami komoly balesete után óriási fegyvertény. A fiatal tehetséget Zavada Janka faggatta, nem csak a felépülésről.

– Mit gondolsz, sikerült már 100%-os állapotba hoznod magad?

– Sajnos még mindig nem vagyok olyan szinten, mint szeretném. De az rendkívül pozitív eredmény, hogy már egyáltalán nem szedek gyógyszert. Persze a nagyobb ugrókon illetve gödrökön érzem a sérülések nyomait. Senkinek nem kívánom azt a szenvedést, amin kénytelen voltam keresztül menni. Először a novemberi műtét után, majd az eseményt követően. Kevesen tudják, milyen úgy edzeni, hogy már szinte vért izzadok, de az eredménye semmi. Most már bevallhatom: lelkiileg is össze voltam törve.

– A kezdeti nehézségeket leszámítva most mégis igen szépen szerepelsz a bajnokságban. Mi a végső cél?

– Ha valaki kicsit is „kapizsgál” motocrosshoz tudja, hogy ha valaki viszonylag ilyen sokáig nem edz, nem fogja bírni a futamokat. Hirtelen, egyik versenyről a másikra visszanyeri a formát nem lehetséges. Ráadásul az első 3 versenyen gyógyszeres kezelés alatt is álltam. Visszavetttem mindenben: kondi, koncentráció stb. Piliscsév után a gyógyszert végre letehettem és elkezdhettem visszazserezni kondimat. Most tartok ott, hogy megpróbálom visszanyerni a régi önmagam. Napról-napra jobban érzem magam. A célom pedig természetesen a bajnokság megnyerése.

– Mit gondolsz, mennyit sikerült fejlődnöd az elmúlt évek során?

– 80-ról felülve egyből második lettem profi MX2-ben, a következő évben nyertem. Majd 2009-ben profi MX1-ben is a csúcsra értem. Külföldön szintén hasonlóképpen alakult: ADAC, cseh, osztrák, junior Eb... Mind-mind olyan bajnokság ahol, azt mondhatom, az élmezőnyhöz tartozom. A tempóm - véleményem szerint - alakul, de kisebb finomítások elérnek.

– Nem lehet egyszerű összeegyeztetni a sulit a crossal. Te hogyan hidalod át ezt az akadályt?

– Szakmát tanultam, járműfényező leszek. Az érettségit későbbre halasztottam, mert így sokkal egyszerűbb. Érdekes, hogy sokan azt hiszik, hogy évek óta nem csinállok mást, csak motorozom, pedig már két éve gyakorlatra járok, vagyis dolgoztam 2-3 napot, meg ugye két napot a suliban töltöttem. Nem volt kivételezés.

– Egész életedben versenyezni szeretnél? Vagy vannak más terveid is?

– Meglepő lesz, amit mondani fogok: könnyen előfordulhat, hogy ez az utolsó évem. Nagyon kevés szponzorom van, koránt sem elég a versenyzésre. Még mindig és rengeteget kell befektetnünk, én nem várhatom el a családomtól, hogy ezt finanszírozza. Ha nem találom komoly támogatót, abbahagyom. A versenyzést szeretem, bennem van, de tudni kell hol a határ. A saját lábamra akarok állni.

– Végül pedig mondj néhány szót az új csapatodról! Milyenek találd az új motort?

– Az OKR KTM Team-ben versenyzek idén, és nagyon elégedett vagyok. Az új motor az eddigi legjobb gépem, élvezek vele minden egyes métert.

(A riport teljes hosszában a Dirtsport.hu weboldalon olvasható.)



szert tenni. Czúni majdnem az egész futam alatt vissza tudta verni Szvoboda támadásait, de csak majdnem. Szvoboda 3 körrel a vége előtt meg tudta előzni ellenfelét és megszerezte a harmadik helyet.

MX2-ben Soóky Zsolt bomba rajtot vett és vezette a kategóriát néhány körön keresztül, de előbb Nagy Alex, majd Hugyeczk Erik és Firtosvári Gábor is megelőzte. Végig nagyon szorosan együtt ment a három fiú, viszont nem sokkal a vége előtt Nagy Alex meglépett tőlük. Hugyeczk és Firtosvári se motort, se egymást nem kímélve csatáztak a második pozícióért, végül két másodperc különbséggel, de Hugyeczk Eriket intették le a második helyen.

A bajnokság következő fordulóját július 4-én, Tápibicskén rendezik.



A világbajnokság állása

MX1

1. Czuni László	Honda	167
2. Borka János	Kawasaki	157
3. Németh Kornél	KTM	150
4. Szvoboda Bence	KTM	145
5. Lécz Gergely	Suzuki	121
6. Szép Horváth Arnold	KTM	93

MX2

1. Nagy Alex	KTM	166
2. Firtosvári Gábor	Kawasaki	159
3. Hugyeczk Erik	Yamaha	151
4. Hujber Péter	KTM	123
5. Bódis Roland	KTM	99
6. Pál Markó	Kawasaki	87



BEMUTAKOZÁS:

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

TECHNOLÓGIA:

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

SZOLGÁLTATÁSAINK:

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



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

A LEGIFJABB FELNŐTT

Szőke Márk a legjobbak között bizonyíthat

15 éves kora ellenére elmondhatja magáról, hogy egy évtizede ül motoron. Szőke Márk a felnőttek között versenyez – nem is akármilyen eredményekkel.

Pájer Ani, Varga Zoltán (mxfoto.hu)



– Márk miért pont motocrossozni kezdett? – kérdeztük az édesapjától.
– Igazából mi buzdítottuk erre, mert elég kicsi volt: 5 évesen kapta meg az első motorját. Sóni Zsolt volt, aki felfedezte, de Márk is hamar megszerette ezt a sportot. Majd id. Németh Kornél vette pártfogásába, aki a mai napig tanítja neki a motorozás csínját-bínját, a helyes tartástól az ugratásig. Korábban egyébként más sportokat is kipróbáltunk, volt foci, vízilabda és boks is, de ebből már csak az úszás és a bunyó maradt meg, mert a motoron a kondíció nagyon fontos.

– Egy évtizede versenyez Márk, gondolom, azért voltak rázós pillanatok neked, mint szülőnek...
– Voltak, bizony. Elég sok törése volt, és akadt, ami műtéttel végződött. Legutóbb, márciusban, Monoron kulcsont-törést szenvedett, de tört már a combcsontja, a felkarja, az alkarja, a csuklója... Nem veszélytelen ez a sport, de a sok sérülés talán amiatt van, hogy idő előtt felkerülhetett a felnőttek közé: 13 évesen már velük indult.

– Azt mondjuk nem gondoltam, hogy ilyen hosszú lesz a lista... De úgy tűnik, ez nem vette el Márk kedvét, mert a karrierje szépen ível felfelé...
– Én is mindent megteszek azért, hogy a Macinak

könnyebb legyen, úgy anyagiakban, mint mentálisan. De nagy segítségünkre van a Kawasaki, Balogh János, idősebb Németh Kornél, ifj. Németh Kornél (OBG), Bozsó Zoltán (Ocsello), aki a kondiedzéseit tervezi és felügyeli, és Pánovics Péter (Magic), aki gondozza a futóművet. Nem utolsó sorban nagyon hálásak vagyunk az ESMTK birkózó szakosztálynak, ahol a fiam edzhet.

– Apukád említette, hogy felnőttekkel indulsz: milyen, hogy te vagy a legfiatalabb a mezőnyben? – fordulunk Márkhoz.
– Jó, mert élvezem, hogy velük tudok versenyezni, és szerintem így fejlődni is könnyebb, mintha a korombeliekkel indulnék. Sokkal gyorsabbak most a mezőnyben körülöttem, mint a korcsoportomban, és ha tartani akarom a lépést, muszáj velük haladnom: tempóban és tudásban egyaránt.

– Melyik eredményedre vagy a legbüszkébb?
– Amikor elkezdtem, rögtön magyar bajnok voltam az 50 ccm-ben, aztán 65-ben második lettem. Amikor pedig felültem nagymotorra, a juniorok bajnokságában harmadik lettem. Ezekre mind nagyon büszke vagyok, hiszen megdolgoztam értük.
– Mi a végcélod, hol látod magad 10 év múlva?
– A vb-n szeretnék egyszer menni, MX1-ben, a 450-esek közt, és mondjuk az első 15-ben lenni... Az nagyon jó volna.

– 50-nel kezdted, 450 a cél: most hol tartasz?
– Most MX2-ben, egy 250-es Kawasakival megyek. Nagyon szeretem a motoromat, és nagyon hálás vagyok a Kawasaki-nak, hogy segítenek a pályámon.

– Idén hány versenyen vagy túl?
– A válsérülésem miatt sajnos csak kevésen, de a bugyi futamokon már száz százalékos leszek: az első háromba várom magam, azzal elégedett is lennék. Idén már nem lesz túl jó a végeredményem a kihagyott versenyek miatt, de megteszek mindent a jó szereplésért.



Márk idén a csehekkel, illetve Ausztriában is indul, és bízik benne, hogy helyt tud állni. Reméli, hogy a 2010-es eredményeivel meg tudja hálálni a rengeteg munkát és törődést, de ezúton is köszönetet mond „Anyának, Apának”, öccsének, Alexnek, szerelőjének, Bajner Józsinak, Kók Baláznak, Starosciák Tamásnak, Szabó Sándornak, valamint az Universalmotornak, Rendes Istvánnak, orvosának, dr. Kerényi Imrénnek, és „az AFM-nek is az interjúért”

LOEB ÚJ RIVÁLISA?

Új-Zéland és Portugál Rali: Latvala és Ogier hihetetlen győzelme



A rali vb utolsó két futamán egyaránt váratlan győzelmek születtek: előbb a fordos Jari-Matti Latvala halászta el a Citroënek elől a győzelmet, majd Sebastien Ogier szerezte meg élete első diadalát.

Amber PR, Gyártók



Új-Zélandon különösen izgalmasra sikeredett a világbajnoki futam vége: az utolsó percig folyt a küzdelem az első helyért, és végül Latvala lett a befutó. Sebastien Ogier nagyon csalódott lehetett, hiszen az utolsó gyorsasági szakaszig ő állt az élen, majd három kanyarral a cél előtt kicsúszott Citroënjével. Loeb ezúttal csak bronzérmes lett, mert ezúttal nem úgy alakult a ralija, ahogyan azt várta. Hatalmas csatával felverekedte magát a hetedik helyről az élre, majd az utolsó napon egy fának

csapódott és majd 50 másodperces hátrányt szenvedett, így nem sok esélye maradt arra, hogy idei zsinórban negyedik győzelmét begyűjtse. De nem csak Loeb és Ogier járt szerencsétlenül ezen a ralin, a félgyári Citroënnel induló Petter Solberg a harmadik helyen autózott, amikor letért az útról és nekicsapódott egy villanyoszlopnak. A pilóta és navigátora szerencsére sértetlen maradt, az egyéni ponttáblán viszont a másodikról az ötödik helyre csúszott vissza a kettős.

MAGYAROK

A Synergon Turán Motorsport kettőse, Turán Frigyes és Zsiros Gábor is célba ért pályafutása első világbajnoki futamán Portugáliában, s vasárnap annak ellenére javított hét helyet összetettbe-li pozícióján (s így a 23. helyen végzett), hogy két szakaszon is utolérte az előtte induló riválisát. A vb záróakkordja is minden bizonnyal beégett a fiúk emlékezetébe, ugyanis a szuperspeciálon nyújtott teljesítményüket, ahogy átrepültek az ugratón és fél kört vertek ellenfelükre, állva tapsolta meg az Algarve Estadio közönsége.

Latvala alig 2,4 másodperccel előzte meg a célban a második helyezett Ogier, így a Rali Világbajnokság történetének harmadik legszorosabb győzelmét aratta. A finn

csapatársa, Mikko Hirvonen csak a negyedik helyet tudta megcsípni. „Ez talán az eddigi legszebb győzelmem. A vége felé én is majdnem lementem az útról. Azt hittem nem elég az előnyöm, de Ogier hibázott. Talán egy kicsit szerencsések voltunk, de akkor is nagyszerű ez az érzés. Nem nyertem egyetlen szakaszt sem, az egyenletes teljesítmény számított” – szögezte le Latvala. Loeb csapatársa, Dani Sordo lett az ötödik, őt pedig Matthew Wilson követte a hatodik pozícióban a Focusszal. A Stobartos Henning Solberg lett a hetedik, a nyolcadik és tizedik helyen a két Ford Fiesta S2000-es pilóta, Ketomaa és Pons értek célba. A Fiesták szendvicsében a kilencedik helyen az argentin Federico Villagra végzett. A Portugál Ralin aztán kárpótolta Sebastien Ogier-t a sors: a pilóta megszerezte első győzelmét a rali világbajnokságban. A Citroën junior csapatának tagja Sebastien

Balra Ogier, aki Portugáliában élete első győzelmét aratta, jobbra Latvala, aki hihetetlen győzelmet szerzett Új-Zélandon



Loeb orra elől csípte meg a győzelmet, amiért most honfitársa cseppent sem haragudott meg. A hétvége abszolút győztese is a Citroën lett, hiszen mindhárom dobogós helyen a francia konstruktőr autói ünnepelhettek, a második helyezett Loeb-öt ugyanis Dani Sordo követte a bronzérmes helyen. „Fantasztikus érzés és nagyon, nagyon boldog vagyok. Könnyű volt úgy vezetni, hogy Sebastien követett engem és folyamatosan 'tolt' előre”. Nagyon keményen hajtottunk az egész rali alatt és nem hibáztunk” – nyilatkozta a versenygyőztes Ogier. Loeb volt a leggyorsabb a vasárnapi négy murvás szakaszon, de végül nem tudta túlragyogni ifjú márkatársát. „Mindent

megpróbáltam, hogy megverjem őt, de túl gyors volt nekem. Amikor másodszorra mentünk a gyorsasági szakaszokon, érinthetetlen volt. Van egy új riválisom” – szögezte le a címvédő világbajnok. A futamon egyébként sokáig úgy tűnt, hogy a negyedik helyen is egy Citroën ér célba, Petter Solberggel a kormányja mögött, de a norvég pilóta a szuperspeciális szakaszon egy vízzel teli gödörbe hajtott autójával és egy ideig két keréken folytatta félgyári autójával. Emiatt lett végül az ötödik. A Fordnak ugyan a fenti esettel szerencséje volt, de így sem sikerült hoznia az Új-Zéland Ralin mutatott formáját. A legjobb márkahelyezést Mikko Hirvonen szerezte meg,



Az európai futam pódiuma meglehetősen egyhangú képet mutatott, mindhárom főkén citroënes páros állhatott



70 aki megint a negyedik lett – Jari-Matti Latvala pedig zsinórban másodjára is kiesett a ralin. Mads Ostberg Subaru-jával a hetedik helyen ért célba, bár sokáig úgy tűnt, hogy motorhiba miatt kénytelen lesz feladni a versenyt. Őt Federico Villagra követte a nyolcadik, majd Khalid Al Qassimi a kilencedik helyen. A tizedik és egyben utolsó pontszerző pozíció Kimi Räikkönené lett. A finn pilótát lassította autója egyenetlen vezethetősége és egy defekt, mikor nekiment egy sziklának. Az új pontrendszer szerint jelentősen, 50 ponttal elhúzott Loeb az egyéni értékelésben a harmadik helyen álló Hirvonentől. A kék ovális csapata azonban nyilvánvalóan nem adja fel, és a többi istállóhoz hasonlóan teszteléseket tervez az előttük álló hosszú szünet alatt, hogy ereje teljében állhasson rajthoz Bulgáriában.



Végeredmény

Új-Zéland Rali

1. J.-M. Latvala	Ford Focus	4:04:09,8
2. S. Ogier	Citroën C4	4:04:12,2
3. S. Loeb	Citroën C4	4:04:25,0
4. M. Hirvonen	Ford Focus	4:04:31,1
5. D. Sordo	Citroën C4	4:04:35,6
6. M. Wilson	Ford Focus	4:07:35,8
7. H. Solberg	Ford Focus	4:10:25,1
8. J. Ketomaa	Ford Fiesta	4:14:29,1
9. F. Villagra	Ford Focus	4:14:59,6
10. X. Pons	Ford Fiesta	4:15:23,2

Portugál Rali

1. S. Ogier	Citroën C4	3:51:16,1
2. S. Loeb	Citroën C4	3:51:24,0
3. D. Sordo	Citroën C4	3:52:33,7
4. M. Hirvonen	Ford Focus	3:52:48,1
5. P. Solberg	Citroën C4	3:52:51,8
6. M. Wilson	Ford Focus	3:58:26,2
7. M. Ostberg	Subaru Impreza	3:58:44,4
8. F. Villagra	Ford Focus	4:01:52,2
9. K. Al Qassimi	Ford Focus	4:02:11,9
10. K. Räikkönen	Citroën C4	4:02:50,4



A két Solberg-fivér közül egyelőre a Citroënnel induló Petternek megy jobban

A világbajnokság állása

Pilóták

1. S. Loeb	126 pont
2. S. Ogier	88 pont
3. M. Hirvonen	76 pont
4. J.-M. Latvala	72 pont
5. P. Solberg	63 pont
6. D. Sordo	49 pont
7. M. Wilson	38 pont
8. F. Villagra	26 pont
9. H. Solberg	24 pont
10. K. Räikkönen	15 pont

Konstruktőrök

1. Citroën	189 pont
2. Ford	163 pont
3. Citroën Junior Rally Team	106 pont
4. Stobart	84 pont
5. Munchi's	40 pont

Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,
a Synergon már bizonyított!

www.synergon.hu

Formula.hu

Az átalakult Formula.hu egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a sajtó. Az F1-es hírek mellett felkerül az internetre a tízesztendős Autósport és Formula Magazin cikkeinek összessége, de remélhetőleg az autós rovat információi is sok örömet szereznek majd mindenkinek. Ennél is fontosabb azonban a rali vb és a MotoGP szekció, illetve a hazai és az egyéb nemzetközi autósport rovat, amelyek a száguldó cirkuszhoz hasonló részletességgel készülnek és ugyanolyan sűrűséggel frissülnek. A vásárlási lehetőségeket kereső olvasóinknak ajánljuk Webshopunkat, amelyben F1-es és más sportos termékekből válogathat minden rajongó.

WWW.FORMULA.HU



 SYNERGON

SZÖRNYEK SZEZONJA

A B-csoportos autók világbajnoki
tündöklése és bukása

Jövőre eltűnnek a rali
világbajnokság porondjáról
a közönség kedvenceinek
számító WRC-k, vagyis
a kétezer köbcentiméteres,
turbófeltöltős autók.
Vannak, akik úgy vélik, hogy
pótolhatatlan veszteség
éri a sportágat. Pedig ha
visszagörgetjük az idő
kerejét negyed századdal,
láthatjuk, hogy már ennél
nagyobb érvágást is túl
kellett élnie a sorozatnak.

Surányi Géza

Gyártók



Mikor a Nemzetközi Autósport Szövetség (FISA) a 80-as évek elején megalkotta a versenyautók építésének új szabályait, nem is gondolta, hogy mit hozott létre. A B csoportba soroláshoz csupán kétszáz darab szériatípus legyártására volt szükség, melyet bármelyik nagyobb autógyár megengedhetett magának. Így aztán a gyárak kifejezetten versenycélokra tervezett típusokat fejleszthettek ki, hiszen kétszáz példány eladása nem okozhatott nehézséget. Persze abban az időben a rali világbajnokságon szereplő autók kisebb technikai átalakítások árán ugyancsak megkaphatták a B csoportos homologizációt, többek között az 1981-ben

hatalmas szenzációt okozó Audi Quattro is. Ezt ugyanis a korábbi hagyományokkal szakítva négykerékajtással és turbófeltöltővel szerelték fel. Sokan nem hittek abban, hogy ez a két, egyenként is bonyolultnak és megbízhatatlannak számító műszaki megoldás sikeres lehet, de ma már tudjuk, ez volt a jövő útja. Az új éra első évében, 1983-ban a pilótájuk, Hannu Mikkola szerezte meg a bajnoki címet, rá egy évre márkatársa, Stig Blomqvist aratta le a babérokat. Az új szabályok egyre több gyárat vonzottak a sportágba. Persze hiába rukkolt elő B csoportos autóval például a Toyota, négykerékajtás híján csupán olyan versenyen volt esélyük

a győzelemre, ahol nem a sebesség, hanem a megbízhatóság számított. Ilyen volt a több mint ötezer(!) kilométer össztávú Safari Rali, melyet 1985-ben meg is nyert a japán márka. Az első komoly trónkövetelő, a Peugeot egy évvel korábban lépett a színre. A francia mérnökök még az Audinál is merészebbet álmodtak. A turbómotort a négykerékajtású autó orrából áthelyezték a vezető mögé, a középmotoros megoldás ugyanis sokkal jobb súlyelosztást eredményezett. Mivel az alaptípus egy-egy újabb változatának homologizálásához mindössze újabb húsz példány legyártására volt szükség, az Audinál is komoly fejlesztésbe kezdtek. Elkészült a rö-

vid, vagyis a Sport Quattro, mely az alaptípus 360 lóerős teljesítményével szemben már 510-re (később 560-ra) volt képes. A bivalyerős autók vezetéséhez kivételes képességű versenyzőkre és navigátorokra volt szükség, hiszen nem épített pályákon, hanem murván, jégen, havon, vagy éppen fákkal szorosan övezett utakon kellett versenyezni, akár koromsötétben is. Ilyen feladatokat kellett megoldania például Walter Röhrlnek, aki hosszú lábaival úgy táncolt a három pedálon (a fél-automata váltó fejlesztése csak később került szóba), mint egy zongoraművész a billentyűkön, a kis sportkormányt pedig a horgászbót orsójának sebességével forgatta. Ez sem volt azonban elég ahhoz, hogy fel tudja venni a versenyt a Peugeot 205 Turbo 16-osával, melynek 500 lóerős motorjához mindössze 910 kilogrammos súly párosult. Ebben nagy szerepe volt az egzotikus anyagok alkalmazásának, egy modern, B csoportos autó ugyanis nem nélkülözhetette a titán és magnézium alkatrészeket, egyes karosszériaelemek pedig a Forma-1-ben is használatos pillekönnyű kevlárból készültek. Ugyancsak a Forma-1 világából kölcsönözték a tervezők az első és hátsó szárnyakat, melynek köszönhetően egyre kevesebb hasonlóságot lehetett felfedezni a versenyváltozat és az utcai típusok között. Az i-re a pontot az 1985-ös év végén bemutatkozó Lancia Delta S4-es tette fel. Ezt a típust ugyanis nemcsak turbófeltöltővel, hanem kompresszorral is ellátták, mely brutális gyorsulást eredményezett. A középmotoros autó csőváza épült, levehető műanyag elemek borították, és akár slickgumival is fel lehetett szerelni. Tulajdonképpen egy Forma-1-es technika lapult a borítás alatt. Az egekbe szökő teljesítménynek – törvénytörően – áldozatai is lettek. Az első az 1981-es világbajnok, Ari Vatanen volt. A Peugeot versenyzője az 1985-ös Argentin Ralin borult fel autójával, és súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett. A felépülése





Az előtérben álló Peugeot jelentette 1984-ben a csúcsot, a Korzika Ralin mögötte sorakozó kocsiknak kétkerék-hajtással nem volt sok esélyük

közel egy évig tartott, távollétében, márka- és honfitársa, Timo Salonen szállította a világ-bajnoki címet a Peugeot-nak. Az év utolsó versenyét, az RAC Ralit azonban a fiatal Henri Toivonen nyerte, és minden jel arra utalt, hogy a következő szezon az övé lehet. Ennek jegyében meg is nyerte az év első versenyét, a Monte-Carlo Ralit. Persze ehhez az is kellett, hogy a szervizjárművek garmadája kísérje gyorsaságiról-gyorsaságira. Ekkor ugyanis még nem voltak kialakított szervizparkok, így a szerelők bármikor hozzányúlhattak a versenygépekhez. A körülményeket jól szemlélteti, hogy miután a szóban forgó verseny egyik gyorsasági szakasza félig havas, félig száraz körülmények között zajlott, a Lancia szerelői Forma-1-es mintára a gyorsasági közepén ke-
reket cseréltek Toivonen autóján.

KÖNYVSAROK

Akik koruk révén nem kísérhették végig a B csoportos autók szereplését, most bepótolhatják a McKlein kiadó gondozásába megjelent könyvnek köszönhetően. A nagyalakú, rendkívül igényes kiadvány bemutatja a korszak összes meghatározó típusát, 450 gyönyörű fényképpel illusztrálva. A két-nyelvű (német és angol nyelvű) könyv értékéhez képest rendkívül kedvező, 45 angol fontos áron megrendelhető a www.mckleinstore.co.uk vagy a www.rallywebshop.com internetes oldalakon keresztül. Szerzői: John Davenport és Reinhard Klein, ISBN száma: 978-3-927458-32-1.



A rendkívül látványos autóknak köszönhetően a rali világajnokság soha nem látott népszerűsége telt szert. Erre azonban a versenyek szervezői nem voltak felkészülve. A pályákat elárasztották a nézők tízezrei, akik nemcsak az út szélére álltak, hanem az utolsó pillanatban ugrottak el a szinte megbábolázhatatlanul erős versenyautók elől. Ez a megtartás a Portugáliában tragédiához vezetett, mikor egy helyi páros Fordja a tömegbe sodródott, több nézőt halálra sebesítve.



Ráadásul a Korzika Ralin Toivonen Lanciája érthetetlen okból egy szakadékba zuhant, és azonnal lángokba borult. A tehetséges finn versenyző és navigátora a roncsban égett... Sajnos a FISA kizárólag az autókat okolta a tragédiákért, így egy átgondolatlan lépéssel a következő évtől kitiltották a közönség által imádott B csoportos versenygépeket a világajnokság színteréről. A sportág egy rendkívül látványos korszaka mindössze négy szezon után véget ért.



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

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

HÁROMBÓL HÁROM

Hell Energy Drink Salgó–Gemer Rali: Két országon át

76



Az utolsó gyorsaságin két megforgással dőlt el a verseny az Asi–Pikó páros javára. A kettősnek ezúttal is kedvezett a szerencse, de merészség volna azt állítani, hogy a zirciek érdemtelenül vezetik a bajnokságot.

Mihályi Csaba

Hisgyörgy Mónika, Bencze András, Bartha Gábor,
Kovács-barna Háróly, Cseh Norbert

A szlovákiai pályákon a Mitsubishi Lancer Evo IX-essel versenyző Asi–Pikó páros kezdett a legjobban. Az első kör mindhárom gyorsasági szakaszát megnyerte – igaz az elsőt a Skoda Fabia S2000-essel induló Herczig–Baranyai kettőssel holtversenyben –, és már ekkor tíz másodperc előnyt épített ki. A Peugeot 207 S2000-essel az első kört egy kicsit elővatoskodta az ifj. Tóth–Tagai páros, a másodikat azonban megnyomták, két szakaszt nyertek, és felzárkóztak a második helyre. A szlovákiai pályákat Asi 14,5 másodperc előnnyel zárta ifj. Tóth és 15,7-del Herczig előtt.

S2000-esé volt. Herczig 1,5, ifj. Tóth pedig 3,4 másodpercre közelítette Asit. Mivel a kisterenyei körgyors talaja sokat romlott, a versenyigazgató úgy döntött, hogy második alkalommal a korábbi három kör helyett csak kettőt kell teljesítenie a mezőnynek. Ez rosszul jött Asinak, de előnyét így is 6,9 illetve 12,9 másodpercre növelte.

Következett a mindent eldöntő utolsó Zagvaróna, ahol az időjárás egy kicsit megkeverte a kártyákat. A dél-előtti ragyogó napsütést jégeső váltotta fel, és úgy szakadt, hogy Herczig etapon is majdnem össze-



A magyar oldalon azonban fordult a kocka, és a híres Zagvaróna–Cereden a két Szuper–2000-es pilóta lendült támadásba. Az első gyorsaságin Herczig tíz, ifj. Tóth pedig hét másodpercet vert Asira. Kisterenyén, ahol az aszfalt mellett egy rövidebb murvás, salakos részt is beiktattak, Asi volt a gyorsabb, de a második Zagvaróna megint a két

törte az autóját. A versenyzők elmondása szerint az utcai autósok félre is álltak, annyira nem lehetett látni semmit. Ifj. Tóth gyorsan fel is rakott előre két intermédia gumit. Herczig is nekiállt a kerékcserének, de aztán úgy döntött, hogy nem kellene a vizes gumik, száraz pályára alkalmas abronccsal vág neki.

Új, kartonsérült
és szépséghibás
műszaki
termékek akár
40-60%
kedvezményvel!



Electro Best
Műszaki üzlet
1152 Budapest,
Szentmihályi út 171
(China Mart G01-G02)
Tel: 06 30 934 7647

Az eső négy kilométer után elállt és a gyorsasági kétharmadán száraz volt a pálya. Ifj. Tóthnak hiába voltak elől átmeneti abroncsai, az első kanyarban megforgott, amivel odalett a győzelmi esélye. Herczig viszont könnyedén túlélte a vizet a száraz gumikkal, ő viszont a pálya végén egy felhordásos kanyarban forgott meg, és csapta oda autóját. A bal hátsó felniye eltört és defektet kaptak. Asi - szintén száraz abroncsokkal – az egyik

Borsiék nagy lendülettel vágtak neki a Salgónak, de egy technikai probléma miatt ezúttal hamar ki kellett állniuk



legjobb Zagyvarónáját teljesítette és mindkét hibázó Szuper-2000-est megverte. A vihar miatt az utolsó Kisterenyét törölték, így nem volt idő a javításra. Asi nyert, a megforgásával kevesebb időt veszítő ifj. Tóth 19,5 másodperc hátránnyal feljött a második helyre, míg a győzelemért harcoló Herczig végül 35,4 másodperc hátránnyal csak a harmadik lett. Ezúttal nem tudott beleszólni a győzelemért folyó harcba a Turi-Percze kettős, akiknek az első napon a tankoló zóna előtt fogyott el a benzinjük, és úgy kellett betölteniük a Mitsubishi Lancer Evo IX-est. A párost még egy kuplungprobléma is hátráltatta szombaton, ami miatt csak alapjáraton tudtak elrajtolni.

Ifj. Tóth Peugeot-ja harmadik nekifutásra sem tudta legyőzni Asi Mitsubishijét



Az utolsó Zagyvarónára, ifj. Tóthhoz hasonlóan ők is intermédiát raktak fel előre, és ők is megforgottak. Ennek ellenére a negyedik helyüket senki sem veszélyeztette. Az ötödik, hatodik helyen futott be a verseny két legjobb külföldi párosa. A Salgó-Gemer Rali ugyanis a magyar mellett a szlovák értékelésbe is beszámított. A Melicharek-Lasevic páros Mitsubishi Lancer WRC-vel az ötödik helyen végzett, két perccel

lemaradva Asitól, míg a Drotar-Banoci kettős Skoda Fabia WRC-vel lett a hatodik. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a két WRC-vel azért illet volna megverni a magyar N-es és Szuper-2000-es autókat...) A magyar értékelés ötödik helyéért többen is versenyben voltak. Először az Elek-Ferencz páros jelentkezett be érte, de az ő esélyeik egy defekt miatt elszálltak,

MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!



autohifi - digitfényképező - CD/DVD
erosító - hangfal - házimozirendszer
hifi - mp3 lejátszó - navigáció projektor
televízió - videokamera - háztartási gép

AV PLANET
WWW.AVPLANET.HU

www.vanilin.hu
Már Budapest hét pontján!



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



MAGÁNVÉLEMÉNY

Messze nem sikerült olyan jól a Salgó–Gemer Rali, mint tavaly. A verseny most is izgalmas volt, de főleg bosszankodtak a versenyzők és a szurkolók. A kétnapos futam szlovák részével semmi baj nem volt. Ott egy kicsit lazábban veszik a szabályokat, és ha egy autó felborul az út közepén, akkor szólnak a rajtban, hogy mindenki vigyázzon, nem szakítják meg a versenyt, nem megy be a rescue autó és nem borul az időterv. Amint átért a mezőny Magyarországra, mindez nem volt elmondható. Először is egy kemény versenynap után nem feltétlenül szerencsés prologéjellegű szakaszt rendezni egy látványos autózásra teljesen alkalmatlan, gödrökkel tarkított salakpályán. Főleg nem úgy, hogy a mezőny vége két órát vár, hogy tét nélkül körbeguruljon. A kisterenyei körgyorsasági nagy tetszést váltott ki a szurkolók körében. Igaz reggel volt egy kis kavarodás, mert a pálya egyik része nézők elől elzárt terület volt, a másik része pedig magánterület, aminek háboríthatatlanságát egy egész osztag rendőr őrizte. Sokan joggal tették fel a kérdést, hogy akkor honnan nézzék a versenyt? Mert az erre a célra kijelölt dombról meg a gáztól nem lehetett látni a pályát. A versenyzők szintén joggal kifogásolták a pálya murvás részét, amelyet a mezőny gyorsan kijárt és mély nyomvályú keletkezett. Itt aztán szakadt minden az autóról. De reménykedjünk benne, hogy jövőre keményebb lesz a talaj, a rendező lekaszáltatja a nézőknek kijelölt helyet és a magánterület amúgy nem is annyira ellenséges gazdája is megfertőződik egy kicsit a rali szeretetével. Mert ha ezeket sikerülne megoldani, nagyon komoly ralicentrum lehetne Kisterenyéből.

és annyit veszítettek, hogy a verseny többi részét már csak a maguk szórakoztatására teljesítették, az utolsó gyorsasági után pedig mivel nem voltak pontszerző helyen, ki is álltak. Utánuk a Balogh–Zentai kettősé lett az ötödik hely, nekik azonban az áramtalanítójuk gondolta úgy, hogy elérkezett a verseny vége, és az utolsó gyorsasági előtt kiestek. Ekkor vette át az ötödik helyet a Botka–Szenner páros, akik az első napon egy defekt miatt veszítettek, de ezt leszámítva elégedettek

voltak a versennyel, és azt ígérik, hogy a következő futamokon már a kicsit külön ligában versenyző első négyvel is felveszik a versenyt. Trencsényi állandó navigátorának betegsége miatt az utolsó pillanatban ugrott be mellé Vinoccai Attila a jobb egybe, ám a friss páros jól teljesített és az abszo-



Balra a dupla defekttel autózó Kozma-Békési kettős, jobbra a megpördülése miatt a végén a harmadik helyre visszacsúszó Herczig-Baranyai páros

C2-vel nagyon keményen hasítottak Szlovákiában. Az első körgyorsorson azonban defektet kaptak, amivel elvesztettek pár helyezést. Igaz, az utolsó Zagyarónát négy intermédiával megnyerték, ami jégeső ide vagy oda, nem kis teljesítmény egy Szuper–1600-as autótól. A kétkerekesekek között természetese-

lút nyolcadik, magyar értékelésben pedig a hatodik helyet szerezték meg. Az első Zagyaróna után még a magyar értékelés hatodik helyén állt a Bútor–Holczér kettős, akik a Szuper–1600-as Citroën

sen ők voltak a leggyorsabbak, és a magyar értékelésben is a nyolcadik helyen végeztek. Az A7-es kategóriában Eger után újra a Pálinkás–Bagaméri kettős volt a leggyorsabb Honda Civic-vel, fél perccel verve a Szabó–



Gódor páros Renault-ját. Szabó tavaly egy N-es Mitsubishivel nyerte meg a Román Ralibajnokságot, és az idén is nyert már kint egy futamot. A kétkerekhajtású Cliót egykori navigátora, Takács Attila ajánlotta fel neki, an-

nak emlékére, hogy pont tíz éve versenyeztek utoljára együtt kétkerekhajtású autóval, a Golf kit-carral. Szabónak persze nem okozott sok gondot a kiesett tíz év, és ha egy kicsit jobban magára tudta volna állítani az autót, akkor még



Budavári Zoltán ismét nagy csatát vívott az S-csoportban, végül a 4. helyen fejezte be a versenyt

MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!



autohifi · digitálénykepezo · CD/DVD
erosito · hangfal · hazimozirendszer
hifi · mp3 lejatszo · navigacio projektor
televizio · videokamera · haztartasi gep

AV PLANET
WWW.AVPLANET.HU





Kövár Barnák a Clioval ismét látványosat autóztak, az eredmény azonban egy pályán töltött „ötperces” defekt miatt ezúttal elmaradt



csodákat is láthattunk volna tőle. Így csak annyit mondott a célban, hogy Bútor és Pálkás is nagyon gyorsak voltak.

Mindössze egy célba érkezője volt az A6-os kategóriának, amelyet az idén már harmadszorra a Magyar–Budai kettős nyert a kategória nem éppen legizmosabb Suzuki Swiftjével. Ez önmagában nem túl nagy eredmény, de Magyar A csoportban is ötödik lett, és csak Bútor valamint három A7-es autó előzte meg. Most is Magyar nyomában volt az N2-es Suzuki Swifttel a Demjén–Schweighardt páros, akik gyorsaságuk mellett egyre inkább a megbízhatóság terén is az élen járnak, lévén a fiatal tehetségként aposztrofált Demjén Martin eddig Magyar Mikihez hasonlóan százszázalékos a kategóriájában. Demjén mögött a Drávucz–Zsiga és a Hoffer–Vas kettősök végeztek az N2



dobogóján. Új győztest avattunk N3-ban, ahol a Krupa–Bagdány páros volt a leggyorsabb megelőzve a Bíró–Kiss és az első két versenyt nyerő Hibján–Szilágyi kettőst. S csoportban most is a Matics–Viczena kettős volt a leggyorsabb, az idén a nyakukon maradt A-s Evo VII-es Mitsubishivel, akiket a Boroznaki–Kiss páros követett egy Evo VI-ossal, bár helyenként kifejezetten zsigulisan közlekedtek a Mitsubishivel.

A harmadik helyet a Szíjj–Nyirfás duó szerezte meg. A valódi Zsigulik kategóriájában az Eger Ralit is megnyerő Fogasy–Szabó páros nyert VFTS-sel, a Bütösi–Molnár duó 21074-es, és a Kiss–Zeida kettős Lada VFTS-e előtt. Az Országos Ralibajnokság negyedik futamát, az idei első murvás versenyt június 18 és 20 között rendezik Bükkfürdőn, az egykori Szombathely Rali pályáin.

A Salgó-Gemer Rali végeredménye

1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:20:08,0
2. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+19,5
3. Herczig–Baranyai	Skoda Fabia S2000	+35,4
4. Turi–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+50,8
5. Botka–Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:25,5
6. Trencsényi–Vinocszai	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:45,7
7. Bútor–Holczer	Citroën C2 S1600	+04:01,0
8. Pethő–Bacigál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+04:01,1
9. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+04:27,5
10. Pálkás–Bagaméri	Honda Civic Type-R R3	+06:43,2

Salgó-Gemer kategóriagyőztesek

N4:	Asi–Pikó
A7:	Pálkás–Bagaméri
A6:	Magyar–Budai
N3:	Krupa–Bogdány
N2:	Demjén–Schweighardt
S1600:	Bútor–Holczer
S4:	ifj. Cseh–Dobos
S3:	Matics–Viczena
S1:	Fogasy–Szabó

Országos Rali Bajnokság állása

1. Asi	60
2. ifj. Tóth	42
3. Turi	35
4. Herczig	28
5. Hadik	16
6. Turán	10
7. Botka	8
8. Osváth	8
9. Pethő	7



AUTÓVÁLTÁS – VÁLTÓRONTÁS

A Bakó László-Gyöngy Imre páros beszámolója

Kényszerű autóváltással indult számunkra a Salgó-Gemer Rali, hiszen a C2R2 nem készült el időben, így nem maradt más hátra, a régi autónkkal kellett elindulni.

TDH, Kovács-Barna, Bartha



Bakóék C2-ese a miskolci kaland után még nem épült újjá, így egy Saxóval álltak rajthoz a Salgón

A Saxo Egerben jól teljesített a másodosztályban, így bizakodva vártuk, hogy velünk is hasonló tempóra lesz képes. Nem sokat tudtunk tesztelni a kocsival, hiszen lekötött minket a másik autó minél gyorsabb talpra állítása, de nem is tápláltunk olyan reményeket, hogy hasonló tempót fogunk tudni autózni, mint egy évvel ezelőtt. Egyrészt ezzel a kocsival 8 hónapja nem mentünk versenyszerűen, és kicsit szokatlan volt, hiába versenyeztünk vele sokat az elmúlt években. A másik ok a miskolci borulásunkban kereshető. Hiába szól úgy a mondás, miszerint ha a ló ledob a hátáról, minél hamarabb vissza, kell ülni! Ez jól hangzik, de az igazság az, hogy azért nem felejtjük el, hogy egyszer ledobott.

Az emlékek súlya talán látható is volt rajtunk a szlovákiai első gyorsaságikon, ahol még belülről is óvatosan gurultunk végig... Pénteken az átvételek után még kilátogattunk a ceredi és a kisterenyei gyorsaságikra a pálya vonalának felelevenítése miatt. Előbbi szakasz nagyon jó minőségű lett az elmúlt évekhez képest, új útburkolatot kapott, és igazán tempósan lehetett autózni rajta. Kisterenyén viszont már pénteken látszott, hogy komoly kihívás elé állítja majd a mezőnyt, ha megtartanak minden gyorsasági, mert az ígérek ellenére sem sikerült jó minőségű pályát építeni az összekötő szakaszokon. A szombat reggelt Szlovákiában kezdtük, hiszen az első gyorsasági rajtja volt a verseny

megnyitása. Mi már a szervizparkban is szinte eltévedtünk, amikor próbáltuk megkeresni a helyünket, ugyanis meglehetősen picire hagyták a helyet, nem számítottak ennyi indulóra a szervezők. Az első gyorsaságin tapogatózva haladtunk, próbáltuk megtalálni a megfelelő tempót. Ez csak a második körre sikerült, onnantól minden pályán nagyon sokat javítottunk magunkhoz képest is. Láttuk, hogy nem tudunk az elejével egy időket futni, így biztonsági autózás mellett törekedtünk célba érni. Szombat estére így sikerült a magyar értékelés 2. és az A/6 kategória 4. helyére beérnünk. Gondmentes napot hagytunk magunk mögött, így indultunk az ózdi salakpályás megmérettetésre. A stadionba érve sajnos már látszott, hogy sem időben, sem a pálya minőségében nem a versenyzőkre gondoltak a szervezők: a talaj a kereket elnyelő gödreivel inkább egy murvás versenyre hasonlított, az időbeni csuszás pedig esti versenyt formált a 16 óra utáni érkezésből... A szakaszon csak gurulva haladtunk át, hiszen az előttünk indulókat látva nem akartunk sem defektet kapni, sem megütni a futóművet valamelyik méretes kátyúban. A vasárnap reggel megint várakozással kezdődött, de amint eltakarították az útra folyt olajat, biztonsági autózással teljesítve a szakaszt, csak a 2. helyezést szemünk előtt tartva folytattuk. Kisterenyén is ebben a felfogásban rajtoltunk, és fejeztük is be a szakaszt – igaz a gyors vége fele már furcsa zajokat hallatott a váltónk második fokozatban. A gyorsról kiérve tudatosult bennünk, hogy valami nincs rendben, mert a kettest már nem lehetett használni. A szervizparkba érve, az idő rövideje miatt úgy döntöttünk, hogy óvatosan végigmegyünk a hátralévő szakaszokon. Az aszfaltos ceredi pályával nem is volt semmi gondunk, hiszen ott kímélve a váltót inkább csak 1-4-5 sebességi fokozatban közlekedtünk, a kisterenyei részen azonban a taktika csődöt mondott, mert egy összekötőn a váltónk végleg elfelejtett minden fokozatot. Csalódottan szálltunk ki a kocsiból, hiszen nekünk nagyon kellett volna a 2. helyért járó 8 pont a bajnokságban, így azonban már a második mínuszos versenyünket tudhatjuk magunk mögött. Most az elsődleges célunk az, hogy a C2 minél hamarabb versenykész állapotba kerüljön, de szerencsére már most látszik, hogy minden feltétel adott a szombathelyi induláshoz.



TANULTAK BELŐLE

A Full-Gas Racing Team már a következő futamra koncentrál

Már az első gyorsasági szakaszon gondjai akadtak a Full-Gas Racing Team párosának, és a fiúk hiába küzdöttek, végül a verseny hajrájában mégis kénytelenek voltak feladni az ob 3. futamát. Kazár Miklós és Szőke Tamás így már a júniusi murvás meccsre koncentrál.

Full-Gas, Bence, Bartha



Miki: Nem tudok úgy versenyezni a raliban, mint a qudban, mert egyelőre nincs meg az igazi rutinom hozzá. Rá kellett jönnöm, hogy annyival kell mennem, amennyire képes vagyok, hiszen nincs húsz közös verseny mögöttünk... Azt mondom, hogy most kaptam egy pofont és ezért az elmúlt hétvégét alaposan át kell gondolnunk és ki kell elemeznünk. Úgy érzem, hogy túl gyorsak akartunk lenni magunkhoz képest, ám ezúttal szerencsénk sem volt. Már az első gyorsor volt egy korlátérítős megforgásunk, ami után 80 lóerős utcai autó lett a versenykocsiból. A szombati nap utolsó szakaszán pedig kivittünk egy reklámtáblasort. Vagyis tényleg csak ismételni tudom: annyit kell megoldanunk jelen pillanatban, amennyire képesek vagyunk. Azt hiszem, hogy nem szégyen ezt bevallani. Nem mehetek el szó nélkül ugyanakkor mellett, hogy enyhén szólva is óriási csapódás volt az ózdi prológ salakjának minősége... „Ülj le, fiam! Egyes!” – ennyi jut róla eszembe. A szlovák pályákat – amelyek hibátlanok voltak – leszámítva itthon tulajdonképpen csak a zagyarónai emlékeztetett ralipályára. Kisterenyén sok volt a lassító, és az sem tetszett, hogy két körre csökkentették a szakaszt. Persze a zagyarónai első kör is úgy kezdődött (?), hogy csúszott fél órát. Nem hiába mondta is több versenyzőtársam, hogy „na, hazajöttünk...” Átgondoljuk a tör-



téteket, és azt hiszem, hogy teljesen más célokkal és stratégiával fogunk már a következő futamon versenyezni.

Tomi: A teszteken már voltak problémáink, hiszen tönkrement a kuplung, majd másnap kaptunk egy defektet is. Azaz az előjelek nem voltak túl pozitívak. Aztán persze az első gyors megint mumus lett. Az utolsó kanyarkombinációban a szalagkorlással kötöttünk

közelebbi kapcsolatot, aminek következtében megsérült az intercooler, így nem volt igazán turbóknk. A következő két szakaszon ezért nagyon lassúak is voltunk, és ki is akartunk állni. Hogy ez nem így történt, az a csapat rábeszélésének volt köszönhető, akik biztattak minket, hogy menjünk tovább. Vasárnap folytattuk, és azt hiszem, hogy a körülményekhez képest sem Zagyaróna, sem Kisterenye nem sikerült túl rosszul, mert amit lehetett,

azt kihoztuk belőle. A tízes gyorsaságin viszont egy poros, felhordásos helyen – ráadásul már nedves úton – becsúsztunk egy árokba... Mire kihúztak minket, már otthagytunk majdnem 6 perccel. Annak tudatában sajnálom leginkább, hogy nem értünk célba, mert közben is gondokkal küszködtek, kiálltak, s talán némi szerencséjével pontot szerezhettünk volna. Ez van, ebből is tanulunk, nem siránkozunk, hanem dolgozunk tovább!





www.maxxenergy.us

HÁTTÉR

RALI

ÖSSZEÁLLT

A TAXI4 pilótája 2. lett a kategóriájában

A Salgó Ralin két versenybe is neveztek Boroznaki Tibiék: a magyar bajnokságon kívül a szlovákban is megmérték magukat. Az előbbiben az abszolút 11. és a kategória második, míg utóbbiban az abszolút negyedik és az A/8-ban szintén második helyen zártak.

Pájer Ani, Bencze András



A célba érkezést és a kategória második helyet jó jelnek tartja Boroznaki, és reméli, hogy innen már csak felfelé vezet az út



– Ezúttal minden rendben volt veletek a verseny során?

– Nem egészen, az első napon a fékünk elkezdett rakoncátlankodni. Másnapra sikerült javítani rajta, de nem lett teljesen jó, úgyhogy jócskán hátráltatott minket ez a hétvégén. Iszonyúan rázott a kocsí, ahogy melegegett a fékünk, és elég nehéz volt úton tartani. Rossz volt vezetni, de a legnagyobb baj az volt, hogy nem bíztam igazán a kocsiban, úgyhogy inkább ráhagytam a féktávokra is és a kanyarokat is megtiszteltem: óvatosan próbáltunk menni a szakaszokon. Nem tudjuk még mi okozta, mert még nem szedtük szét a kocsit,

de azért remélem, a következő futamra megtaláljuk a hibát.

– Ehhez képest akkor a második hely nem is kis teljesítmény...

–Határozottan nem az! Elégedett is vagyok, bár már második versenyen autózunk a második helyen és környékén, de most végre sikerült is célba vinni az autót, és dobogóra állni a végén.

– Az eső mennyire viselte meg a pályákat?

– A szlovák részen semmi gond nem volt, nagyon jók voltak a pályák mind minőségileg, mind a rendezést tekintve. De amint

átértünk a magyar oldalra, már akadtak gondok: az őszi salakpályán például nem elég, hogy sokat kellett várunk, de még a stadion talajának minősége is szörnyű volt. Amikor rendbe tették a sok kihordott részt, akkor is a quad-osok mentek rajta, és csak utána mi, úgyhogy a pálya javításából semmit nem éreztünk. A ceredi gyors olyan volt, mint amilyennek megszoktuk, a kisterenyei körgyorson viszont nagyon sokat dolgoztak a rendezők, hogy a murvás rész jó legyen, és így is lett.

– A TAXI4, mint főtámogatótok mennyire elégedett veletek?

– Szerintem ők is örülnek, hogy végre dobogós helyen értünk célba, mert biztos ők is hiányolták már ezt a kis sikert – remélem, a folytatásban is így megy majd, és nem hátráltatnak ezek a bosszantó, apró műszaki hibák.

– Három verseny eltelt: kit tartasz a legnagyobb ellenfelednek a mezőnyben?

– A kategóriánkban Matics Misit, aki rutinosabb és gyorsabb is nálam.



– Andris megbarátkozott már a kocsival?

– Szerintem teljesen, és azt mondhatom, hogy én is. A tempót már talán megszoktuk, de kicsit néha talán túl óvatosak vagyunk. Nem vagyok én sem elég bátor, mert csak ott van a fejemben, hogy haza kell majd egyben vinnünk a kocsit... De ennek ellenére szerintem elég jókat autózunk, és próbálunk minél gyorsabban menni. A kocsí beállításait kell még megtanulnunk, elsősorban a futóművet kéne tudnunk jobban szabályozni: keménység, kanyarstabilitás, ilyesmik.

– Van olyan, aki segít nektek ebben, vagy magatoknak kell kitapasztalni?

– Nekünk kell, de éppen ezért próbálunk minél több kilométert gyűjteni: legutóbb is pont emiatt mentünk el a tatabányai RTE futamra. A következő versenyünk előtt, Szombathelyen, ha minden igaz, lesz egy hivatalos tesztlehetőség. Ha lesz, azon is mindenképpen ott leszünk. Muszáj, mert az autó leginkább tapasztalati úton tanulható meg.



CSATÁBAN AZ ÉGIEKKEL

A közkedvelt esztergomi utakon zajlott az RTE III. futama

Május utolsó hétvégéjén Esztergomban került sor a Grepton Rali-Túra Bajnokság III. futamára, ahol majdnem minden kategóriában nagyon szoros küzdelmeket vívtak a versenyzők.

Juhász Veronika

Hummer, Hajóka, Hollár

Összesen 114 versenygép állt rajthoz X. Ventiv Group – Esztergom Ralin és autózta végig a Lábatlan–Bajna és Tardos–Bikolpuszta gyorsokat. Sokaknak nagy fejtörést okozott a megfelelő gumi kiválasztása, hiszen vasárnap zivatar volt várható. Csak az volt kérdéses, hogy mikor és mekkora. Aztán gyorsan kiderült: az 5. gyorsnál le is szakadt az ég, és tömérdek csapadék zúdult az utakra. Így saj-

nos etapra került sor, mivel a lábatlani résznél a sáros, csúszós útviszonyok nem voltak alkalmasak a verseny befejezésére. Az első nyolc helyért most a Mitsubishiik vívták a nagy csatákat. Az abszolút időket tekintve – még eső gumik nélkül is – a Lovász–Berényi páros volt a leggyorsabb. Utánuk egy lábatlani megpördülés miatt nem sokkal lemaradva a Nagy M.–Nagy T. testvérpár következett,

harmadikként a Hevesi–Bottyán duó ért célba. Igazán szoros verseny alakult ki a H3-ban is, ahol végül a Végh–Balogh páros majdnem két másodperces előnnyel tudta megelőzni a Tajmel–Csendes kettőt. A H2-es kategóriában az első helyet ismét a Czene–János páros érdemelte ki, annak ellenére is, hogy a csibegyári első lassítót egy az egyben elvitték. A nehéz indulás ellenére a H1-ben a Kiss–Szollár duó bizonyult legjobbnak. Az N3-as géposztályban Gyarmati–Szilassy páros győzedelmeskedett, bár nem tudták kihozni magukból a maximumot. Igen szoros küzdelemnek lehettünk a szemtanúi az N2-es kategóriában, ahol Bartha–Gáspár bizonyult a legügyesebbnek, N1-ben pedig Tóth–Hajdú páros mondhatta el ugyanezt magáról. A Sajtós–Diósi kettős ismét az első helyet büszkélkedhetett az A3-ban, míg A2-ben Gyuriczky–Gáll állhatott fel az dobogó legfelső fokára. Az A1-ben Brunczvik–Malek végzett a legelölkelőbb helyen. A különleges futam után a versenyzők és a szurkolók is kíváncsian várják a következő murvás futamot, június 19-21-én Szombathelyen, hiszen ez a pálya újdonságnak számít az RTE versenyhelyszínei között.

Az esztergomi futamon is nagy galibát okozott az eső



AZ AUTÓ A FONTOS

Makita Racing: Ősz örült, Domonkos szomorkodott

A X. Ventiv – Group Esztergom Rali meglehetősen kalandosra sikeredett a Makita Racing két különítményének, de a párosok összességében pozitív tapasztalatokkal zárták a versenyt.

TDH

Hummer, Hajósi



„Érdekes tapasztalatokat szereztünk a hétvégén és az autónkon végrehajtott fejlesztéseket követően úgy látszik, megtanultam autót vezetni. Sajnos ezek fényében jól látszik, hogy ez a sportág is mennyire elment a technika irányába: csak csúcsautóval érdemes rajthoz állni” – mondta a Tekeres Laura navigálása mellett vezető Ősz László, akit a hétvégén elért jó eredményekről kérdeztünk. „Végig csatába tudtam maradni Szíjj Zsolttal, aki jelenleg az első osztályában az S kategória 2. helyezetteje. Ez számomra bizakodásra ad okot. A verseny egyébként jól szervezett volt, és a rendezők rugalmasan kezelték a szin-

te már természeti katasztrófára hasonlító időjárást. Sajnos egy gyorsaságit etapként teljesített a mezőny, de ezzel megkíméltek bennünket a további csúszástól és bal-

esetektől, hiszen a pálya alkalmatlan volt a folytatásra, sőt életveszélyes részek is voltak benne.”



Egy csapat, két vélemény: Ősz Lászlónak tetszett a verseny, Domonkos László örül, hogy túl van rajta

A Domonkos László–Lencsés Zsolt kettős is érezhette a nem mindennapi időjárás nehézségeit. „Igazi kalandtúra volt az esztergomi hétvége” – nyilatkozta a pilóta. „A felkészülés sajnos nem sikerült időben, és a szombat hajnalig tartó szerelés árán sikerült csak odaérnünk a versenyre. De a programozás során így is fellépett egy hiba, amit a futam végéig nem is sikerült elhárítani, így az autó a teljesítményének mindössze 70-80%-át adta le! De ami az i-re a pontot feltette, az a gumiváltás volt, hiszen amikor először nekünk kedvezett volna az idő, a versenyigazgató etappá minősítette a szakaszt. Murvás folytatás következik, és arra már időben készen leszünk. Nagy reményekkel vágunk neki, hiszen már többször voltak sikereink ezeken a pályákon...”



FORDULATOK FUTAMA

Harmadszorra Szalay Balázs állhatott a dobogó tetejére

A Tereprali Országos Bajnokság harmadik fordulója bővelkedett fordulatokban. A Kapuvár környéki pályákon végül az Opelrel versenyző Szalay Baláznak jött ki legjobban a lépés.

Tereprali.hu

Tenk, Kovács-barna

Pénteken a nagy közönségérdeklődés előtt futott prologon a T1/T2 kategóriában a legjobb időt a Korda Erik-Tóth György páros futotta, akik autójukkal egy zárószalagot diadalmasan lobogtatva érkeztek be a célba. A második a gyorsaságáról és vakmerőségéről

méteren egy vitatott itinerjelzés miatt rossz helyen kanyarodtunk. Emiatt ráhajtottunk egy fatuskóra, és a defektes gumival már csak jóval lassabban tudtunk beérni a célba” – mesélte Bunkoczi László. Korda Erik szerényen nyilatkozott pénteki első helye-

diktálni az itinert, csupán hangosan kiabálva. Talma a hangos szavakat azonban nem hallotta, ennek ellenére nagyon ügyesen, a többiek nyomvonalát követve vitte végig az Opelt a helyes útvonalon. „El voltam foglalva a saját kábelem ellenőrzésével. Ezért nem tudtam arra figyelni, amire igazán kellett volna. Azért a nyolcadik rajthelyet jó eredménynek találok így elsőre” – mesélte. A Motor/Quad kategóriában Somfai Mátyás okozott meglepetést, aki idei első versenyén a legjobb eredményt érte el a superspeciálón saját kategóriájában. Mészöly Tamás a második, Hangodi Zoltán a harmadik lett. „Nagyon élveztem az első négy kilométert. A pálya nagyon gyors volt. Az itinert alig néztem, követtem a kitaposott útvonalat és a szalagot. Alig várom a holnapot!” – lelkesedett Somfai.



Kapuváron ismét változatos viszonyok között autózhatott a magyar tereprali krémje, sokan már a prologon sem kímélték a technikát



géről híres Fazekas Károly és navigátora, Maurer Péter lett, mögöttük Porizék Zdenek és Marek Cykora végzett, így az első három ebben a sorrendben rajtolhatott másnap az „éles” versenyen. A bajnokság élmezőnyébe tartozó Palik László-Darázsi Gábor, valamint Szalay Balázs-Bunkoczi László párosa defektet kapott, így a mezőny hátsó felében végeztek. „Az utolsó néhány száz

zéséről: „Igazából nem éreztem túl jónak a teljesítményem. Nem volt időm tesztelni az autót, valójában a mai superspeciál volt a teszt. Ehhez képest jól sikerült.” A verseny „sztárpilótája”, Talmácsi Gábor és navigátora, Stefano Favaro első teljesítménye meglehetősen extrém körülmények között zajlott. A menedzser ugyanis elfelejtette bekapcsolni az átbeszélőt, emiatt nem tudta

A szombat délelőtt meglehetősen vegyesre sikeredett a mezőnynek Kapuváron, a futam első két szelektívje számos meglepetést okozott, és jó néhány forfaitolás született. „Igazán terepralisra sikeredett az útvonal. Nagyon élvezzük a futamot, jó gumit választottunk, nem tévedtünk el, az autó remek” – örült Kéry Szilveszter. Mások már kevésbé lelkesen nyilatkoztak. „Elment a töltésünk, kicsúszott egy vezeték a kocsiban. Emiatt ki kellett állnunk és forfaitolnunk kell az SS2-t” – mondta Varga Imre. Egyéb versenyzők is forfaitolásra kényszerültek, pl. az Apáthy Zoltán-Erős Gábor páros, vagy a Lukács András-Szegedi Ferenc kettős. A délelőtt szomorú híre volt

még, hogy Benik Balázs navigátora, Lukács József megsérült, amikor véletlenül egy mély gödörbe hajtott a páros, és a hírek szerint Josi a baleset következtében idén már nem is ülhet versenyautóba, mivel eltört a gerincének az egyik alsó csigolyája. A nap végére aztán Kordáék vezettek 1 perc 19 másodperces előnnyel, mögöttük Szalay Balázsék, harmadikként Fazekas Károlyék haladtak. A hivatalos program félidejében úgy tűnt, hogy a bajnokság harmadik futama meglehetősen kiélezett csatát hoz, az élmezőny első és negyedik tagját például csupán 2:10 másodperces különbség választotta el ekkor egymástól. „Kellemesen elfáradtunk ezen a mozgalmas napon. Szokásos kétkerekűzésünk is megvolt, amikor megcsúsztunk egy szántásban. Alattomos gödrök voltak a pályán, a navigátorom sokat panaszkodott hátfájásra. Jól gyorsultunk, de nem elég jól. Holnap össze kell szednünk magunkat, ha az első helyen szeretnénk végezni” – mesélte Fazekas Károly, aki aznap a legtöbbet hozta ki autójából. Korda Erik, aki a nap végén még a bajnokság élén állt, szétértett karokkal magyarázta a szombatját: „Én úgy éreztem, gyorsabban nem is mehetnék, tövig nyomtam a gázt, hiába kiabált velem Gyuri, a navigátorom,

ennek ellenére a három perc előnyöm elpárolgott. Szalay, Fazekas és Palik a nyomomban vannak.” A Palik-Darázsi páros meglehetősen szerencsés napot tudhatott maga mögött. „A legelső gyorsot elrontottuk. Volt egy 800 méteres kitérőnk, ami miatt 2 percet elvesztettünk. A második szelektív simán ment. A délutáni két szakasz nagyon jól összejött, bár a GPS-ünk jelzése helyenként akadozott” – nyilatkozott a navigátor, Darázsi Gábor. Az Opel Dakar Team tagjai ma nem voltak Fortuna kegyeltjei. Apáthy Zoltán sztoikus nyugalommal ecsetelte szombatját: „A mai első szakasz a navigátorommal, Erős Gáborral való összeszokásról szólt. A második szakaszon már egészen jól megértettük egymást, a baj csak az, hogy elrepült az egyik első kerekünk, valószínűleg anyaghiba miatt. Az autó így irányíthatatlanná vált. A nézők közé is begurultunk, de ügyesen rebbent szét a publikum. Délután már nem tudtunk elindulni, így a forfaitolás holnap reggelre marad.” Talmácsiéknál először nem működött az ablaktörő, utána nem volt összerékhajtásuk, emiatt lassabban haladtak. Az utolsó szakaszon aztán eltört a féltengelyük, így egy

szakaszt sem tudtak igazán élvezni, csak reménykedtek, hogy szebb holnap vár rájuk. A sok nehézség ellenére azonban még mindig volt versenyző, aki pozitívan nyilatkozott. „Gyorsan megyünk, jókat csúszkálunk a fűvön, élvezem az első magyar versenyemet!” – mesélte Liszi László navigátora, Sin Zoltán. Az utolsó nap azonban további meglepetéseket és nehézségeket is tartogatott: a győzelmi esélyekkel rajtoló Korda Erik például patakba esett, Palik László pedig kénytelen volt feladni a versenyt egy rosszul sikerült gumiválasztás miatt. A nap legjobbja kétség kívül Szalay Balázs volt, aki szinte hiba nélkül, egyenletesen, szép tempóban teljesítette a három gyorsasági szakaszt. „Nagyon nehéz volt a pálya, pláne az éjszakai esőzés után. A körülmények miatt sok versenyzőnek akadt problémája. Nálunk is volt egy kritikus helyzet, a rajt után az első 300 méteren repültünk egy óriásit egy bukkanó miatt. Ez az incidens intett minket óvatosságra, és a megfontoltabb vezetési stílus segített. Úgy érzem, mi alkalmazkodtunk a legjobban.” Palik László napja nem a jó döntésekről szólt. Így nyilatkozott: „Reggel úgy





Fazekas Károlynak végre nem csak gyorsasága, szerencséje is volt



Nem kezdődött jól a futam a Bálint-Marton párosnak, akik a városközponton áthaladva elgázoltak egy motorost. Bár komolyabb személyi sérülés nem történt, a rendőrség és a tűzoltóság lezárta a baleset helyszínét

határoztunk, hogy kipróbálunk egy új mintázatú sárgumit. Nem vált be, már az első szelektíven három defektet kaptunk. Kettőt ki tudtunk a pályán cserélni, de az utolsóval megszenvedtünk, 17 km-t kellett mennünk lyukas gumival. A harmadik gumit csak egy kölcsönkapott darabbal tudtuk helyettesíteni. A cserék ellenére a Nissan továbbra is irányíthatatlan maradt. Megcsúsztunk, nekimentünk egy fenyőfának és egy magaslesnek is. A hűtőnk emiatt kilyukadt, kénytelenek voltunk feladni a versenyt." Korda Erik és Tóth Gyuri, a bajnokságot vezető páros egy meglehetősen bagatell hibán csúszott meg, szó szerint. „A patak mentén egy gödör megdobta a kocsit, pedig csak hússzal mentünk. Emiatt a vízben landoltunk. Senki nem húzott ki minket, a záróautó pedig nem boldogult a mentésünkkel. Végül a saját



szervizkamionunk és csapatunk oldotta meg a helyzetet. Forfaitoltunk" – közölte a tényeket a Playboy Energy Drink versenyzője, aki végül a 9. helyen végzett, és így azért értékes pontokat gyűjtött a bajnokságban. Két élvonalas bukása a mezőny többi tagjának kedvezett. Fazekas Károly végzett a második helyen. „A mai napon egy métert sem tudtunk egyenesen menni, annyira csúszott a pá-

lya. Bár nekünk csak az első hely elfogadható, azért másodikként sem hullatjuk a könnyeinket. Örölnénk már egy száraz pályának is az első három idei verseny után." Kéry Szilveszternek ezúttal semmi sem állt az útjába. Bár az első gyorsasági szakaszon megsérült a Bowler futóműje, az első szervizbe érve egy pótalkatrésszel áthidalták a problémát. A második szakaszon ők is beleestek



Arcok a szervizparkból: Palik a kiesés, Benik a baleset után nem volt boldog, Talma ellenben örült a terepkalandnak



a patakba, de a könnyű Wildcat gyorsan kimászott a csatorna fogságából. Az idén először kormány mögé ülő Liszi László és első magyar versenyét élvező navigátora, Sin Zoltán elegán-

san ment végig a pályán. Végül egy GPS pont érintésének hiánya miatt kaptak büntetést, ami miatt a negyedik helyet érdemelték ki. Sok versenyző azonban nem látta meg a céldobogót. A cseh Porizek Zdenekék is fának ütköztek, hűtőrendszerük hibásodott meg. Lukács Andrásék, Viktor Chytkáék, Jiri Janecekék, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán, valamint Varga Imre és Hujber Imre sem tudta befejezni a kegyetlen futamot.

A motorosok, quadosok mezőnyében Fekete László tarolt, Mészöly Tamás állt a dobogó második fokára, míg a harmadik az új nevezőként futó Somfai Mátvás lett.

Végeredmény

1. Szalay Balázs–Bunkoczi László	04:41:43
2. Fazekas Károly–Maurer Péter	05:00:16
3. Kéry Szilveszter–Simon Péter	05:31:13
4. Liszi László–Sin Zoltán	05:39:53
5. Rónay Péter–Rónay Zoltán	05:43:15
6. Murczin Zsolt–Bagics Róbert	05:55:43
7. Juraj Ulrich–Daniela Ulrichova	07:13:51
8. G. Szwagryzk–P. Drakowiecki	07:28:42
9. Talmácsi Gábor–Stefano Favaro	07:35:15
10. Bálint Zoltán–Marton Dániel	09:19:51

A világbajnokság állása

1. Szalay–Bunkoczi	80
2. Korda–Tóth	56
3. Palik–Darázi	50
4. Fazekas–Maurer	39
5. Bálint–Marton	33
6. Kéry–Nyeste	30
7. Lukács–Szegedi	27
8. Liszi–Sin	20
9. Rónay–Galambos	16
10. Murczin–Bagics	15

A G+S Országos Terep-rally Bajnokság IV. futama

2010. június 11-13.

Subaru WRC bemutató!

Látványos nézői pontok | Sörsátor | Dollhouse tánciskola

Minden egy helyen, a Fábiansebestyéni Lovasparkban!

Szentestől ingyenes buszjárat!

www.rallyesport.hu
www.terepprali.hu

KAPUVÁRI KALAND

Korda Eriket csak a folyómeder tudta megállítani

Bizakodva tekintett a Rábaköz Kupa harmadik futama elé a Korda Racing versenyzőpárosa: Korda Erik és Tóth György nem titkolt célja az volt, hogy megőrizték a bajnokságban elfoglalt első helyüket. De aztán másképpen alakultak a dolgok...

Szántó Frigyes



A páros a mohácsi szezonnyitón aratott győzelme után Derecskén minimális, 3 másodperces különbséggel szorult a második helyre, így két futam után is az első helyet foglalják el a G4S Tereprali Bajnokság abszolút értékelésében. A Rábaköz Kupa idén másodszor szerepel a bajnokság naptárában és máris bekerült a Közép Európai Zóna sorozat állomásai közé, ennek köszönhetően 32 autó sorakozhat fel a kapuvári rajtdobogón, köztük a Korda Racing két párosával a Korda Erik–Tóth György és a Lónyai Pál–Garamvölgyi Zoltán duókkal. A versenyen 6 quados páros is rajthoz állt, itt a Korda Racing színeit ezúttal is Fekete „Schwarz” László képviselte. A hétvége aztán nem is kezdődött rosszul: a prológon a Playboy Energy Drink autója a legjobb idővel ért célba, így Korda Erik és Tóth György szombaton elsőként vághatott

ott folytatta a versenyt, ahol péntek délután abbahagyta, szakaszgyőzelmükkel tovább növelték előnyüket az összetettben. A nap hátralevő három szelektív szakaszán is az élmezőnyben autóztak és bár vesztek előnyükből, a nap végéig megőrizték első helyüket. „Elégedett vagyok az eredményünkkel és a teljesítményünkkel is. Az első nap után vezetünk a versenyben, és azt hiszem, ma sokkal többet nem tudtunk volna kihozni magunkból. Az meglepett, hogy a két délutáni pályán elég sokat hoztak rajtunk az ellenfelek. Attól eltekintve, hogy verseny közben elénk került egy utcai autó és feltartott minket, semmi különösebb kalandunk nem volt, úgy éreztem mindenhol átküldtük, nem értem, hol kaptunk ennyit. Holnap még vár ránk három szakasz, ezen kell beosztani valahogy az egyperces előnyünket” – nyilatkozta a pilóta a szervizparkban.

A tervet vasárnap aztán mégsem sikerült végrehajtani, amelyben nagy szerepet játszott, hogy alaposan megréfélt a Tereprali Bajnokság mezőnyét a Kapuvár környékén szombat éjszaka leesett eső, amelytől a pályák reggelre valóságos sártengerré változtak. A napot az abszolút első helyről kezdő Korda Erik–Tóth György páros a nyitó szelektíven becsúszott egy patakba, amiből nem tudtak kikecmeregni így két szakaszt is ki kellett hagyniuk. „Az első szelektíven becsúsztunk egy folyómederbe, ahonnan nem tudtunk kikecmeregni. Az autónak nem esett baja, de csak a záró autó tudott minket kihúzni, így a második szelektívet is ki kellett hagynunk” – kesergett a pilóta. „A záró szakaszra vissza tudtunk térni, ezt teljesítettük, de ettől nem vagyunk boldogok. Ahogy számolgattam a nyolcadik helyre lehetünk jók, ezzel sikerült megmen-tenünk pár pontot. Szalay Balázs ma nagyon gyors volt, őt nem tudtuk volna tartani, de a második helyet megszerezhettünk volna. Ez a futam dupla szorzóval számít a bajnokságba, az elvesztett pontok is dup-



FENT ÉS LENT

Az első számú autóénál kalandosabbra sikerült Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán péntek délutánja, mivel a prológ rajtjában derült ki, hogy nem működik a Nissanban az átbeszélő. Ennek fényében nem csoda, hogy a me-

zőny nagy részéhez hasonlóan egy kicsit ők is eltévedtek. Szombaton aztán fordult a kocka: a kettős két szakasz alatt 10 helyet javított előző napi helyezésén, félidőben az abszolút kilencedik helyen érkeztek a szervizparkba. A folytatás is ígéretesen alakult, Paliéknak sikerült előrelépni a nyolcadik helyre, de a záró szakaszon eltaláltak egy fát a Nissan jobb



hátsó kerekével, amely komoly károkat okozott az autóban. A versenyzők és a szervizcsapat ugyan még bizakodott a nap végén, de vasárnap a nagy erejű ütközés miatt már nem tudott elrajtolni a Nissan, hiszen a hátsó híd a szombati kaland során olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy a kettős az abszolút nyolcadik helyről volt kénytelen kiállni.

lán fájnak, de előre nézünk, felkészülünk a következő versenyre, amelyen szeretnénk minél közelebb kerülni Balázsékhoz.” A Korda Racing együttműködő partnerei: Playboy Energy, Metrober Kft., Bioextra Zrt., Corax Bioner Zrt.,

TAXI4, Fitness Trade Kft., Mercur Rent a Car Kft., Admiral Casino, Alabárdos Étterem, D&G, Rouge Café, Study Kft., Coloneli Kft., Metropolisz 2000 Kft., Probart Kft., G-Roby Kft., Alp-Favill 96 Kft., Tatár Pékség, Tigers Security, Polar-Immo Kft., Polar-HúsZ Kft.



„Az elvesztett pontok duplán fájnak, de előre nézünk.”



CSEPP TÖRŐDÉS CSALÁDJÁNAK!

MINDEN KOR GINKGOVAL



GINKGO BILOBA

Évezredek tapasztalatok alapján a ginkgo flavonoidok hozzájárulhatnak a szellemi frissesség és a jó közérzet megőrzéséhez.

GINKGO BILOBA & VÖRÖS PANAX GINSENG

A ginkgo biloba a ginseng gyökér kivonattal együtt a szellemi és fizikai erőnlét megőrzéséhez valamint az immunrendszer erősítéséhez járulhat hozzá.

GINKGO BILOBA & ZÖLD TEA

A ginkgo biloba zöld teával kiegészítve a szervezet méregtelenítésével járulhat hozzá egészségünk és szellemi frisségünk megőrzéséhez.

A TEREPA A MINDENE

Nyeste Róbert: Vezet, navigál, motorozik, kvadozik

Kapuváron a negyedik lett a quadosok között Nyeste Róbert, de saját bevallása szerint ebben a sportban a helyezés a legkevésbé fontos a számára. Hogy inkább mi? – erről is kérdeztem a futam után.

Pájer Ani

Tenk László

tam, hogy nem hívom ki magam ellen a sorsot, úgyhogy inkább kiálltam. Szerintem ezézt úsztam meg eddig a nagy sérüléseket, mert próbáltam ésszel, és a határvonalat meghúzva versenyezni. Arról nem is beszélve, hogy nem egy gyorsan kell örülni jót menni, hanem egész évben kell jó teljesítményt nyújtani...

– Kapuváron óriási sár volt: te hogy bírtad a quaddal?

– Iszonyúan élveztem! De komolyan! Mi, quadosok, ha szabad így fogalmaznom, egy versenyre „szívni” megyünk. Minél nagyobb „szívunk”, annál jobb a verseny. Sarkítok, de remélem, érti mindenki, hogy mire gondolok. De ami ennél is fontosabb ebben a sportban, hogy mi, quadosok nem csak együtt versenyzünk, nagyon jó barátok is vagyunk. Együtt szerezünk, nem óvjuk egymást, segítünk a másoknak, ahol tudunk. Nálunk nincs olyan, mint például az autókban, ha valaki árokba borul, még örülünk is neki, mert előrébb kerülünk: quaddal, ha baj van, nagyon nagy a baj. Mosolyogni megyünk a hétvégekre, és általában így is telik, és ez nagyon jó. Egyébként Kapuvár pont ilyen volt: az északi oldala nagyon kemény volt, de a déli kárpótolt mindenért, és nagyon jó volt. Az utolsó gyorsan ugyan leállt a quadom, és félreálltam, de vissza tudtam jönni, ám óriási büntetéssel – nem baj, én akkor is élveztem!

– Ezek szerint egész évben quaddal versenyzel majd?

– Nem biztos. Mondtam, hogy az autóhoz jobban húz a szívem. Most tök nagyképu



– Mielőtt a kapuvári futamról kérdezek, beszéljünk rólad, aki már mindenféle formában kipróbálta a terepralit – vezetél, navigáltál autóban, motoroztál, quadoztál – miért ragaszkodsz ennyire ehhez a szakághoz?

– Mert jó. Mészöly Tomival még 1988-ban egy csapatba kerültünk – én akkor voltam 17 éves. Tominak akkor navigáltam, de azóta is barátok vagyunk, most együtt quadozunk. A tereprali pedig 1992 óta rendszeresen része az életemnek: szerintem én vagyok az egyetlen, aki minden részét kipróbálta ennek a sportágnak.

– Melyiket élvezted a legjobban?

– Autót vezetni és quadozni: ez a két kedvencem. Az autó mondjuk közelebb áll a szí-



„A tereprali része az életemnek,
már minden formáját kipróbáltam.”

vemhez, de azzal az a baj, hogy borzasztóan drága. A quad mellett, hogy olcsóbb, sokkal összetettebb sport: gondolj csak arra, hogy ott a navigálás is a vezető feladata. A verseny minden centijén észnél kell lenni maximálisan: remek agytúra is egy-egy hétvége.

– De a quad veszélyesebb is...

– Igen. 80-100-120-as tempóval repkedünk: nem sokkal megyünk rosszabb időt, mint az autók. Borultam is néhányszor: Romániában estem egyszer hármat is, és akkor gondol-

leszek, de általában nem vagyok az: az utcán áll egy Mitsubishi Pajero, amivel idén az első versenyen indultam. Teljesen utcai autó, még a mélynyomók is benne vannak, és toronymagasan meg tudtuk nyerni vele a Challenge Open kategóriát: szerintem újra beleülök. De hogy mikor... Ugyanis hívnak navigálni is, de nemsokára elkészül egy M3-as BMW-m, amivel driftelni szeretnék – lehetőség nagyon sok van hál' Istennek, de még nem tudom, melyikkel élek majd.

MEGELŐZHETI A BAJT,
hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szervíz

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

HÁTTÉR

TEREPRALI

KIJÖTT A LÉPÉS

Harmadszorra második lett a piros BMW

Három tereprali futam után a legsikeresebben van túl Fazekas Károly: Kapuvárról az abszolút második hellyel tért haza. A pilóta azonban nem elégszik meg ezzel: tervezi, hogy ennél még jobb helyezést is begyűjt idén...

Pájer Ani

Tenk, Kovács-barna



A piros BMW-t nem kíméli Fazekas Károly, és ennek sokszor örülnek a nézők

– Hogy sikerült a kapuvári futam előtt az autó felkészítése?

– Szerintem többé-kevésbé jól, annyi hiányzott, hogy az új lengéscsillapítókat nem sikerült beszerezniünk, pedig erre Kapuváron nagyon nagy szükség lett volna, hiszen ott meglehetősen egyenetlen a talaj. De ettől függetlenül szerintem nem értünk el rossz eredményt – mondjuk kellett hozzá mások pechje is.

– De nektek sem volt kalandmentes a verseny...

– Nem, egyszer árokba csúsztunk, de szerencsére ki tudtunk belőle jönni. Egy jobb derékszögben el kellett volna fordulnunk, de megcsúsztunk a sárban és lesodródtunk. Szinte lépésben mentünk, de egyszerűen így sem tudott megkapaszkodni az autó. Végül addig nyomtam a gázt, amíg ki nem kaparta magát a kocsi.



– Nem hallok a hangodon, hogy „hű de jó verseny volt ez!” – a kapuvári nem tartozik a kedvenceid közé?

– Nem, nekem a sáros versenyek nem a kedvenceim... Az autónak sem, hiszen erősek és nehezek vagyunk, márpedig a sárban ez utóbbi pont hátrány, és az autó ereje sem feltétlenül előny.



– Ennek ellenére másodikak lettetek – elégedett vagy?

– Igazán elégedett az első hellyel lennék, de ez már mindenképpen jobb, mint az eddigi, idei eredményeink.

– A versenyről azonban konkrétan még nem ejtettünk szót: milyen volt a kapuvári hétvége?

– A prológon sikerült mennünk egy nagyon jó időt, és sajnos utolértünk egy autót, úgy hogy csak a másodikak lettünk. Utána leesett az eső, és akkora sár lett a pályákon, hogy borzalmas volt...! Nem lehetett tempót autózni, így az új motort sem nagyon tudtuk tesztelgetni. Viszont szerintem a futóművünk aránylag jól vizsgázott.

– Kell különösebben készülődtek a következő, fábianszabasi erőpróbára?

– Az autót folyamatosan próbáljuk finomítani, így ez lesz most is. Főleg, hogy az új gátlók bekerültek a helyükre, amelyekről én nagyon sokat várok: szerintem az autó úttartása és menetdinamikája jelentősen fog javulni. Ezen kívül – bár a motorunk úgy tűnik, rendben van – azért próbáljuk azt is tovább javítani. A szerelőcsapatom eddig is nagyon jó munkát végzett, most is bízom bennük, és nagyon hálás vagyok az áldozatos

munkájukért. Azok a pályák szerintem egyébként nagyban hasonlítanak majd ezekre a kapuváriakra: sík terepek, mezei utak és sok sárgödör. Remélem, végre lesz egy verseny, ahol nem sárban kell majd mennünk, mert már nagyon unom: eddig háromból három ilyen volt. Jó lenne már jó időben, jó talajon menni.

AZ ELSŐ ARANY

Szalay Balázs nyerte a harmadik bajnoki futamot

Szalay Baláznak nem jött be a tavalyi kapuvári verseny, idén azonban remekelt a rutinos dakaros: az első helyen sikerült célba vinnie az Antarárt.

Nyúl Eszter



Pénteken a prolog után nem volt boldog Szalay, ugyanis a pontatlan itiner miatt szinte az egész mezőny benézett egy kanyart az utolsó kilométeren. A baj nem is ezzel volt, hanem hogy ők még az első indulók között voltak és nem volt lejárva a pálya, így ugyanannak a rönknek hajtottak neki, mint Palikék és defekt hátráltatta őket az hátralévő szakaszon. Ezzel az utolsó előtti helyre rangsorolták párosukat, azonban élhettek a prioritásukkal és a harmadik helyről rajtolhattak szombat reggel, ami biztonsági okokból mindenképp ésszerű döntés volt. Szombaton a páros már felzárkózott a második helyre, vasárnap pedig átvették a vezetést és az első helyen végeztek. Ez a helyezés a bajnokságban nagy előnyhöz juttatta őket, mert duplaszorzós lévén a futam, 40 pontot zsebeltek be és jelenleg 36 ponttal a tabellát is vezetik.

A csapat kapuvári vendégpárosát Talmácsi Gábor és Stefano Favaro alkotta, akik összetettben a 9. helyen végeztek, kategóriájukban pedig a harmadikok lettek. Szombaton bőven

Szalay Balázs végre az élen fejezett be egy magyar futamot, de annak is örülni tudott, hogy a „vendégpilotának” szerződötett Talmácsi is elégedetten zárta a hétvégét



kijutott nekik a problémákból, ugyanis eltört a féltengelyük és elment a hajtásuk. Mivel a szervizidő nagyon szűkre szabott volt ezek orvoslására, így forfeitolni kényszerültek. „A tereprali nem az én sportágam, mert én a sprintember vagyok, itt pedig hosszú a verseny, folyamatosan koncentrálni kell. Az eredményen elégedett vagyok, tulajdonképpen elértem azt, amire számítottam. Végimentünk

és a középmezőnyben végeztünk. Tegnap sokat szenvedtünk, mert több műszaki gondunk volt, de ma simán végig tudtunk menni a szakaszokon” – nyilatkozta Talma a célban. – „Bár tetszik ez a műfaj, de még nem érzem, hogy eljött az ideje a váltásnak. Nem mondom, hogy nem fogok terepralizni a jövőben, de egyelőre tartok egy szünetet.” Benik Balázs és Lukács József csillagai nem állnak jól, ezen a versenyen sem tudtak célba érni. Ismét önhibájukon kívül kellett feladniuk a küzdelmet, bár most nem a technika hagyta cserben őket, hanem a mentők szóltak közbe. Az egyik bukkanónál roszszul érték földet és a navigátornak, Josinak megsérült a háta. Később derült csak ki, hogy csigolyatörést szenvedett, de szerencse a szerencsétlenségben, hogy műtétre nem volt szükség, ám idén már nem versenyezhet. A csapat Apáthy Zoltán-Erős Gábor alkotta párosa a mezőny végén végzett, mert szombaton kitört a jobb első kerekük és forfeitolni kényszerültek. A vasárnap reggeli pálya nem esett nekik jól, a Nissan dobálta a hátulját, a sáros pályán nagyon megküzdöttek az elemekkel. A szervíz alatt azonban állítottak



a futóművön, a nap pedig felszárította a pályát és végre egy parádésautóztak. Rónaiék szépen vették az akadályokat, ők a 6. helyen végeztek a versenyben, mellyel pontokat is sikerült gyűjteniük. Jól érezték magukat Kapuváron, nehéznek tartották, de úgy mentek rajta végig, mint egy jól összehozott páros. A Rónai család egy kategória harmadik helyezéért egy kupát is bezsebelt.

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



**RIGHT
GUARD**

LOCTITE


Schwarzkopf

KOMOLY KEZDÉS

Dömsöd: DUNA AUTÓ Autocross Országos Bajnokság

Jól előkészített pálya várta Dömsödon, a 2010-es idény nyitófutamán az autocrossosokat. Az évad elején tehát csak az volt a kérdés, vajon ki milyen fejlesztést tudott eszközölni a tavalyi zárást követően.

Gerlei Sándor, Anda Irén



Örvendetes volt látni, hogy új versenyzők is harcba szálltak az évadnyitón. A DIV TAX-ban (ez a tavalyi DIV I kategória új neve) Dömösi Róbert (ASC Dömsöd, Mazda 323) és a divíziót váltó Pallag-Bozsák Csaba (Hungary Autocross, Ford Escort), a DIV 3A-ban Illés Tamás (Kanizsa AC SE, Suzuki), valamint a visszatérő Brezovszki Sándor (Hungary Autocross, Suzuki), a DIV 3-ban pedig Oros Sándor (Túrkevei VSE, Porsche) voltak az idei újoncok. A pontszerzés ezen a versenyen csak Illés Tamásnak sikerült, a többiek számára műszaki probléma, illetve egy bukás hiúsította meg a jó szereplést. A karosszériás autók (DIV TAX) versenyében már az edzésen is érződött, hogy a mezőny és a hazai autósport legidősebb pilótája, Emödi János (Kanizsa AC SE, Mitsubishi EVO VI) ott folytatja, ahol tavaly abbahagyta. A két, BMW-vel induló ellenfél, Balogh László (Kanizsa AC SE) és Csupor András (Hungary Autocross) csak követni tudták „Janibát”, és a mögötte lévő helyért vívtak sokszor lát-

ványos csatát. A döntőben aztán Balogh Laci már addig is gyengélkedő BMW-je sűrű fehér füsteregetéssel teljesítette a távot, így Csupor András szerezte meg a második helyet. Az épített crossautók 1600 ccm alatti összecsapásában (DIV 3A) a mezőny fölé nőtt az idén már két Eb futamot teljesítő Ábrahám Károly (Túrkevei VSE, Ford), ám mögötte bármelyik versenyzőnek állt a zászló, hogy a második helyet megszerezze. Molnár Alex (Kanizsa AC SE, Suzuki), Radák Attila (Kanizsa AC SE, Suzuki), ifj. Szabó Kálmán (Túrkevei VSE, VW) és az újonc Illés Tamás (Kanizsa AC SE, Suzuki) mindegyik előfutamban szoros küzdelmet vívtak. Sajnos ebbe a küzdelemben nem tudott beleszólni Brezovszki Sándor (Hungary Autocross), aki az első előfutamban első kanyarjában került nehéz helyzetbe, a továbbiakban már nem folytathatta a csatát. A döntőben aztán Keresz folytatta a napi taktikáját, a jó rajtot

követően a többiek csak a hátát láthatták, ám mögötte Radák Attila és Molnár Alex két körön keresztül „cséptelték” egymást. Végül Molnár bizonyult erősebbnek, megszerezve a második helyet, míg Radáknak meg kellett elégednie a dobogó harmadik fokával. A négy liter alatti épített crossautók (DIV 3) mezőnyében az újonc Oros Sándor nem éppen hétköznapi négykerekekkel érkezett: Darázs Tóni bajnokautójával jelent meg a versenyen, ám a második edzésen túl bátran vezette a Porsche-motoros szöcskét és a célegyenest követő kanyarban látványos borulással fejezte be bemutatkozását. Ezt követően már kétség sem fért hozzá, hogy Szabó Kálmán (Túrkevei VSE, Honda) magabiztos előfutambeli szereplését követően egyben a döntő esélyese is. A technika azonban közbeszólt, egy féltengelytörést követően addigi biztos első helyét át kellett engednie a nyomában loholó Vörös Tibornak (Hungary Autocross, BMW). Mögöttük Tóth Sándor (ASC Dömsöd, BMW) szerezte meg a harmadik helyet, aki Lux Jánossal (ASC Dömsöd, BMW) akadt össze a döntőben, ám neki sikerült jobban a szorult helyzetből való szabadulás. A csapatversenyt a Kanizsa Autocross SE nyerte.



Az idei esztendőre majdnem mindegyik versenyző fejlesztett valamennyit az autóján, de olyan is akadt, aki jobbra cserélte a versenygépét



Dégeredmény

Divízió 3A.

1. Ábrahám Károly	Ford
2. Molnár Alex	Suzuki
3. Radák Attila	Suzuki Hayabusa
4. Illés Tamás	Suzuki
5. ifj. Szabó Kálmán	VW

Divízió 3

1. Vörös Tibor	BMW
2. Szabó Kálmán	Honda
3. Tóth Sándor	BMW
4. Lux János	BMW

Divízió TAX

1. Emödi János	Mitsubishi EVO VI
2. Csupor András	BMW 325 iX
3. Balogh László	BMW 325 iX

BOLDOGSÁG ÉS BÁNAT

A Hungary Autocross Team versenyzőinek felemás idénynyitója



A Duna Auto Autocross Országos Bajnokság első futamát a HAT négy versenyzővel képviseltette magát.

TDH, Anda, Janics



A DivTax (azaz a karosszériás autók) mezőnyében Csupor András (BMW 325ix) és a kategóriát váltó korábbi Div3 bajnok, Pallag-Bozsák Csaba (Ford Escort Cosworth) indult. Utóbbinak nem ez lesz élete nagy napja, hiszen technikai problémák miatt már az előfutamokat is csak a hátsó sorból kezdhetette, majd a hajtáslánc hibája miatt hamar a verseny feladására kényszerült. Csupor Andris viszont ott folytatta, ahol tavaly befejezte és változatos, sokszor élvezetes csatákat vívott „Janibával” és Balogh Lacival a dobogóért. Az egész napos erőfeszítésnek végül is meglett az eredménye: a második helyre hozta be váltóhibás autóját.

A Div3A-ban ismét rajthoz állt a két évvel ezelőtti bajnok, Brezovszki Sándor (Suzuki Hayabusa). A tavalyi évadot kihagyó, az új szezonra vadonatúj autóval érkező versenyzőnek azonban egyelőre nem adatott meg a nagy visszatérés, hiszen a váltó



Vörös Tibor nyerni tudott a királykategóriában

meghibásodása miatt ő is a verseny idő előtti feladására kényszerült. A Div3 „királykategóriában” indult Vörös Tibor (Audi V8), aki már hosszú évek óta küzd a minél jobb helyezések eléréseért,

és ez a verseny végre elhozta számára a várt sikert. Bár ő is egész nap apróbb technikai problémákkal küszködött, már az előfutamok alatt látszott, hogy Szabó Kálmánnal vívhatnak ki-ki meccset a végső

győzelemért. A rajt után a második helyre szorult versenyzőnk szorosan követte riválisát, és két kör alatt leszakították az üldözőket. Tibi folyamatosan kereste a lehetőséget az előzésre, a pálya több pontján megpróbált bebújni mellé, hibázásra akarta kényszeríteni Szabót, aminek meg is lett az eredménye, így Vörös Tibort intették le elsőként a célvonalnál, aki ezzel pályafutása első győzelmét érte el a Div3 kategóriában. Csapatversenyben a HAT a dobogó 3. fokát szerezte meg.



Brezovszki Sándor (fent) nagy visszatérése egy váltóhiba miatt hiúsult meg, Csupor András viszont begyűjtött egy második helyet



ÉJSZAKAI SZÁGULDÁS

Pünkösöd hétvégéjén tartották a Rallycross OB máriapócsi versenyét, amely egyben CEZ, valamint osztrák, cseh és lengyel bajnoki futam is volt egyben. Az előzetes várakozásoknak megfelelően egy nagyon komoly és népes mezőny jelent meg a helyszínen. A nevezők között ott volt a HAT versenyzője, Kotán Péter is (Ford Focus TI16), aki csak az utolsó pillanatban tudott megjelenni a gépátvételen, de végül sikerült csatlakoznia az extrém éjszakai futam mezőnyéhez. Az első előfutam rögtön nagy izgalmakat hozott Peti számára, mivel a két osztrák riválissal (Höller, Ramler) került össze. Az akkor még száraz pályán a 4. időt sikerült megszereznie, de ezt követően az amúgy is extrém verseny feltételei még nehezebbé váltak, hiszen egy hirtelen jött felhőszakadás – jégesővel kombinálva – sártengerré változtatta a pályát. A nem hétköznapi körülmények ellenére a 2. előfutamban így is sikerült egy 3. időt autózni, de egy technikai probléma megakadályozta, hogy a harmadik előfutamban javítson pozícióján. Az autót csak az éjszakába nyúlva sikerült újra versenyképpé tenni a szerelőknek, így a Peti az A döntő 4. pozíciójából várhatta a rajtot. A mindent eldöntő fináléban a jól sikerült rajtot követően (3. hely), már az első kanyartól megkezdődött a helyezkedés, lökdösődés a jobb pozíciókért, amelynek szenvedő alanya a harmadik kör végén Peti lett, akit kilöktek, és csak az ötödik helyen tudta folytatni a versenyt, majd nagy csata után végül negyedik lett.



Kotán Péter változó időjárási és terepviszonyok között abszolút negyedik helyen zárt Máriapócsen

PÜNKÖSD ESTI TÚZIJÁTÉKOK

Máriapócs: Villanyfényes bajnoki és zónafutam

A hazai bajnokság harmadik és a zónatrófea második versenyén 50 – magyar, cseh, lengyel és osztrák – versenyző állt rajthoz. A látványos délutáni futamokat a kivilágított versenypályán este tíz órakor kezdődő döntők zárták.

Legenda Miklós, Janics Attila



A népszerű máriapócsi katlanban a gépátvételek után, 12:30-kor került sor az időmérő edzésre, majd folyamatosan – némi jégeső „beiktatásával” – peregték az előfutamok. A késő esti döntőkre megtelő lelátókon, 3000 fős közönség előtt a nap csúcspontját

a DI. „A” döntőt tűzijáték előzte meg, mintegy felvezetve a finálé „verseny-tűzijátékát”. A versenyen érezhető volt a nyírádi Eb futam közelsége; az ott induló versenyzők autói a legjobb formájukat hozták, versenyük is kiélezettebb volt, mint máskor.

Divízió I-ben az esélyes Harsányi Zoltán szenzációsan vezetett, de az osztrák Alois Höller ezúttal egy hajszállal mindig gyorsabb volt. Höller két első helyezéssel, Harsányi egy első és egy második helyezéssel zárta az előfutamokat. Mögöttük a cseh Otakar Vyborny jobb harmadik futambeli eredményével végzett a 3. helyen, 4. a harmadik futamát feladni kényszerülő Kotán Péter. Meglepetés volt Zsigmond Péter szereplése, aki a „B” döntő ötfős mezőnyében, Ramler mögött

a 2. helyet szerezte meg. Az „A” döntőben aztán az első métereken eldőlt az első és második hely sorsa. Höller egy hajszállal jobban rajtolva megcsípte az első helyet, és azt a célíg meg is tartotta a mögötte hajtó Harsányi előtt. a 3. helyért óriási harc alakult ki Kotán, Vyborny és Ramler között. Az osztrák fiú a 6. helyről indulva feljött a 3. helyre, mögötte Kotán, Wicik és Vyborny lett a végső sorrend. Divízió Ia-ban ezúttal öten – három cseh és két magyar versenyző – teljesítették az elő-

futamokat. a háromszoros Európa-bajnok Jarda Kalny, a trónkövetelő Petr Bilek és Kalny leánya, Michaela Kalna jelentős erőfölényben, könnyedén utasították maguk mögé a magyar versenyzőket. Monoton sorrend alakult ki, beleértve a magyar versenyzőket is: ezúttal Ujházi Béla minden esetben jobb volt, mint a Suzukival versenyző Majerszky Gábor. Divízió 4-ben, a hétvége legnépesebb mezőnyében Bánkuti Gábornak, a raliból érkezett Ország Zsoltnak és az újoncnak számító Ujházi Ádámnak drukkolhattunk. Bánkuti szereplése sajnos a szabadedzésen véget ért; az új Peugeot 306 nem bizonyult versenyképesnek. Ország a bivalyerős Opel Astrával kiválóan versenyezve az „A” döntő harmadik(!) helyére küzdötte fel

magát, míg Ujházinak az előfutamokban nem jöttek össze a dolgok, a tizennegyedik helyen került a „C” döntőbe, és ott végeredményként a 15. lett. Roman Castoral ebben a divízióban is eredményes, fölünyes győzelmet aratott. Második az osztrák Sven Förster. Ország Zsolt a döntőkben is nagyszerűen versenyzett, de a csehek ifjú tehetsége a Karel Lehmann a „B” döntő megnyerése után, hármat előre lépve végül le-szorította versenyzőnket a dobogóról. Divízió 9-ben a tíz elrajtoló versenyzőből heten teljesítették az előfutamokat, így egy „A” döntőben dőlt el a verseny végeredménye. Az élen Tomor, Erdei és Szegfű hármas harcolt a győzelemért, de a fiatal Csizmadia Barna is megvillantotta tehetségét. A döntőben Tomor, a rá jellemző precíz versenyzéssel ellopta a pole-ból induló Erdei elől az első helyet, míg Csizmadia az ötödik helyről a harmadikra küzdötte fel magát.

Végeredmény		
Divízió I.		
1. Höller Alois	(A)	Ford Focus
2. Harsányi Zoltán	(H)	Mits. Lan. Evo 5
3. Ramler Peter	(A)	Seat Leon Cupra
4. Kotán Péter	(H)	Ford Focus
...		
7. Zsigmond Péter	(H)	Audi 80
Divízió I/A.		
1. Kalny Jaroslav	(CZ)	Peugeot 206
2. Bilek Petr	(CZ)	Skoda Fabia
3. Kalná Michaela	(CZ)	Peugeot 206
4. Ujházi Béla	(H)	Opel Astra G
5. Majerszky Gábor	(H)	Suzuki Swift
Divízió 4.		
1. Castoral Roman	(CZ)	Opel Astra Opc
2. Förster Sven	(A)	Vw Golf 2
3. Lehmann Karel	(CZ)	Citroen Xsara
4. Ország Zsolt	(H)	Opel Astra
5. Václavik Karel	(CZ)	Vw Golf 3
Divízió 9.		
1. Tomor István		Vw Golf 3
2. Erdei István		Vw Golf 2
3. Csizmadia Barnabás		Opel Astra
4. Szegfű István		Opel Kadett Gsi
5. Marczell György		Skoda 130

A világbajnokság állása		
Divízió I.		
1. Harsányi Zoltán		47 pont
2. Alois Höller	(A)	32 pont
3. Peter Ramler	(A)	30 pont
Divízió I/A.		
1. Ujházi Béla		42 pont
2. Jaroslav Kalny	(CZ)	40 pont
3. Majerszky Gábor		39 pont
Divízió 4.		
1. Roman Castoral	(CZ)	40 pont
2. Ország Zsolt		32 pont
3. Bánkuti Gábor jr.		30 pont
Divízió 9.		
1. Erdei István		37 pont
2. Tomor István		32 pont
3. Szegfű István		30 pont



A rallycross versenyek hangulata, az autók egymás elleni szoros küzdelme hihetetlen élményt nyújt a nézőknek

CANDOR
Hajóbérlés Horvátországban!

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

motoros hajók: DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

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

www.candor.hu

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

Minden egy helyen!

FERT-VILL
Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrész
Javítás

A biztos partner a változó világban!

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

KÁRÁSZ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

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

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

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

KONI
KARASZ.HU

A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adaleköt tartalmazó motorolaja!

XADO FOREX

A fémkerámia adalek itt már bizonyított!

1033 Budapest, Kiscsikós köz 10. Tel: 388-8822 Fax: 250-1108
E-mail: forex@forex.hu www.forex.hu www.xado.hu

A NÉZŐK OVÁCIÓJA

Harsányi versenytesztje egy abszolút 2. helyet hozott

A máriapócsi éjszakai futam izgalmas és felettébb látványos döntőjében Harsányi Zoli tizedekkel lemaradva az abszolút második helyen végzett a királykategóriában.

A körülményekről és a közelgő Eb futamról is beszélgettünk a bajnokkal.

Pájer Rini, Janics Attila

– Az éjszakai, villanyfényes ralicross futam nem túl gyakori itthon, legutóbb azonban mégis ilyen versenyek volt Máriapócon, a Rabócsi Ringen. Hogy sikerült?

– Nagyon jó hangulatú futam volt, rengeteg nézővel. Az eredményem is jó lett – második lettem. Nagyon szoros volt a döntő



A Rabócsi Ringen ismét csak a második helyet sikerült elcsípnie Harsányinak, a bajnokságot azonban így is vezeti



utolsó köre, és nem akartam erőszakosabb lenni, mint amit a szabályok megengednek, így ha csak tizedekkel is, de lemaradtam az első helyről. Höllyel úgy értünk célba, hogy szinte összeérték a kocsijaink: nagyon izgalmas döntő volt. Mondjuk az előfutamot én rontottam el: egyszer leszakadt az ég, és rossz gumival jöttem ki, így nem tudtam az első helyről rajtolni, csak a másodikról, és olyan rövid volt a célegyenes, hogy lehetetlen volt lerajtolni az osztrák fiút. A nézők azonban kárpótlottak az ezüstért: olyan ováció fogadott, amiért az utolsó körben megkergettem az osztrák fiút, hogy szinte visszhangzott tőle az autóm belseje. Ez egyben egy Eb előteszt is volt nekünk, úgyhogy a régi beállításokat is próbáltgattuk, és továbbiakat fedeztünk fel. Viszont

az eddigi újítások jól vizsgáztak, remélem, Nyírádra még ütképesebbek leszünk.

– Lehet tudni, mit újítottatok a máriapócsi és mit fogtok a nyírádi versenyre?

– A hajtásláncunkon nagyon komolyat fejlesztettünk erre a versenyre, és szerintem jól vizsgázott. Remélem, hogy ez majd közelebb visz az Eb elejéhez, középmezőnyéhez. De még tovább is állítunk ezen: muszáj, mert a máriapócsi egészen más típusú pálya, mint a nyírádi, és a beállítások értelemszerűen nagyban múlnak a pályán is.

– Hogy álltok összességében a felkészüléssel?

– Az autó bakon áll, szétszedjük, átnézzük – mint minden verseny előtt. Ez nagyon

fontos, mert a ralicrossban egy picit hiba is elég ahhoz, hogy hátulról kelljen kezdeni az egészet...

– A Rabócsi Ringen rekordnak számított a királykategória nevezőinek száma – 14-en voltak a rajtnál – ez nehezítette, vagy csupán élvezetesebbé tette a versenyt?

– Mindenképpen ez utóbbi, a nézők szempontjából is, hiszen 14 autó nagyon

látványos egyszerre a pályán. Azért voltunk ilyen sokan, mert nem csak magyar, hanem lengyel, cseh és osztrák bajnoki futam is volt. Kicsit sajnáltam, hogy Eb-menők nem nagyon voltak a mezőnyben, hiszen az északiak majd csak a nyírádi futamra érkeznek, ettől függetlenül azt gondolom, idén ütképes az autónk.

– Korábban is lelkesedtél az éjszakai futamért, és most is ez hallatszik a hangodon: ha választhatnál, hogy versenyeznél inkább: nap-, vagy villanyfénynél?

– Nagyon jó ez az éjszakai versenyzés, de elég fárasztó reggel 5-kor kelni és éjjelkor rajthoz állni... De nagyon nagy a flingje. Ám mégsem ez a legfontosabb: jó volna, ha mindig ennyi néző előtt mehetnék, mint most. Ez nagyon feldobja a hangulatot – Nyírádon is erre számítottam. Az egyik legjobb emlékem, mikor tavaly az Eb-n legyőztem Eklundot, olyan hangosan szurkoltak a nézők, hogy szinte túlharsogták azt a rengeteg lóerőt. Remélem, most is hasonló érzés lesz versenyezni.



Változatos, programokban gazdag és alkalmanként igen látványos versenyhétvégén vehetett részt, aki ellátogatott a Pannónia-Ring idei első gyorsasági futamaira

KÁNIKULA ÉS ZÁPORESŐ

Duna-Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság, III-IV. forduló

Tavaly alaposan megráfalta az időjárás a Pannónia-Ringen csatázókat, és idén is eleredt az égi áldás a vasárnapi futamokra, de ettől függetlenül a szokásos kiváló hangulatban telt a Sárvár közeli pályán rendezett versenyhétvége.

Speedlight, Bálint F. Gyula, Gyűrű, MAP



A pénteki időmérők a vidéki tájhoz illő nyugodt hangulatban teltek Ostffyasszonyfán. A kistúraautók időmérő edzésén a mezőny legjobb mért idejét Gáspár Csaba autózta kétliteres Alfájával, az 1,6-os kategóriában pedig ifj. Ficza Ferenc szerezte meg a pole-t, és teljesítményét a Genex Suzuki Bio Kupában is megismételte. Ugyanitt a VIP-futamban induló Rippel Viktor autójáról kiderült, hogy a csütörtöki gyakorláson túl komoly sérülést

szerezett ahhoz, hogy másnap rajthoz állhasson. Testvére, Ferenc azonban bizonyított, a tizennegyedik körödöt futotta. A formula autók között Eszenyi László lett a leggyorsabb, a BMW 325i Challenge mezőnyében Kovács Tamásé volt a legjobb köridő, a nagy-túraautósok között pedig a bajnok Horváth Zsolt jeleskedett a Ferrarival. Másnapra aztán fordult a kocka, a királykategóriában: a Kalaschnikow Energy Drink Nagy-

túraautók szombati versenyét Walter Csaba nyerte. A rajtot követően Bódis Kálmánnal együtt törtek az élre, és az első helyről induló Horváth Zsolt is csatlakozott a duóhoz, azonban ő az ötödik kanyarban megpördült, így az utolsó helyre csúszott vissza. Az élen haladókat ugyan már nem érte utol, de a harmadik helyet azért elcsípte, a negyedik helyen Szabolcs Róbert végzett, akinek autója a Vizin Tamással való kétszeri ütközés következtében kisebb károkat szenvedett.

Másnapra a csapadék miatt a széria névadójához méltó módon igazi orosz ruletté alakult a verseny. Igaz, hogy a rajtig az eső elállt, de a pálya nedves maradt. A futam elején a vizes gumival induló pilóták szereztek előnyt, de a táv harmadánál annyira felszáradt az aszfalt, hogy a slick gumikkal szerelt autók rendre jobb köröket futottak. A változékony idő ellenére a pályára kilátogató szépszájú közönség több izgalmas megmozdulást is



láthatott, melyek közül kétség kívül Kiss Norbert (Seat Leon Cup) mutatványa volt a legérdekesebb. A pilóta a vizes pályára száraz gumikkal hajtott ki, és ez a döntés meghozta eredményét, az ötödik körben már az első helyen haladt, de az utolsó kör előtt kiállt, mivel – beugróként – nem akart pontot rabolni a Seat Kupa résztvevőitől. Az utolsó három körben újra elkezdett esni az eső, azonban ez már nem befolyásolta a végeredményt, így ismét Walter-Bódis-Horváth sorrendben intették le az élmenőket. A Seatok külön csatáját szombaton Vizin Tamás nyerte Kazár

Miklós előtt, vasárnap pedig helyet cserélt egymással a két rivális. A Harvestr Kistúraautók népes mezőnyében szombaton Gáspár Csaba zárt az első helyen, ötödiknek pedig Mink Zoltán autója ért célba. Közéjük férközt be az 1,6-osok legjobb 3 helyezettje: a kategória-győztes ifj. Ficza Ferenc, őt Walterné Dancsó Adrienn, majd Nagy Norbert követte. A BMW Challenge futamát Kovács Tamás nyerte, a második Strider Zoltán lett, harmadik pozícióban pedig Zelei Krisztián végzett. Az esélyes Boros Tamás az első kör végén megcsúszott a célegyenes végi kanyar-

ban, majd frontálisan ütközött a gumifallal. Vasárnap hosszan tartó küzdelem folyt a kategóriában két Alfa Romeo között: sokáig Németh András vezette a mezőnyt, miközben Gáspár Csaba folyamatosan támadta, és a futam végén a vörös autó tulajdonosává lett a győzelemért járó 10 pont. Az 1600-as géposztály első helyét másodjára Nagy Norbert szerezte meg, másodikként Dr. Grigalek Gábor ért célba, harmadikként pedig Mink Zoltánt intette le a kockás zászló. Ifj. Ficza a 4. lett, míg a bajnokságot vezető Walterné technikai problémák miatt kiállni kényszerült. A BMW 325i Challenge mezőnyében nem volt egyszerű az esőben autózni, a hátsókerék-meghajtással rendelkező autók pilótái közül azonban Kovács Tamás duplázni tudott, őt Trider Zoltán követte, Czvik Péter lett a harmadik. A magyar Genex Suzuki Bio Kupa mezőnye szombaton első alkalommal „mérte össze erejét” az osztrák Suzuki Motorsport Cup versenyzőivel, hiszen egy időben versenyeztek a Pannónia-Ring aszfaltján. Igaz, nem a szokványos módon: a külföldi versenyzők autói 1,6-osok voltak, ezért a rajtjukat





30 másodperccel eltolták. Az élen versenyző Bárkovich már a 3. körben utolérte az oszt-rák utolsó versenyzőit, és ez senkinek nem könnyítette meg a dolgát, de a magyar fiú nem zavartatta magát, és ifj. Ficza Ferenc támadásait visszaverve győzött. A harmadik helyre Tim Gábor futott be, negyedik Bittman Attila lett. Másnap szakadó esőben ismételték a suzuki-sok. Az élről induló 13 éves Lackó Lehel jól

bravúros versenyzéssel a tizenkettedik helyről az ötödik helyre küzdötte fel magát. A VIP autóval induló Rippel Ferenc, két magyar pilótát is legyőzve, az első napi 13. pozíció után a 12. helyen ért célba. A formula autók szombati csatájára csak hat kocsit sorakozott fel, és Pödör Balázs kivételével rendben el is rajtoltak, a fehér Coloni csak nagy hátránnyal tudott a mezőny után indulni.



A BMW Challenge mezőnyének idei királyát Kovács Tamásnak hívják

A bajnokságok állása

Kistúra 2000 ccm alatt	
1. Gáspár Csaba	40
2. Kovács György	28
3. Németh András	22

Kistúra 1600 ccm alatt	
1. Walterné Dancsó Adrienn	28
2. Dr. Grigalek Gábor	26
3. Nagy Norbert	24

Nagyútúra 3500 ccm felett	
1. Bódis Kálmán	36
2. Walter Csaba	20
3. Horváth Zsolt	19

Nagyútúra 3500 ccm alatt	
1. Szabolcs Róbert	9
2. Renauer Florian	6
3. Tóth Csaba	1

Formaautók	
1. Channoch Nissany	34
2. Tukora István	33
3. Eszenyi László	26

BMW Challenge	
1. Kovács Tamás	40
2. Strider Zoltán	29
3. Boros Tamás	18

Suzuki Kupa	
1. Bárkovich Zoltán	70
2. Ifj. Ficza Ferenc	67
3. Bittmann Attila	64

Seat Leon Kupa	
1. Vizin Tamás	39
2. Kazár Miklós	37
3. Birizdó Imre	15



rajtolt, az első kanyarban megtartotta vezető helyét. A hátsó régiókból induló ifj. Ficza Ferenc és Bárkovich Zoltán, mint akit ágyúból lőttek ki, úgy ugrottak a második-harmadik helyre, és az első kör végére már az élre is kerültek. Időközben Lackó folyamatosan hátrébb csúszott, Tim Gábor pedig feljött a harmadik helyre, és akárcsak szombaton, Bittman Attila üldözte őt. Az osztrák mezőnnyel alaposan összekeveredett magyarok futamát végül ifj. Ficza nyerte Bárkovich előtt, Tim Gábor megismételve a szombati teljesítményét, újra harmadik lett Bittman Attila előtt. Bús Edina a peches szombati verseny után,

A gyorsan széthúzó autók küzdelmét Eszenyi László simán nyerte, a második helyen Channoch Nissany végzett, Fekete Krisztián pedig harmadikként lépte át a célvonalat – Tukora István egy kipördülés miatt csak 4. lett. Vasárnap is száraz futamra készültek a csapatok, de néhány körrel a start után zuhogni kezdett az eső. Pödör Balázs és Fekete Krisztián sokáig harcolt a harmadik helyért, majd ütköztek, ami miatt Fekete Krisztián nem tudta folytatni a versenyt. Az egyre intenzívebb csapadék és a baleset miatt a safety cart is beküldték a pályára, de a zöld zászló után már csak nagyon lassan tudtak haladni az egy-

ülések, ezért egyetlen új kör megtétele után leintették a versenyt. Az első három helyezett Tukora István, Channoch Nissany és Pödör Balázs lett. Eszenyi László hiába futotta meg a hétvégén a kétlitéres pályacsúcsot (1:46,170) a Pannónia-Ringen, az esős vasárnapi versenyben egy kipördülés miatt csak 5. lett. Az Autós Országos Gyorsasági Bajnokság június végén a Slovakia Ringen folytatódik.



NAGY MEGMÉRÉTTETÉS

A BMW-sek mezőnye közös futamokon küzdött az osztrák márkatársakkal

A Challenge mezőnye is átesett a második futamán, ahol az osztrák bajnoksággal közösen indulhattak hazánk BMW-sei. A szervezővel, Bertalan Zsolttal értékeltük a hétvégét.

Honfő Pájer Ani, MAP



– **Hogy ment a BMW Challenge-nek a Pannónia-Ring?**

– Ez egy olyan futam volt, ahol az anyátóllettel versenyeztünk, ugyanis az osztrák bajnoksággal együtt zajlottak a futamok. Nagyszerűen alakult minden, mert

– **És hogyan állunk hozzájuk képest?**

– Az ő mezőnyükhöz képest mondjuk az első harmadban, ami annyira nem rossz. Mindezt időeredmények alapján merem mondani, ugyanis a végeredményben ez nem mutatkozott meg: Kovács Tomi,

semmi oka szégyenkeznie. A hétvége után már tisztán látjuk, hogy jó úton vagyunk, és tudjuk, hová kell fejlődünk.

– **Miben jobbak az osztrákok?**

– Tomi ment már Brnóban, és 21-ből negyedik lett, szóval annyira nem nagy a különbség a nemzetek bajnokságai között. De a legnagyobb különbség, hogy az osztrákoknak ez inkább klubsport, és a gazdasági világválság ellenére náluk nő a nevezők száma. Persze a klubsportot nem úgy értem, hogy nem jók, sőt, inkább azt mondom, hogy éppen ezért sokkal egységesebbek és sokkal komolyabban veszik.

– **Mit gondolsz a Pannónia-Ringről?**

– A magyar mezőnynek szerintem ez például sokkal jobb, mint a Hungaroring, amely tulajdonképpen egy Forma-1-es „ultra pálya”. Elég, ha csak azt nézzük, hogy itt nincsenek korlátok. Ha kicsúszol, még van esély, hogy vissza gyere, míg mondjuk Mogyoródon tuti össze is töröd a kocsit. Arról nem is beszélve, hogy a Hungaroring sokkal

gyorsabb, így a magyar gépkocsiparknak, főleg a BMW Challenge-nek mindenképpen kedvezőbb a Pannónia-Ring.

– **Említettéd Czvik Pétert – neki valóban semmi előélete nincs az autósportban?**

– Nem, soha. És nem csak az osztrákok között volt sikeres, hanem a magyar mezőnyben is: a rajt utáni hatodik-hetedik helyéről fel tudott jönni, de annyira, hogy szerintem, ha van még egy kör, akkor meg is nyeri... Neki a vérében van a versenyzés, úgy tűnik.

– **Ez már a második futama volt a bajnokságnak: jó, hogy ezt az osztrákokkal rendeztél vagy jobb nélkülük?**

– Szerintem nagyon jó, hogy velük mehetünk. Ezért a közös futamokat még kétszer megismételjük: először a Szlovákia-Ringen, ahová szintén együtt megyünk, majd újra a Pannónia-Ringen, augusztus végén.



a „sógorokon” kívül sztárvendégek is autóba ültek, úgyhogy szerintem jó volt BMW Challenge-esnek lenni. Arról nem is beszélve, hogy négy versenyt tudtak menni: kettőt a hazai, kettőt az osztrák bajnokságban, mivel egyrészt a szabályok is azonosak, másrészt a bajnokságok nyíltak, tehát átjárhatók egymás közt. Ilyenkor azért nagyon jó, hogy van, mihez mérnünk magunkat: látjuk, hogy hol tartunk tehetségben, tempóban, műszakilag az osztrákokhoz képest.

az egyik legjobb hazai összeért egy másik autóval az az osztrák futamon, és kitört a kereke, így kiállni kényszerült. A másik tehetségünk, Czvik Péter, aki életében először ült versenyautóban ezen a hétvégén, és az osztrákoknál tízedik lett az első napon, másnap pedig a nyolcadik – azt gondolom, ez nagyon szép eredmény. A többi fiút is meg kell említenem: Strider Zoltán, Bölcskei Zsolt és Zelei Krisztián is indultak az osztrák versenyeken és a középmezőnyben végeztek, úgyhogy senkinek



UTÁNPÓTLÁS-NEVELÉS

Nagy Norbert bajnoki futamot nyert

A Pannonia-Ringen futott gyorsasági bajnoki futam kistúra kategóriában egy tizenöt éves versenyző állhatott a dobogó legfelső fokára. Kezd beérni a szakág utánpótlás-programja?

TOH



Az Endurance Club Hungary versenyzője, Nagy Norbert idén már a harmadik versenyszezonját kezdheti meg az autósok között. Mint annyian mások, ő is a gokartpályákról került ebbe a világba, de fiatal kora miatt annak idején csak külön engedély-

mára és ezt látva az édesapa minden követ megmozgat, hogy az anyagi feltételek is rendelkezésre álljanak a szezonkezdesre. Mindehhez természetesen támogatókra is szükség van. A szponzorok közül Dobróka Tamás, a HE-DO Kft. tulajdonosa állt legszo-

„Ragaszkodom ahhoz, hogy a fiatalokra is áldozunk a reklámbevételekből. Ez a program támogat gokart csapatot, kistúrák versenyzőt és támogatja az A.C.S. Motorsport formula istállóját is. Mindez nem kidobott pénz, megalapozottan kerül elköltésre. Nagy Norbi a gokartsportban is kiemelkedő volt, a Hungaroringi 12 órás versenyen pedig történelmet írt, mint a legfiatalabb endurance versenyző. Az ő támogatása tehát továbbra sem lehet kétséges” – mesélte a sportmenedzser. Gyuricza azt is elmondta, hogy sok olyan megkereséssel is találkozók, ahol a legkisebb alap sincs meg ahhoz, hogy a gyerekek foglalkozni



A fiatal tehetség balra autójával, édesapjával és Gyuricza Péterrel látható, fent egyik támogatójával, a HE-DO Kft. tulajdonosával ölelkezik

lyel indulhatott a felnőttek között. Az első versenyautóját használja még ma is, egy Ford Fiesta 1600 ST-t. Ragaszkodik a nagyjából 200 lóerős kocsihoz, amely minden évben kap valami apró kis fejlesztést, hogy a jármű képességei se maradjanak le Norbi egyre gyarapodó tudásától. Kérdés persze, hogy ez a különleges technikai sport, a sok elfoglaltság miképpen hat a fiatalember tanulmányaira, de édesapja, Nagy Barna megnyugtatóan bennünket: Norbi jó tanuló, és úgy tűnik, a sport még inkább motiválttá teszi a gyereket a hétköznapi napokban. Egerben, a Wigner Jenő Műszaki és Informatikai Szakközépiskolába jár, szabadidejében kerékpározik vagy robogózik. A versenyzés pedig a legnagyobb csoda szá-

rosabban Norbi mellé, az ő segítségével tette minden évben biztossá, hogy az ifjú pilóta az összes futamon rajthoz állhat. A sportoló karrierének építgetésében a TR Sportiroda is jeleskedik, az utánpótlás-nevelési programnak is ő az egyik kedvezményezettje. Mint Gyuricza Péter sportmenedzser elmondta, a vállalkozás már az Endurance Club Hungary megalakulásakor is a támogatók között volt. A Dubai 24 órás versenyen induló alakulat mindig is a szívügye volt a cégvezetőnek, és nem titok, hogy az utánpótlás nevelési program az egyik feltétele volt a szerződés-kötésüknek. Sőt, ugyanilyen feltétel volt ez a Duna Autóval vagy az ACIS Kft-vel kötött szerződéseknél is.

tudjanak. Az autósport ugyanolyan sport, min az úszás, a foci, a kézilabda – csak borzasztóan sokba kerül. Az eredményesség is csak akkor válik értékké, ha egy elismert versenysorozatban indul a versenyző. Az egyéni karrierépítés vagy a hobbi-sport így nem támogatható a részükről. A fiatalokat segítő program csak kiegészítés, hogy a szülő a saját áldozatvállalása mellett egy biztos szponzori háttérre is számíthasson. Látva Nagy Norbert fejlődését, nyugodtak lehetünk, hogy jó versenyzőt karoltak fel a támogatók. A következő generációnak pedig az lehet a jó hír, hogy egyre több hasonló kezdeményezést vélünk felfedezni autósportunk háza táján.

EGY ELÉGEDETT EMBER

Formula Renault-ból Formula Masterbe ült Tukora István

Tukora István öt év után autót váltott idén: Formula Renault után egy erősebb és minden tekintetben modernebb kocsival, egy Formula Masterrel indul a bajnokságban. Erről és a legutóbbi futamáról kérdeztem.

Honfi Pájer Ani

MAN, SPEEDLIGHT



– Mennyivel jobb a Master, mint a Formula Renault?

– Én a Formula Renault-t is szerettem, sok csatát vívtunk meg együtt, de az utóbbi időben már nem egyforma eséllyel indultam a többiek ellen. Mostantól azonban már nekem is olyan autóm van, amelyik versenyképes. Ez egyébként egy sokkal erősebb kocsi, és nagyon másképp kell vezetni: volt jó pár dolog, amit meg kellett tanulnom, sőt,

még mindig szoknom kell. Kormányváltó van az eddigi szekvenciális helyett, és csak két pedálra kell figyelni: egy gázra és egy fékre. Nehézség, hogy meg kell szokni, de könnyebbség például, hogy a kanyarokban jobban tudom adagolni a féket.

– Az évad előtt is teszteltél?

– Sajnos csak egy teszt nap volt, és ott is mindössze négyszer fél órát sikerült menni. De az jól sikerült, úgy érzem, hiszen a Hungaroringen, az első hétvégén már sikerült nyernem.

– És hogy fekszik a Pannónia-Ring a Masternek?

– Ez leginkább a beállításoktól függ, de hálá Istennek a csapat nagyon jó ebben, úgyhogy ilyen téren nem volt gond. Az, hogy szombaton a második helyről indultam, de a negyedik kanyarban hibáztam, arról nem ők tehetek: nagyobb gázt adtam kigyorsításnál,

mint amit a még nem túl meleg gumi elviselt volna, így kicsúsztam. Az elektronika és a váltó is megbolondult, és nem tudtam beindítani a kocsit: jó egy percbe telt, míg vissza tudtam állni. Így végül csak a negyedik lettem. A vasárnap már jobban ment: szintén a második helyről indultam, de át tudtam venni a vezetést a negyedik körben, sőt sikerült is megtartani a verseny végéig.

– Az elektronika hibája maradandó?

– Nem, az pillanatnyi zavar volt és helyre is jött: a hétvége többi részében már nem okozott problémát. Összességében nagyon elégedett vagyok, hiszen a bajnokságban is csak egy pont a lemaradásom, így kijelenthetem, hogy amíg a lehetőségek engedik, nem tervezem a váltást. Nagyon jól érzem magam itt, ebben a kocsiban, ebben a csapatban, és remélem, ez még sokáig így marad.



BAJOR-OLASZ HÁZASSÁG

Unicorse és NRG Racing: Jól megférnek egymás mellett az alfások és a BMW-sek

Az olasz és a német autók, illetve pilótáik általában tűz és a víz, de nem a magyar bajnokság paddockjában, ahol az Unicorse Ióherés és NRG Racing propelleres csapata „összebútorozott”, persze csak motorsportos értelemben.

TOH, MAN



Borbandi Zsoltot mindenki úgy ismeri a hazai autósportban, mint az Alfa Romeók szakértőjét, már ami a verseny-Alfákat illeti. Az ő segédletével került hazánkba tavaly az a 156-os, amely korábban a WTCC futamain indult privát csapatnál, Balzan és Freitas vezényletével, és amely idén Gáspár Csabával a volánjánál toronymagasan vezeti a bajnokságot. Ő készítette fel annak idején Németh András 155 D2-es Alfáját is, amivel a sárga autó pilótája tavaly bajnok tudott lenni az Unicorse SE színeiben. Sőt, ennél a csapatnál fut egy hosszútávú versenyekre is átalakított 147-es Alfa is, amelyet idén ismét Vnoucek László terelget. A márka hazai tekintélyének azonban ez az autópark nem volt elég, tavaly újabb nagy fába vágta a fejszéjét... Akkor érkezett ugyanis a csapathoz Miskolczi Norbi, akit korábban a sorozatos technikai hibák sem tudtak eltántorítani a BMW Challenge-pályafutásának folytatásától, ám Borbandi Zsoltinak ez is sikerült. Olyan lehetőséget ajánlott a kezdő pilótának, amit bárki meg-

irigyelhetett volna: a csapathoz újonnan érkezett gyári 156-os WTCC-s kocsi. Az autó korábban a BTCC-ben versenyzett Eoin Murray-vel a volánja mögött, a WTCC-ben pedig annak idején Farfus és Giovanardi is ment vele a gyári csapatban. A különleges Alfából összesen öt darab épült, melyek közül az egyik az Unicorse csapat tulajdona. A versenygép sajnos nem készült el a Hungaroringen megrendezett első futamra, azonban múlt hétvégén már láthattuk a Pannónia-Ring aszfaltján. Bíztható jelnek számít, hogy Norbi elsőre két másodpercen belül volt Gáspár Csabi időmérőn futott idejéhez képest, és mindkét futamon a második helyről rajtolhatott, az első győzelem

azonban még nem született meg. A pilóta szombaton motorgondok miatt kényszerült kiállni, vasárnap pedig egyedülként bízott abban, hogy a vizes aszfalt felszárad. Sajnos, nem így történt, így slick gumikon igazi teljesítmény volt részéről a kategória negyedik helyén épségben behozni a kocsit az esőben. Természetesen a bajor márkából olasz autóba szálló versenyző régi kocsija sem veszett



oda, hiszen idén Rácz László terelgeti a mezőny egyik leggyorsabbjának tartott autóját. A másik Challenge-s BMW-t pedig az egyik legügyesebb pilótának ismert Strider Zoltán vezeti az NRG Racing-nél – Norbi saját csapatánál. Az eredményeken van még mit javítani, Zoli az autóját, Laci pedig a tudását csiszolgatja, azonban mindketten azt ígéri, hogy augusztusra ott lesznek a BMW-sek élmezőnyében.

A 156-os WTCC csábításának egyetlen vérbeli autóversenyző sem tudna ellenállni: Miskolczi Norbertet sem kellett sokáig győzködni, hogy üljön át az olasz autóba



ENERGIKUS FOLYTATÁS

A PROEX suzukis versenyzői nagyot küzdöttek a Pannónia-Ringen

A PROEX Motorsport idén is arra törekszik, hogy a gyorsasági futamokon az ezüstös-vörös csillagosa kívül, minden kék-narancsban pompázzon...

Honfi Péter Ani, MAN



A fentiek érdekében új szponzorral, két új versenyzővel és négy új hosztesszel erősített az istálló. A „színsítés” mellett természetesen a verseny is nagyon fontos: két újoncnak, Tózsér Áronnak és Lévai Zoltánnak például a biztonságos célba érés és a tapasztalatszerzés az elsődleges feladatuk. Áron korábban is gyorsaságiban indult, csak két keréken, az autóversenyzést pedig kicsiben űzte profi módon: az RC modellezés több válfajában is kipróbálta magát. Zoltán eddig a PROEX autóversenyző-iskolájában tanult, és miután kitűnő eredménnyel végzett, egyértelmű volt, hogy idén már élesben is kipróbálja magát: mindketten az alakulat suzukis flottáját erősítik. A legutóbbi, ostffyasszonyfai versenyre sikerült száz százalékosan kijavítani a hun-

garoringi sérüléseket, és tökéletes autókkal állhattak rajthoz, Tózsér Áron a tabella nyolcadik, míg Lévai Zoltán a tizedik helyéről várta a gyorsasági bajnokság második futamát. A Pannónia-Ringen nem éppen a legkedvezőbb időjárásban – értsd: szakadó esőben – telt a versenyzők hétfvégéje, de Áron és Zoltán is elégedettek voltak a teljesítményükkel. „Szombaton a legizgalmasabb a rajt volt, sikerült viszonylag jól előretörni, a tizedik helyről indultam és az egyes kanyarban már az ötödik vagy hatodik helyen fordultam. A pálya leghátsó részéig sikerült tartani a pozíciót a vonatban, illetve a két mögöttem érkező gyorsabb pilótának helyet hagytam, mert elég látványosan érkeztek, meg aztán látszott, hogy jobban megtalálják az ívet, és igyekeztem lesni tőlük. De a hátsó részen volt egy elég csúnya vízfolyás, ahol hármasban, 120-szal már felúszott a kerék és azt nehéz volt összerakni, meg is forogtam és visszaestem talán a tizedik helyre, onnan pedig sportszerű adok-kapokkal tornáztam felfelé. Így a hetedik helyen sikerült beékelődni a két Szamosvári-testvér közé és ott is végeztem. Király volt a játék” – nyilatkozta Áron. „Nagyon nem az én hétfvégem volt...”

Az edzéseken még nagyon jó időket sikerült mennem, de az első napi tizedik helyről rajtolás nem volt éppen szerencsés. Nagyon tehetséges sráccal voltam körülvéve, akikkel nehéz volt a küzdelem. Áronnal is küzdöttem picit, aminek eredményeképpen kicsúsztam az egyes kanyarban. Elment az egész mezőny, én fejben is szétestem, úgyhogy kiálltam. Másnap utolsó-nak rajtoltam, de sikerült feljönnöm a hetedik helyig. A küzdelem hevében megpördültem párszor, így ugyan célba értem, de csak a 11. helyen. Sokat kell még tanulnom: főleg apró dolgokat, amik nem is igazán tanulható, sokkal inkább tapasztalat kérdése, de a másodpercek ezeken múlnak majd” – értékelte Zoltán. A PROEX színeiben a Suzuki Kupán kívül még hárman indultak: a kistúrában Dr. Grigalek Gábor, az új airboxot kapott Clíóval; a nagytúrában a tavalyi bajnok, Horváth Zsolt a Ferrari F430-cal és Szabolcs „PROEX” Robi a Clio V6-tal állt rajthoz. A hétfvége nekik sem volt tökéletes: Horváth Zsolt egy második pozícióval, Grigalek Gábor egy második és egy negyedik hellyel, Szabolcs Robi pedig egy külön értékelte csatározással és egy tizedik hellyel térhetett haza.

TANULÁS ÉS ÉLMÉNY

A PROEX az idei szezonra tovább bővítette Astra Kupás flottáját is, amelyhez sok szeretettel várja az autóversenyzés iránt érdeklődő, az megtanulni akaró fiatalokat, illetve az élményautózás témájú programokat kereső vállalatokat is.

NAPSÜTÉSSEN ÉS ESŐBEN

Jól szerepeltek a Pannónia-Ringen a Sprint Motorsport autói

A Sprint Motorsport sárga autóinak pilótái szép eredményekkel tértek haza a Pannónia-Ringről. A főszereplők meséltek a hétvége örömeiről és nehézségeiről.

Honfi Péter Anni, MAP



Ficza Ferenc (Honda Integra): „Nagyon jól sikerült a hétvégém, időeredmény szempontjából, csak az ellenfelek tűntek el a kategóriában – nem indultak annyian a géposztályunkban, mint eddig voltak, és a bajnokság értékelése szempontjából

ez nem volt jó hír... Az viszont nagyon jó, hogy eddig száz százalékos vagyok, mert minden eddigi futamon a maximális ponttal tértem haza. Szombaton száraz verseny volt, és műszaki hiba nélkül ment végig, úgyhogy simán zajlott: minden

olyan volt, mint amilyennek elképzeltem. A vasárnapi, az esőben szintén az erőviszonyoknak megfelelően alakult: az F-es autók előtttem végeztek, és nem volt műszaki hibám sem, úgyhogy gond nélkül tudtam befejezni a futamot. Én alapvetően szeretek esőben menni, tavaly is abszolút második helyen végeztem. Most ugyan nem volt akkora zuhó, de maximálisan elégedett vagyok, hiszen hiba nélkül fejeztem be a hétvégét.

Ifj. Ficza Ferenc (Suzuki Swift és Hayabusa Suzuki): „Az eddigi pályafutásom talán legsikeresebb hétvégéjén vagyok túl. A Suzuki Kupában nyerni tudtam – időmérőn és futamon egyaránt, és a Hayabusával is abszolút másodikként értem célba. Nagyon elégedett vagyok és örülök, hogy így sikerült. Egyelőre nem érzem, hogy megterhelő volna két autóval indulni egyszerre – fárasztó, de tudom teljesíteni, és ez a lényeg. Remélem, ezentúl is lesz futam a két versenyem között, akkor lesz időm pihenni egyet.”

Keskeny László (Audi S2): „Nagyon zsúfolt volt a programom, mert ment a Hayabusa Suzuki (annak is én vagyok az üzemben-

tartója), és vittünk ki egy másik Audit is, azt szintén én felügyeltem. A saját versenyeimre csak éppen annyi időm volt, hogy kimentem néhány kört időmérőn, aztán ugrottam be az autómba és versenyeztem. És ha ez nem volna elég: nem csak a hazai, hanem az osztrák bajnokságban is indultam. A kistúrának és a nagynak együtt zajlott az időmérője, és nekem is megállt az autóm, de én meg tudtam csinálni a pályán. Mikor kiértem a boxba,



durván két órám volt helyrehozni a szintén meghibásodott Hayabusát, mert az osztrák futamom meg rajtolt...

A szombati magyar futamom ott úszott el, hogy a második kanyarban egyszerre akartunk elfordulni egy osztrák úriemberrel, aki úgy gondolta, hogy ha rám húzza a kormányt, akkor neki jó lesz, én pedig nem tudom majd folytatni. Meg is tettem, de lepattant az Audiról. A futóművem ettől elállítódott és az egész verseny alatt csak lassabb köröket tudtam menni, sőt a verseny végére a gumik is leloptak szinte teljesen, végül csak hatodik tudtam lenni. Az osztrákok közt nagyon élveztem menni: nagyon komoly autók közt mindkét napon második tudtam lenni. Vasárnap

a szervezésre jobban oda kell figyelni.” **Zentai Sándor** (Jaguar, V8 Star): „A kistúra ehhez képest egy habos meleg fürdő... Egyrészt itt sokkal jobban kell koncentrálni, másrészt ezt az autót nem a hazai szabályoknak megfelelő gumiméterre tervezték, hanem nagyobbra, és ez sem könnyíti meg az életünket. Így majdhogynem vezethetetlen a kocsi, és nagyon hiányzik belőle az ABS illetve a kipörgésgátló, alóla meg az új gumik. A szombati verseny egész jól indult, de megpörögtem, és eközben az első hűtőrács beszívta az összes fűvet – mire a boxban kiszedték, csak a mezőny után tudtam loholni, úgyhogy ezen a napon csak a tisztas helytállást tudtam teljesíteni. Vasárnap nem nagyon tudtuk, hogy milyen



„A magyar bajnokság szabályai sajnos nem kedveznek a Jaguarnak.”



Ifjabb Ficza Ferenc elemeiben volt a Pannónia-Ringen: nyerni tudott a kistúrák között és a Suzuki Kupában is

az utolsó osztrák körben eltört a szeleprugó tányérja, és le is esett a szelep, ami összeverte a motoromat, és jócskán legyengült az autóm, annyira, hogy ha nem esett volna az eső, akkor el sem indulok a vasárnapi magyar futamon. Esőben azt gondoltam, nagyobb esélyem van ezzel az elgyengült autóval, de sajnos nem zuhogott elég sokáig, és hamar elkezdett felszáradni, úgyhogy nem az én futamom volt. Nem lehetek mindezzel együtt elégedett, de az biztos, hogy a jövőben

gumit tegyük fel, és mire eldöntöttük, hogy vízzel megyek majd, addigra elszállt az idő, és nem végeztünk az átszereléssel, és bezárt a box. Ráadásul elég későn engedtek a mezőny után – már a kettes kanyart is elhagyták, mire utánuk indultam. De egy ismeretlen autót esőben vezetni nem volt egyszerű, de végigértünk és tulajdonképpen ez a lényeg. De arccal előre vagyunk, és nem adjuk fel: bízzunk benne, hogy javul majd a dolog az év során.”

Minden 24 órás megbízhatósági verseny különleges, mert az ember és a gép képességeit a végsőig próbára teszi.

Ezért a csapatmunka, a következetesség és a kitartás bármely 24 órás erőpróba során létfontosságú. Ilyen lehetőség egy adódik az életben...

24H DUBAI 2011

Mivel a futamon részt vevő csapatok és a versenyzők 39 különböző országból érkeznek a, Dunlop Dubai 24H valószínűleg a világ leg-nemzetközibb 24 órás versenye. 2011-ben a verseny hatodik évfor-dulóját ünnepeljük. 2010-es eseményen a rajthoz álló versenyzők 39 országot képviseltek, a média 135 munkatársa pedig 21 különböző országból érkezett. Olyan autók álltak rajthoz, mint a Renault, Por-sche, BMW, Ferrari, Aston Martin, Seat, Donkervoort és még sok más.

SZÁLLÍTÁS DUBAIBA

A versenyautó és két raklap standard szállítását Antwerpenből (Bel-gium) Dubaiba és vissza, tartalmazza a nevezési díj. A csapatoknak hozzávetőlegesen 2010 december 1-je előtt el kell juttatniuk az autói-kat és a felszerelést az Antwerpen-i kikötőbe. Az autók várhatóan 2011



február 15-ére érkeznek vissza. Más kikötőkből történő szál-lítás (pl. Anglia, Ausztrália, Ma-lajzia, USA, Olaszország), vagy különleges konténer felár elle-nében kérhető.



WWW.24HSERIES.COM



12H HUNGARY 2010

A Budapest melletti pályán harmadik alkalommal megrendezésre kerülő 12 órás verseny ismét izgalmas kihívásnak ígérkezik. A futamra október 8 és 9 között kerül sor. 2009-ben a Schubert Motorsport du-plázní tudott. A Hungaroringen megrendezett második 12 órás futam a legtöbb résztvevő csapat számára meglepően problémamentesen zajlott. A végéig mindössze négyen adták fel a 30 fős mezőnyből, mely egészen alacsony érték egy hosszútávú verseny tekintetében.

Talán legjobban Bódis Kálmán, a Bovi Motorsport tulajdonosa foglalta össze az általános vélekedést: "Magyarként büszkeséggel töltött el az ese-mény nemzetközi jellege és a hangulat is kiváló volt. Már most nagyon vár-juk az október 8 és 9 között megrendezésre kerülő harmadik versenyt, ahol legalább ötven indulóra számítottok!"

KATEGÓRIÁK

Benzinmeghajtású túrakocsik 3500 kcm-ig		GT autók 4000kcm-ig		Dízel autók, D1-D2*		Kivételes autók, SP2 GT3-A (Benzin vagy dízel)
A1	1599 kcm-ig	(pl. Porsche Cup S, Cup R, RSR, BMW Z4, Ferrari)		D1	1999 kcm-ig	Speciális autók csoportja (több mint 4000kcm és/vagy több mint 6 henger) a minimális referencia köridőre alapozva (alap esetben 2,6kg/10erő vagy magasabb)
A2	1600 és 1999 kcm között, valamint turbómotorok 1599 kcm-ig	Porsche 996	új kategória 3599 kcm-ig	D2	2000 és 2999 között	
		Porsche 997	új kategória 3799 kcm-ig	* azok a dízelautók, melyek gyorsabbnak bizonyultak a minimális referencia köridőnél, a legmegfelelőbb kategóriába lesznek átsorolva, például D2 vagy A3T		
A3T	Turbómotorok 2499 kcm-ig	A6	Max. 8 henger, 3000 és 3999 kcm között	SP2 GT3-A		Több mint 4000 kcm és/vagy több mint 6 henger
A4	2000 és 2999 kcm között			SP3 GT4-A		
A5	3000 és 3499 kcm között			SP4		Elektromos és hibrid autók

HÁTTÉR

GYORSASÁGI



Felemás, de tanulságos hétvégén van túl Vizin Tamás, a lényeg viszont, hogy megtartotta, sőt növelte az előnyét a gyorsasági bajnokságban.

Honfí Pájer Ani

MAN

– Mindehhez képest hogyan érezted magad a versenyen?

– Az időjárás alaposan megréftált, főleg va-sárnap. A nagy melegben nem volt igazán probléma, mert megszoktuk már, hogy a ver-senyautóban meleg van, úgyhogy szárazon nagyon jól ment a nap: elég nagy előnnyel sikerült szombaton nyernem. Vasárnap vi-szont Kazár Mikivel megbeszéltük, hogy egy-forma gumit teszünk fel, így mindketten vizes gumival mentünk ki – ami nem volt jó ötlet. Nekem nagyon hamar elmelegedett – úgy tű-nik a rajtprogram nem tett jót az abroncsok-nak, mert már az első kanyarokban is alig tudtam lassítani, vagy elfordítani az autót. Öt kör után ki is jöttem, és slicket tettünk fel, de addigra már elúszott minden esély a győ-zelemre: végül is csak második lettem.

– Miért választottátok a vizes gumit? Ami- kor mentetek, már nem esett az eső...

– Így van, de nagyon vizes volt a pálya, és nem volt még száraz nyom rajta, arról nem is beszélve, hogy nagyon csúnya fel-hők közeledtek ismét, és tartottunk tőle, hogy esni fog a verseny alatt.

– Mentél már esőben korábban?

– Igen, pont itt, de akkor szakadt az eső, és állt a víz a pályán. Az mondjuk szenzációs volt, éle-tem egyik legnagyobb élménye, amit még az unokáimnak is mesélni fogok: körbeautóztam ott egy 600 lóerős Corvette-et a 300 lóerős Seatommal... Ez tavaly történt, idén viszont



úgy alakult, hogy amint kimentünk vizes gu-mikkal, elkezdett felszáradni, és nagyon hamar eltaknyosodott az abroncsunk. A biztonság kedvéért mentem ki slickre váltani, de amint bemelegedett, addigra elkezdett esni az eső...

– Mondhatjuk azért, hogy élvezted a hét-végét?

– Mindenképpen! Most pont olyan volt a pálya, hogy intermédia kellett volna rá, de nekünk az nem volt, így viszont tanulhattam a dologból. Rá kellett jönnöm, hogy sokkal jobb érzés volt a megmelegedett slickkel menni esőben, mint vi-zes gumival szárazon – az életveszélyes volt, mert irányíthatatlan lett a kocsi. De ami még ennél is fontosabb, hogy összességében növelni tudtam az előnyömet a bajnokságban. És itt szeretném megragadni a lehetőséget, hogy megköszönjem a támogatóim segítségét, ők a Kaloplasztik Kft., a Magtár Kft. és az MBT Pont Hódmezővásárhely.

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Ford Mustang Saleen

Gyártási év: 2006

Teljesítmény: 394 LE

Tulajdonos: Cseh Olivér

LÁNY

Név: Kiszely Ágnes

Kor: 26 év

Lakhely: Miskolc

Foglalkozás: kozmetikus

Fotó: Rogosz Péter





DRÁGA BEUGRÓ, OLCSÓ TANKOLÁS

A villamos hajtású autók jelene és jövője

A világ hétszázmillió személyautó-állományában fél százaléknyi sincs a hibridek aránya, a villamos hajtásúaké pedig elenyésző. De már nem sokáig.

Boros Jenő, Gyártók



Zero emissio, ez a jelszó mostanság a járműiparban. Csodákat zengenek a villanyautókról: csendesek és tiszták, nem szennyezik a környezetet, legalábbis lokálisan, mert útközben tényleg nem bocsátanak ki káros anyagot, de az akkumulátorukat töltő áram előállítás is károsanyag-kibocsátással járhat. Ha napelemek, szél- vagy vízi erőművek termelik a villamos energiát, akkor kedvező a globális hatás, ám ha például olaj vagy szén a forrás, akkor már közel sem ilyen kedvező a mérleg. Márpedig a hálózati konnektorból tölthető villanyautók többnyire utóbbiakból táplálkoznak.

Sorozatgyártású és a piacon elérhető áru dízelautók tucajtjai is száz grammnál kevesebb széndioxidot bocsáta-

nak ki kilométerenként, miközben a hasonló méretű, ámméregdrága villanyautókra vetítve ez az érték ennél magasabb, ha például szénnel működtetett erőmű hálózatáról

töltik. A villanyautó költségérsze pedig azért kedvezőbb, mert az Otto- és dízelmotorok hajtóanyagul szolgáló benzint és gázolaj árát jelentős jövedéki adó is terheli.

Száztizenegy éve még az volt a kérdés, hogy a gőzhajtású vagy akkumulátoros járműveké a jövő, aztán egy harmadik, a belsőégésű motor lett a befutó a sorozatgyártásban. Napjainkban is benzinből és gázolajból fogy a legtöbb, mert a világ hétszázmillió darabos személyautó-állományából csak hárommillió a hibrid, és tízezerrel kevesebb villanyautó közlekedik a világ közútjain.

Biztosan komolyabb szerep jut az elektromos autóknak a jövőben, csak az a kérdés, hogy a közeliben, vagy a távoliban



Gyors változásra nem lehet számítani, mert egyelőre kevés nulla károsanyag-kibocsátású autó készül. 2020-ban a németeknél kétmillió villanyautó közlekedik majd, ezek száz állomáson tankolhatnak. Hasonló számok szerepelnek a másik nagy európai piac előrejelzéseiben is. Tíz éven belül Franciaországban is kétmillió villanyautót helyeznek forgalomba, állította Damien Luniad, a Citroen Hungária vezérigazgatója a cég C-Zero nevű villanyautójának budapesti bemutatóján. Az előrejelzések szerint 2020-ra a 4,5 százalékos lesz a villanyautó részesedése a piacon, miközben a teljes fogyasztásból másfél százalékot használnak fel, ám ez csak központi programok támogatásával érhető el.

Lítium-ion akkumulátoros villanyautók			
Piacon	Típus	Ülés	Ár (€)
2009-től	Tesla Roadster	2	99 ezer
2009-től	Reva De Luxe	2+2	21 ezer
2010-től	Smart ed	2	23 ezer
2010-től	Mitsubishi i-MiEV	4	44 ezer
2010-től	Citroen C-Zero	4	44 ezer
2010-től	Peugeot ion	4	44 ezer
2011-től	Nissan Leaf	5	50 ezer

**A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT
ROVAT TÁMOGATÓJA
AZ AQUAPROFIT ZRT.**



AQUAPROFIT

Műszaki Tanácsadók és Befektetők Zrt.

1013 Budapest, Pauer utca 11.
Telefon: +36 1 472 2130, fax: +36 1 359 3552
www.azasziroft.com



Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

Az állam költségvetésének egytizedét fogynak el az adó nélkül, ami miatt érdemes másként vállalkozni? Széles körű tapasztalatok és megfigyelések alapján, főként szűrt a válsági és környezetvédelmi projektek területén. A megfigyelések azt mutatják, hogy a vállalkozások szűkebb körében, és megfigyelés a lehetőségeket és a lehetőségeket.

Magyarországi Értéktudományok Központjának közleménye a 2014. évi értéktudományi konferenciáról. A konferencia címe: "A jövő értéktudományi kutatásai". A konferencia helye: Budapest, 2014. november 14-15. A konferencia szervezője: Magyarországi Értéktudományok Központja. A konferencia célja: a jövő értéktudományi kutatásainak megvitatása és a jövő értéktudományi kutatásainak megvalósítása.

Szakterületeink:

WOLFF, V. 1973. *WOLFF, V. 1973. WOLFF, V. 1973. WOLFF, V. 1973. WOLFF, V. 1973.*

A cég főbb adatai:

Address: Agrop. 111, Miskolc, Hungary 3524
 Tel.: 36-36/313-1111, Fax: 36-36/313-1111

Fő tevékenységek:

പിന്നീട് www.dhammadownload.com എന്ന വെബ്സൈറ്റ് വഴിയാണ് ഇവയെത്തിയത്.

A cég rövid bemutatása:

[illegible]

Tervekenységi területek:

Admiration and respect for the individual

- **Isi dari buku** yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Manfaat** dari buku yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Isi dari buku** yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Manfaat** dari buku yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Isi dari buku** yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Manfaat** dari buku yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Isi dari buku** yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Manfaat** dari buku yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Isi dari buku** yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut
- **Manfaat** dari buku yang akan dibaca, dan apa saja hal yang akan dipaparkan dalam buku tersebut



A hangzatos környezetvédelmi érveket gyorsan semlegesítik az árak: a drága akkumulátor és elektronika miatt az immár sorozatban készülő villamos hajtású Tesla sportkocsi százezer euróba kerül, és piacra kerülő következő modellek ára is negyvenezer euró felett kezdődik majd.

Mai árakon számolva belsőégésű motorokhoz képest negyed annyiért meg lehet tankolni egy villanyautót, igaz, vásárláskor ötszörös összeget kell fizetni érte. Ennek ellenére, ha lassan is, de azért terjednek a villanyautók, igaz, többnyire ott, ahol más járművekkel nem szabad, vagy csak nagyon drágán lehet behajtani. Népszerűségüket növelheti, hogy ha nyilvános oszlopból ingyen feltölthetőek akkumulátorai, a svájci Zürich belvárosában már van ilyen lehetőség. A villany Smart utcai dobozokból tankolhat a londoni Cityben, ahová díjmentesen behajthat. A Mitsubishi négy i-MiEV elektromos autója postakocsiként szolgál a Monacói Hercegségben. 2009. július piaci bevezetése óta 1400 darabot lízingelnek csak Japánban, és idén másfél ezerrel bővül a bérelhető flotta. Együttműködés keretében a Mitsubishi i-MiEV modellt Citroen C-Zero és Peugeot Ion jelzéssel 44 ezer eurós áron forgalmazzák majd Európában.

A Tesla elektromos sportkocsija még méregdrága, de már itthon is be lehet szerezni



Ezek a 380 voltos oszlopról félórán belül nyolcvan százalékosra tölthetőek. A Ford, a Scottish and Southern Energy és a Strathclyde University tizenöt Focus BEV prototípusból álló flottát, illetve a London Borough-hoz tartozó Hillingdonban lévő újratöltő infrastruktúrát használja. A járműveket a Scottish and Southern, valamint hillingdoni értékesítők autóvezetői tesztelik, a bemutató flotta részben az Egyesült Királyság kormányának Technológiai Stratégiai Bizottsága (TSB) által odaítélt közpénzből jött létre. A 2+2 üléses indiai Reva miniből huszonegy országban háromezernél több kelt el.

A Magyarországon forgalmazott legolcsóbb modell, az ólomakkumulátoros Standard ára 3,78 millió forintba, a légkondicionálás De Luxe 4,39 millió forintba kerül. A lítium-ion akkumulátorral szerelt L-ion ára 5,69 millió forint. Egy feltöltés költsége négyszáz forint körül van, ezzel nyolcvan kilométeres útra képes, ami kilométerenként öt forintos üzemanyagköltséget jelent. Mindegyik változat 80 km/órás sebességre képes. A Standard és a De Luxe egy töltéssel nyolcvan kilométeres, a L-ion modell 120 kilométeres útra képes. A lítium-ion akkumulátor 2400 töltési ciklust, valamint háromszázezer kilométert bír ki, ehhez három év garancia jár.

Windows®. Korlátok nélküli élet. www.aqua.hu

Mi az árakban jeleskedünk! Hát Te?

Packard Bell TJ75-JN420HG Mobil erőgép

174 600,- helyett 169 990,-

Ezen felül nálunk további **5.000 Forint kedvezményt** ér, ha van jeles a bizonyítványodban! **Hozd magaddal!**

BIZONYÍTVÁNY	
Intel Core i3 64-bit 2,13 GHz CPU	Jeles ✓
Microsoft Windows 7 Home 64-bit	Jeles ✓
ATI Radeon HD5470 512MB DX11	Jeles ✓
4 GB DDR3 1066 MHz RAM	Jeles ✓
320 GB SATA HDD	Jeles ✓
2 év garancia	Jeles ✓
Bluetooth vezeték nélküli adapter	Jeles ✓
802.11 b/g/n WLAN adapter	Jeles ✓

AQUA HÉTFŐRŐZŐ

AQUA Budapest VII. Budapest, Dohány u. 36.
AQUA Pécs XV. Budapest, Szendrői ut. 131.
AQUA Miskolc VI. Budapest, Munkácsy tér 10.
AQUA Veszprém XV. Budapest, Károlyi Frigyes ut. 17.
AQUA Tatabánya Székesfehérvár, Tóth u. 3. Tel: (22) 718-024

Központi információ: **(06-1) 244-2424** www.aqua.hu

NEM TUCATAUTÓ

Kipróbáltuk a Ford Focus RS-t

Sokat kellett böjtölni, mire megkaptuk, de határozottan kijelenthető, hogy megérte várni a Ford Focus RS verziójára.

Őse László

Hummer Gyula



Amennyiben figyelembe vesszük, hogy a Ford az előző RS modellel komoly veszteséget könyvelt el, talán érthető, miért fontolgatták olyan sokáig ennek az autónak a gyártását. Ám akármilyen presztízsvesztést is szenvedett el a gyár korábban, azt a mostani RS modellel helyre rakták. Olyan autót készítettek, amelyben hemzsegnék a technikai újdonságok, még ha azok nem is mindig tolakodnak a vezető és az utcai csodálók szeme elé. A lényeg, hogy kiváló hatással vannak az autó vezethetőségére, és magára a vezetési élményre. Amikor megkaptam az autó kulcsait, és elmondták, hogy az autó kétkerék hajtású, úgy gondoltam, tévúton járnak a Ford mérnökei. Egyfelől az előző modellekben található 4x4 rendszer szinte tökéletes volt, másrésről nem tudtam elképzelni, hogyan fogja a több mint 300 lóerőt az autó két kerékkel az útra vinni. De már az első gyorsításkor is érezhető

volt, hogy a mérnökök így is tökéletes erőátviteli rendszert alkottak, ami működéséhez egy hibátlan kipörgés gátló, valamint a versenysportokban élenjáró Quife által gyártott sperrdifferenciálmű is hozzá járul. Az autó nem csak erejével, külső megjelenésével is hódít. Olyan feltűnő, főleg az általunk tesztelt metál zöld színben, hogy semmilyen sport autó után nem forognak így az emberek. Az óriási légbeömlő nyílások és a hátsó diffuzor mindamellett, hogy jól néz ki, komoly feladatot is ellát, ugyanúgy, mint a 19 colos felnik és a hátsó szárny, amely 130 km/óránál még csak zajt kelt, viszont 230 km/órás sebességnél olyan leszorító erőt képez, amivel még biztonságosan az úton tartható az autó.

A Ford belsejében egyébként nem sok változást eszközöltek az előző ST-hez képest, talán csak a vezető- és utasüléseket cserélték meg sportosabbakra. Ezek természetesen kényelmesebbek a nagytempójú kanyarokban, de a ki-bezálláskor nem a legkomfortosabb, és az ülések magassága sem állítható. Vezetési élmény az autóban igazán Pazar. Az általunk kigondolt konkurenciával, a Mitsubishi Evo, valamint a Subaru autókkal szinte bármikor leállhat az ember versenyezni anélkül, hogy alul maradjon. Hisz a kanyarsebességnek, valamint a gyorsulásnak legtöbbször csak a vezető szab határt: az autó ugyanis versenyre termett. De ami még meglepőbb volt a tesztünk során, az az, hogy a Ford RS modellel nem a megszokott, a konkurenciához hasonló 18-25 l/100 km étvágyal fogyasztotta az üzemanyagot a strapásnak mond-

ható gáz-fék vezetési stílussal, hanem „csak” 13-15 litert kért, amely mindenképpen fontos érv a gazdasági válság közepén, nemeg a jelenlegi üzemanyagárak mellett. Az autóval amúgy normális, „családi” vezetési stílussal 10-12 l fogyasztással lehet közlekedni, és ebben az is benne van, hogy néha erőből ugorjuk át az előttünk lépésben közlekedőket. A lengéscsillapítók lassú vezetésnél sajnos kemény hatásúak, de szükség van erre, mert a nagy tempóban történő kanyarvételnél ez a feszeség segíti a vezetőt a pontos kanyarodáshoz. Az RS mellett szól még, hogy nem egy tucat-autó, hiszen összesen 5000 példány készítését tervezték, bár a nagy kereslet miatt további 3000 darab legyártásán is gondolkodnak.



Az autót egy 2,5 literes turbómotor hajtja, alapjaiban hasonló, mint ami az ST modellben dolgozott



CSÚCSTALÁLKOZÓ

Máriapócs: Drift Fesztivál és a King of Europe

Július végén nem fognak unatkozni a drift szerelmesei, Máriapócsra egy négynapos fesztivál keretében mindent lehet majd látni ami csak szem-szájnak ingere...

TOH



Amit a Drift Fesztiválról és a King of Europe sorozatról tudni kell: 2005 óta Európa 18 országában, mintegy 48 alkalommal rendezték meg. A futamok iránti fokozatosan növekvő érdeklődésnek köszönhetően a versenyzők és

téka, hogy a 2009-es bajnok hazai pilótáink közül került ki. A 2010-es évben 14 nemzetből neveztek versenyzők, hogy összemérjék tudásukat Európa 6 országában. (Ezidáig összesen 52 pilóta nevezett a 7 futamra.) Az idei év

A szerdai naptól (július 28-tól) kezdődően az ország és Európa minden tájáról gyülekezni fognak a pilóták, hogy a King Of Europe 4. fordulóján részt vehessenek. Ahogy a korábbi években is, a szezon közepén a bajnoki címért még nagy a tolongás. A technikás nyomvonalon a kvalifikációs körök után most is tsuio, azaz páros csatákban döntik el a továbbjutást. A három nap alatt minden pilóta felkészülhet, és várja majd a július 31-i szombatot, amikor is egy nap alatt három verseny kerül lebonyolításra, úgymint King Of Europe Time Attack, Pro Street Team Drift & Show és King Of Europe Drift Top 32.

Jegyek elővételben az ország 180 pontján váltathatók: www.ticketpro.hu

A helyszín a Rabócsi Ring, mely Máriapócsra található. Budapest és Miskolc irányából:



a nézők száma is folyamatosan nő. Hazánkban először 2007-ben volt látható, azóta minden évben Magyarország is otthont ad a rendezvénynek. A rendkívül erős nemzetközi mezőnyben szerencsére a magyar pilóták is remekül helyt állnak. Ennek remek bizonyí-

legnagyobb durranása Magyarországon kerül megrendezésre, ami egy négy napos Drift Fesztivál. A programja július utolsó hetében: live DJ-vel, drift party-val, szexi lányokkal, team drifttel és time attack-kel kápráztat majd el minden érdeklődőt.

az M3-as autópályán haladva a Nyíregyházi-Nagykállói leágazásnál kell letérni, majd onnan Nagykállón és Kállósemjénen át vezet az út Máriapócsig. Nyíregyházától 14 km. Debrecenből: a 471-es úton Nyírbogáton balra fordulunk és Kislétán át Máriapócsig haladunk 47 km-t.



TISZTELET A FERRARINAK



Az Abarth 695 Tributo Ferrari a legkülönlegesebb 500-as, amit valaha készítettek. Csak vörösben kapható, zseniális, jópofa, ugyanakkor ördögi gépcsoda, melynek kerekein keresztül 180 lóerő és 272 Nm feszül az útnak. A kiskocsihoz mértén a hatalmas erőt a jól ismert 1,4-es turbómotorból hozta ki az olasz „tuningcég”, ennél is

érdekesebb azonban, hogy a robbanékony erőforrás mellé hatfokozatú, kormányról is kapcsolható manuális váltót illesztettek a mérnökök. A futóművet szintén a teljesítményhez igazították, a 17 colos antracit felnik alatt pedig vörös Brembo fékek virítanak. A bőrkárpitozású utastér már csak hab a tortán.

Mint egy bébi-Ferrari:
az 500-as Fiat méregerős



SPORTOS AUDI A1

Megkezdődött az Audi új, A1-es modelljének szériagyártása a márka brüsszeli üzemében. A BMW által készített Mini konkurenciájának szánt kisautót először augusztusban próbálhatják ki a vevők, az induló ár 15 ezer 800 euró, több mint 4 millió forint lesz. Az ingolstadtiak úgy számolnak, hogy az A1-vevők 90 százalékanak az első találkozása lesz a márkával, a kezdeti adatok alapján sikeresnek tűnik a fiatalokra épített bevezető kampány, főleg ők rendelnek az újdonságból. A fiatalos, sportos imázst segítő különleges szériák is legördülnek majd a gyártószalagokról: például a Walter Röhrl audis sikereit felidéző amalfi-fehér, begónia-piros, kőszürke, szürkésbarna színek-



re fényezett, az ős-Quattróra hajazó modell, amely később akár négykerék-hajtást is kaphat. Az erőforrások kínálata is bővíthet, de egyelőre be kell érni két benzines és két dízelmotorral, utóbbiak 1,6 literesek, 90 és 105 lóerős változatban, 230 és 250 Nm-es nyomatékkal. Ami a benzineseket illeti: 86 lóerőt és 160 Nm-es nyomatékot tud majd az 1,2-es turbós, csúcsmotorként pedig az 1,4-es turbót adják 122 lóerővel és 200 Nm-es nyomatékkal.



INTERWEST
ital nagykereskedés

maxxenergy.hu
info@interwest2000.hu

RAJTRÁCS-FOTÓK

Májusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **Autós Gyorsasági OB**
Helyszín: **Hungaroring**



Széria: **GT1 VB**
Helyszín: **Brno**



Széria: **Le Mans Series**
Helyszín: **Spa**

Autósport és Formula



A szerkesztési anyagok vírusellenőrzését az ESET Smart Security programmal végezzük, amelyet a szoftver magyarországi forgalmazója, a Sicontact Kft. biztosít számunkra.

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR., ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group
Kiadó: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnek, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákról. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játéka kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

CASIO®

Az időmérés szépsége

Három részes Chronograph



EQW-M710DB



A CASIO
a Red Bull Racing
Csapat Partnere.

- Rádiójel-vezérelt • Multiband 6 • Tough Solar (fényenergia) • 1/100 chronograph Világító • Ébresztés
- Teljesen automata naptár • Rozsdaálló acél tok • Tömör rozsdaálló acél csat • 10 bar vízállóság

WAVE CEPTOR
RADIO CONTROLLED

MULTI BAND 6

TOUGH SOLAR
SOLAR POWERED

Az óra 6 adótorony* pontosító rádiójelének vételére képes és önmagát pontosítja**

* Németország, Nagy Britannia, É-Amerika, Kína és Japán x 2.

** Az aktuális időzóna egyszerű beállítása után.

A fényenergiával működő, elemcsere nélküli örökéletű szerkezet.

www.casio.co.hu

EDIFICE

Sebesség és Intelligencia
Fejlett Technológia, Dinamikus Dizájn

CASIO COMPUTER CO., LTD. Tokió, Japán

www.casio-watch.hu

RIGHT GUARD

**Akár 48
órás, hatásos
védelem
a testszag
ellen**

**Antibakteriális
ezüstmolekulákkal!**



ÚJ!



Valentino Corbelli

START YOUR DAY RIGHT!

WWW.RIGHTGUARD.HU