F1 ■ RALI ■ MOTOGP ■ SPORTAUTÓ

Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

XI/2. szám, 2010. február

MNASZ ALAPÍTVA 1978

Az MNASZ kiemelt médiapartnere

Előfizetési akció:

Legyen az Öné egy különleges falióra!

GARÁZS: ÚJ FORD FOCUS ÉS PEUGEOT SR1

MEGINT BESZÁLL

Michael Schumacher a Mercedes pilótája

www.formula.hu

Rali vb: Raikkönen és a Citroen WRC

Dakar: Sainz a csúcsra ért

F1: Mercedes, Ferrari, McLaren bemutatók

Autók és lányok:
NIKOLETTA ÉS A SUZUKI SWIFT

9 771785 948009 10002

795 Ft

MNASZ
ALAPÍTVA 1978

MNASZ 2009 RALLYE BAJNOKSÁG
MNASZ 2009 RALLYE2 BAJNOKSÁG
MNASZ 2009 IHAROS és GOLLER Historic Rallyé HISTORIC RALLYE BAJNOKSÁG

SPURI AZ AUTÓ ENERGIAITALA
ADVAN
SUZUKI
IHAROS és GOLLER Historic Rallyé

A magyar ralisport támogatója a Magyar Suzuki ZRt.

BETHLEN TAMÁS

BARÁTOK (ÉS ELLENSÉGEK) KÖZT

Idén lesz 60 esztendeje, hogy útjára indult a Formula-1 versenysorozata, és – mintha csak készakarva intézte volna ezt így valaki a hatodik X alkalmából – alighanem a széria egyik legizgalmasabb évadának nézünk elébe.

Ugyan a sportág körül állandóan hömpölygő hírfolyamban bőven akadnak olyan információk is, hogy a kisebb istállók indulása még kétséges, Bahreinben alighanem az utóbbi évek-évtizedek egyik legnépesebb mezőnyét láthatjuk pályára gurulni. A tavalyi BranwGP-féle meglepetés-esztendő és a nagy autógyártók többségének kivonulása után ráadásul 2010-re igazi átrendeződésnek lehetünk szemtanúi: a pilótapiac hihetetlen „fortyogása" után a versenyzők többsége csapatot váltott, mi több, visszatért a száguldó cirkusz színpadára egy korábban már leköszönt főszereplő, Michael Schumacher.
Pár nappal ezelőtt már az idei autók is elkezdték róni a köreiket, és ahogyan ez az F1-ben történni szokott – a bemutatók és tesztek szüneteiben –a jelenlegi és veterán pilóták, csapatvezetők, funkcionáriusok és szakértők nyilatkozatháborúja is beindult. Dicsérik és szapulják egymást, vérmérséklettől, barátságtól és ellenségeskedéstől függően.
Az embernek már-már az az érzése, hogy egy világméretű, minimum 26 főszereplős szappanoperába csöppent. Olyanba, mint a Barátok közt, vagy a Dr. House, esetleg a Miami helyszínelők. Csak nem egy-, két-, tíz-, húszmillió nézője van nap mint nap a műsornak, hanem annak sokszorosa. A történet fordulatait a legjobb forgatókönyvírók is megirigyelhetik, a sztori pedig esetenként akár egymilliárd embert is képes a képernyők és a monitorok elé szegezni.
Azok a kollégák, akik ezekből az információkból élnek, mondjuk egy autósport lapot vagy egy weboldalt szerkesztenek, persze örülnek a dömpingnek, van mivel megtölteni az oldalakat. Ennél sokkal fontosabb azonban, hogy a szurkolók is dörzsölhetik a tenyerüket, hiszen van bőven miről olvasni, írni, beszélni, csetelni. (Mondjuk a Formula.hu weboldalon.)
Ismerősökkel és idegenekkel, barátokkal és ellenségekkel – utóbbiakkal persze kizárólag csak akkor, ha azt kell megvitatni, hogy a konkurenciához szerződve áruló lett-e a hétszeres világbajnok, esetleg az általunk favorizált és imádott, tapasztalt versenyzők teljesítenek-e majd jobban a kétpólusú istállóknál, vagy a fiatalok, a zöldfülűek.
Többek között ettől is szép ez a sport. Újabb és újabb réteget fejthetünk le a hírekről, több tucat aspektusból értékelhetjük a történéseket, szinte benne élhetünk az eseményekben, élvezhetjük kedvenc sportágunk minden rezdülését.
És kimondhatjuk (akár egymilliárd szurkolótársunkkal együtt): a Forma-1 gyönyörű.
Hatvan évvel az első évad után mi, magyarok szerencsére erről személyesen is meggyőződhetünk. Ráadásul minden eddiginél könnyebben, a 25 éves Hungaroringen relatíve a legkevesebb pénzért.
Tisztelt Olvasóink! Adják át magukat Önök is az élménynek!

Fotó: Rogosz Péter

> "Az embernek már-már az az érzése, hogy egy világméretű, minimum 26 főszereplős szappanoperába csöppent."

Radical

Radical SR4 Limited Edition Magyarország
36.165 euró (ÁFA nélkül)

Már csak 7 darab marad!

A világ leggyorsabb sportautóinak egyike Magyarországon is kapható

• A 2010-es szezon legkiválóbb ajánlata - 9 darabos speciális széria

Az ár magában foglalja:
• NRDL autóversenyzői licenc
• A hivatalos úton vásárolt Radicallal részt vehet a Radical Kupán, KW Berg Kupán, valamint a Lightweight Challenge-en

További információk : **www.sr4le.eu , www.radicalczechrepublic.com**
Tel: +420 724 607 247

Az X5 - X6 specialista

A Lumma és a Breyton kizárólagos magyarországi képviselete

www.lumma.hu

- Átalakított BMW-k készletről azonnal
- Külső-belső átalakítás hozott autókra is
- Gyári kivitelű vagy ízlés szerint átalakított BMW-k rendelésre
- Exkluzív felnik és gumiabroncsok 23"-ig
- Futómű-, fék- és motortuning
- Kiegészítők külön is
- Finanszírozás, tartós bérlet már meglévő autókra is

Breyton
www.breyton.hu

- X5, X6 típusokra 10x22" + 11.5x22" felnigarnitúra különböző színekben 295/30 R22 + 335/25 R22 gumiabroncsokkal raktárról azonnal
- 18" felniakció bruttó 85.000 Ft-tól

www.bmway-design.hu **30/ 2190-777** **Lubrinvest BMWay Design Kft.**

TARTALOMJEGYZÉK

2010. Február

HÍREK 6
Érdekességek az F1 világából

KÜLÖNVÉLEMÉNY 13
Dávid Sándor rovata

A JÖVŐ NEMZEDÉK 14
Jerez: Megmutatták magukat a fiatalok

ISMÉT FELRAGYOGOTT 16
Mercedes GP: Schumacherrel állt össze a legendás márka

FORZA FERRARI! 20
Leleplezték a Ferrari F60-ast

A KÉT LEGJOBB PILÓTÁVAL 24
A McLaren célja egyértelműen a világbajnoki cím

A NAGY VISSZATÉRŐ 28
A Sauber japán-spanyol kettőssel indul

FRISS VÉR 30
A Renault alaposan átalakulva várja 2010-et

AGYAFÚRT KALANDOR 32
Sir Richard Branson az F1-ben is nagy dobásra készül

AZ ISMERETLENSÉGBŐL JÖTT 36
A Toleman mesébe illő története

ISMÉT BIZONYÍTOTT 44
Brokernet Silver Sting: Megnyerte az SP-kategóriát

EGY HELY A SZÍVEMBEN 46
Johnny Herbert Jótékonysági Gokartverseny Londonban

ILYEN EGY VERSENYGÉP 48
MotoGP: Minden istálló várja Katart

TALMA TELE 50
Mivel tölti a pihenőjét a magyar világbajnok?

A JÉGEMBER ÚJ KIHÍVÁSA 52
Mire lesz képes Raikkönen a rali vb-n?

NEM ADJA FEL 56
Mayer Gábor idén is a rali vb mezőnyében bizonyítana

FIESTA A FORDNÁL 58
Monte-Carlóban mindenkit lemosott a pályáról

SZILVESZTER 60
Az év utolsó futama fantasztikus hangulatban zajlott

ÁLOMUTAZÁS 64
Lapunk a szupersportkocsik földjén járt

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY 69
Nikoletta és a Suzuki Swift

AMI SZÉPPÉ TESZI A SIVATAGOT 70
Dakar 2010: Sainz végre a csúcsra ért

JÓ HÍREK A BAJNOKOKRÓL 74
Az óriási bukás után hazatértek Zapletalék

DIADAL DAKARBAN 75
Africa Eco Race 2010

APJA FIA 76
Vizin Tamás a gyorsasági bajnokságban gyűjti a pontokat

GOKARTBÓL TÚRAAUTÓBA 78
A SIMCO támogatásával: Tim Gábor a Suzukiban folytatja

FELTŰNÉSI VISZKETEGSÉG 79
Kipróbáltuk a Renault Clio RS-t

FORZA FERRARI!

20

Megváltóként várják a Ferrari istállónál Fernando Alonsót, aki a csapat várakozásai szerint visszavezeti a különítményt a győzelmek útjára. „Az előrelépés érdekében szükségünk van valakire, aki képes kommunikálni a csapattal. Alonso ezt fogja tenni. Amikor Stefano Domenicali csapatfőnök, akit nagyon nagyra értékelek, három évvel ezelőtt beszélt róla nekem, már akkor is azt mondtam neki, hogy szerződtesse le" – nyilatkozta a márka vezére, Luca di Montezemolo. Alonso kissé visszafogott az esélyekkel kapcsolatban: „Nem lesz könnyű dolgunk" - mondta a hispán az Onda Cero rádiónak – „Schumachernek is öt évre volt szüksége ahhoz, hogy győzni tudjon a Ferrarival. A Formula-1 nem egyszerű matematika. A futballban és más sportokban is láthattuk már, hogy egy nagy csapat is veszíthet egy kisebb csapat otthonában."

„NEM LESZ KÖNNYŰ"

EZÜSTJUBILEUM

Az előttünk álló 25. Magyar Nagydíj alkalmából a hungaroringi futam szervezői komoly engedményt adnak az Ezüst klubkártyák és bérletek áraiból, de a Gold tribünök elővásárló szurkolói is spórolhatnak. Igazi jóhír az F1 szerelmeseinek, hogy a jubileumi verseny tiszteletére az Ezüst klubkártyákat illetve a klub álló bérleteket kedvezményesen kínálják a hivatalos jegyértékesítők. Míg a korábbi esztendőkben a felnőtteknek 6 ezer forintot kellett kifizetni a klubtagsági kártyáért és 10 ezer forintba került a belépő (együtt 16 ezer), 2010-ben a legolcsóbb csomag mindössze 5 + 5, azaz összesen 10 ezer forintért vásárolható meg. A gyermekbérletek ára még ennél is olcsóbb, csak 2500 Ft, és miután a legkisebbeknek felnőtt kísérete mellett nincs szükségük kártyára, a 14 év alattiak ezért az összegért nézhetik végig a programot. Ezen belépők tulajdonosai az állóhelyekre érvényes, péntekre-szombatra-vasárnapra szóló látványosságot tudhatnak a magukénak. Örömteli információ, hogy az ülőhelyekre jogosító Arany klubkártya tagsági díja és a hozzá tartozó felnőtt bérletek ára az infláció ellenére harmadik éve változatlan (8000 + 25 000 Ft), a gyermekbérlet 12 500 Ft-ba kerül. (Remélhetőleg ezeknek a jegyeknek a hasonló mértékű árcsökkentésére nem kell az 50. Magyar Nagydíjig várnunk!) A szervezők figyelmessége miatt azonban itt is jobban járnak a nézők, mint korábban, hiszen a Club tribün tavalyi átköltöztetése miatt (a Silver 4-es tribül mellé került a lelátó) a célegyenesből tekinthetőek meg az események. (Ugyanez az élmény külföldieknek több mint 70 ezer forintnyi euróba kerül.)

NEM TÉR VISSZA

Noha 2010-től elválnak a McLaren és a Mercedes útjai, Ron Dennis biztosan nem tér vissza a wokingi F1-es istálló élére. „Nekem már nincs aktív szerepem az F1-ben. Elutazom néhány nagydíjra, mert imádom ezt a műfajt. Az agyam a McLarené, a szívem viszont a motorsporté, így biztos, hogy ott leszek néhány futamon, de nem a pitwallnál, hanem szigorúan csak mint néző" – mondta a szakember az Autosport Awards londoni gálaestjén, ahol Gregor Grant-életműdíjjal tüntették ki. Dennis – aki jelenleg a közúti sportkocsikat gyártó McLaren Automotive-ra összpontosít – egyes források szerint tavaly a Mercedes nyomására köszönt le a csapatvezetői tisztségből.

TEHETSÉG

Újabb tizenéves indulhat el a „hamiltoni" úton, ugyanis a McLaren szerződést kötött a 14 esztendős Nyck de Vries-zel, aki a csapat tehetséggondozó programjában gyarapíthatja tudását. A fiatal holland gokartos menedzserei teendőit Lewis Hamilton édesapja, Anthony látja majd el. „Nick kilátásai roppant izgalmasak és igyekszünk maximálisan támogatni őt a siker felé vezető úton" – fogalmazott a bejelentés kapcsán a csapatfőnök, Martin Whitmarsh.

Bernie Ecclestone fura ötlettel állt elő, a sportág vezére bevezetné a „legrövidebb út"-szabályt. A brit üzletember szerint jót tenne a sportágnak, ha a versenyeken a pilóták öt alkalommal lerövidíthetnének egy-egy kört, így a gyorsabb versenyzők kevesebbszer ragadnának be az előttük haladó lassabb autók mögé és a tévénézők is jobban élveznék a futamokat, mert több lenne az előzés. „Több javaslatot is letettem az istállók elé, várom a reakciókat – mondta Ecclestone. – Ha bevezetnénk a 'rövidebb utat' , amelyet minden pilóta ötször használhatna egy futam alatt, akkor az egész verseny izgalmasabb lenne."

Sokadszorra is felmerült, hogy a Volkswagen a közeljövőben szerepet vállalna az F1-ben – erről a márka motorsport-szaktanácsadója, Hans-Joachim Stuck beszélt az egyik brit szaklapnak. „Építeni egy jó motort és szállítani a csapatoknak, ez a legjobb út" – fogalmazott a korábbi F1-es pilóta. Stuck leszögezte: noha a wolfsburgi konszernnek tetszik a szabályok alakulása, továbbra is túlságosan drágának tartják az autósport csúcsosztályát. A szakvezető szerint a világ legnagyobb autógyártója címért a Toyotával vetélkedő márkánál érdemben leghamarabb 2012-ben kerülhet napirendre az F1.

Róma előreláthatólag 2012-ben bekapcsolódhat a Formula-1-es vérkeringésbe: az olasz főváros állítólag megkötötte azt a szerződést Bernie Ecclestone-nal, amelynek értelmében utcai futamot rendezhetnek. A fejleményről Maurizio Flamini főszervező, valamint Giovanni Alemanno polgármester tájékoztatta a nyilvánosságot. Az elképzelések szerint Róma déli részén alakítják majd ki a pályát és két olyan kanyart is beiktatnak, ahol lehet előzni. Az olasz sajtó máris belháborút jósol: Monzában állítólag attól tartanak, hogy Róma a legendás helyszín helyett kerülhet be a versenynaptárba…

GÁLA

Szokás szerint Monacóban adták át az elmúlt esztendő FIA bajnokainak és helyezetteinek járó trófeákat. Az esemény legnagyobb sztárjai természetesen Jenson Button F1-es és Sebastian Loeb rali világbajnokok voltak.

„A Brawn GP nyerő párosa: jöttek, láttak és mindent elvittek."

MEGINT ÁTÜLT

Január közepén újra F1-es Ferrariba pattant a MotoGP szupersztárja, Valentino Rossi, aki az utóbbi években teljesített tesztelések után már-már hazajár a maranellói egylethez. A „Doktor" ezúttal Barcelonában száguldott, ahol a Corse Clienti részleg jóvoltából két napon át nyüstölhetett egy GP2-es abroncsokkal szerelt F2008-ast. Időeredményeket nem közölt a vörös egylet, azt viszont igen, hogy Rossi „kitűnően teljesített és folyamatosan javított a köridőkön".

FOGYNAK AZ ÜLÉSEK

MercedesGP Nico Rosberg Michael Schumacher	**Toro Rosso** Sebastien Buemi Jaime Alguersuari
Red Bull Racing Sebastian Vettel Mark Webber	**Lotus-Cosworth** Jarno Trulli Heikki Kovalainen
Ferrari Felipe Massa Fernando Alonso	**Manor-Cosworth** Timo Glock Lucas di Grassi
McLaren Lewis Hamilton Jenson Button	**BMW-Sauber** Kamui Kobayashi Pedro de la Rosa
Williams Rubens Barrichello Nico Hülkenberg	**Campos-Cosworth** Bruno Senna Pastor Maldonado*
Renault Robert Kubica Vitalij Petrov	**USF1** José Maria Lopez Jonathan Summerton* Marco Andretti* Takuma Sato*
Force India Adrian Sutil Vitantonio Liuzzi	

Lapzártánk idején már csak a az USF1 és a Campos rendelkezik szabad volánnal a 2010-es szezonra, miután az utóbbi hetekben több állás is gazdára talált. Kiderült, hogy Michael Schumacher a Mercedes GP színeiben visszatér, a Virginnél Lucas di Grassi csatlakozhat a már korábban leigazolt Timo Glockhoz, a Force India idén is az Adrian Sutil – Vitantonio Liuzzi kombóval támad, míg a Lotus Jarno Trullinak és Heikki Kovalainennek, a BMW-Sauber pedig Kamui Kobayashinak és Pedro de la Rosának szavazott bizalmat. A Renault-nál Robert Kubica párja Vitalij Petrov lett, de a Campos-META még mindig vadássza Bruno Senna csapattársát, az USF1 pedig Jose Maria Lopez mellé keres versenyzőt.

(*-gal jelölve a még nem biztos szerződések)

Ifjonti hév és tapasztalat – ez volt a két szempont, amely alapján Peter Sauber csapatfőnök a Toyota által nevelt, s a tavalyi idény utolsó két futamán bátor vezetési stílusával hírnevet szerző Kamui Kobayashit, valamint az utóbbi éveket a McLaren tesztpilótájaként lehúzó Pedro de la Rosát szerződtette a BMW-Sauber istállóhoz. „Egy rutinos sofőr és egy feltörekvő fiatal tehetség párosítása mindig gyümölcsöző. Nem hiszem, hogy csalódást okoznának 2010-ben, de természetesen kulcsfontosságú, hogy remek autót adjunk nekik" – mondta a szakvezető. Kobayashi örül, hogy a Toyota kivonulása ellenére is lesz helye a legjobbak között: „Igyekszem elérni a lehető legjobb eredményeket és büszke vagyok rá, hogy képviselhetem Japánt az F1-ben" – mondta a GP2 Asia korábbi bajnoka. A sportágban 1999 óta szereplő De la Rosa számára egy álom megvalósulása az idei szerződést: „Mindig hittem benne, hogy lesz még alkalmam versenyezni is a száguldó cirkuszban" – mondta a 38 esztendős, eddigi 71 futamon induló spanyol.

Nagy dobásra készül 2010-ben a Red Bull Racing tavalyi vb-ezüstérmese, Sebastian Vettel, aki az idei évre bajnoki titulus elhódítását tűzte ki célul. „Nyilvánvalóan azt szeretném, hogy én legyek a legjobb, de a szezon roppant hosszú és kőkeményen kell dolgozni ennek érdekében. Meg akarom nyerni a bajnokságot, ami azt is jelentené, hogy én vagyok a legjobb német a mezőnyben. A tavalyi szezonom kitűnően sikerült, de most mindent megteszek annak érdekében, hogy az idei még jobb legyen" - nyilatkozta a formula1.com-nak az eddig öt futamot nyerő fiatal klasszis, aki nem érzi hátráltató tényezőnek azt, hogy csapata csak a második, Jerezben tartandó kollektív téli teszt idejére készül el az új versenygéppel.

BEST OF

Közzétették az autósportban idén bevezetett világranglista első hivatalos eredményét. A rendszer a teniszhez hasonlóan működik és a versenyző elmúlt 12 havi eredményét veszi figyelembe, külön súlyozva az egyes bajnokságok rangját. Nem csak a futamok végeredményét veszik számításban, hanem a hogy ki mennyi ideig állt az élen, pályaversenyek esetén ki milyen rajtkockából rajtolt és mennyit javított rajta, de külön pont jár a leggyorsabb körért, raliban pedig a szakaszgyőzelemért is. A világranglistát hetente fogják frissíteni és külön weboldalt készítettek neki, melynek címe http://www.castroldriverrankings.com.
Az első hivatalosan közzétett listát két Formula–1-es pilóta, Jenson Button és Sebastian Vettel vezeti 21 828 és 20 599 ponttal. A legsikeresebb raliversenyző Sébastien Loeb a harmadik 19 338 ponttal, megelőzve Rubens Barrichellót és a NASCAR-os Jimmie Johnsont. Érdekesség, hogy vannak magyarok is a felsorolásban, mégpedig az IRC és a WRC ralisorozatok alapján: a legjobb, Mayer Gábor 763. rali-vb-s eredményeivel. Épp 1000. Vizin László az IRC-ből, majd jön Tóth János, Aschenbrenner György, Puskádi János, Szabó Gergely, Fisher Dániel, Pénzes Zsolt – mind ralisok –, az első túraautó-versenyző a SEAT-Európa-bajnok, 1623. helyezett Michelisz Norbert. Két további ralis, Lévai Ferenc és Baksay-Szabó Ádám van még a 2000-ben. Magyarország a nemzetek között az 53. helyen áll.

VERSENYBEN LESZNEK

Adrian Sutil és Vitantonio Liuzzi 2010-ben rendszeres pontszerző lehet, köszönhetően a Force India istálló háza táján tapasztalt stabilitásnak – véli a tulajdonos-csapatfőnök, Vijay Mallya. „Tudjuk, hogy a konzisztencia mennyire fontos és most először motorszállító és a menedzsment is változatlan lesz. Kitűnő alapot teremtettünk ahhoz, hogy építkezhessünk remek 2009-es teljesítményünkre" – nyilatkozta Mallya. Bizakodó Sutil is: „Talán dobogós helyezésekre is lesz esélyünk, mert jó irányba haladunk, sok energiát fektetünk a dolgokba." – mondta a német. Ambiciózus tervei vannak Liuzzinak is, aki 2007 óta először jut főállású versenyzői státuszhoz: „A tavalyi öt futam elég jó bemelegítés volt az új idényre. A pontszerzés a cél és meg akarjuk mutatni mindenkinek, hogy mire vagyunk képesek" – fogalmazott az olasz.

EGYMÁS KÖZÖTT

Ayrton Senna minden idők legjobb F1-es pilótája – derült ki abból a felmérésből, amelyet az Autosport című brit szaklap készített több versenyzőgeneráció megkérdezésével. A legendás brazil Michael Schumachert és Juan Manuel Fangiót utasította maga mögé a ranglistán. Az újság szerint ez volt minden idők legátfogóbb, versenyzői véleményeken alapuló felmérése: a válaszadók együtt összesen 9194 nagydíj-részvételt és 270 futamgyőzelmet jegyeznek.
A megkérdezettek között volt a 2. helyen záró, minden idők legeredményesebb F1-eseként jegyzett Michael Schumacher, a legidősebb még élő futamgyőztes José Froilan González, a 98 esztendejével a legidősebb élő F1-es versenyzőnek számító Paul Pietsch, az idei világelső Jenson Button, valamint az idei mezőny összes többi tagja is.

TÖBB PONT

Jóváhagyta a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) Motorsport Világtanácsa a Formula 1-es pontrendszerre vonatkozó módosítási javaslatot, így 2010-től a futamok első tíz helyezettjét jutalmazzák pontokkal. A döntés értelmében a győztes 25 pontot kap, a második helyezett 20-at, a harmadik 15-öt, majd a sorrendben következők 10-et, 8-at, 6-ot, 5-öt, 3-at, 2-t és 1-et. A 2003-tól érvényben lévő, legutóbbi rendszerben 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, illetve 1 pont járt az első nyolc helyezettnek.

MÉGIS SILVERSTONE

Jó darabig úgy tűnt, hogy a brit motorsport bölcsőjeként jegyzett Silverstone helyett 2010-től a Donington Park adhat otthont a Brit Nagydíjnak, de mivel a szervezők nem tudták az anyagi hátteret biztosítani a rendezéshez, a viadal helyszíne a sportág első összecsapásának is otthont adó northamptonshire-i ring lesz. A pályát mű- ködtető BRDC 17 éves szóló szerződést kötött a jogtulajdonos Bernie Ecclestone-nal. „Mindannyian tudjuk, hogy a Brit Nagydíj nem pusztán sportesemény, hanem az ipar egyik dinamója ebben az országban. Súlyos veszteség lett volna, ha elveszítjük, s talán nem is lett volna visszaút" - nyilatkozta a BRDC vezetője, az 1996-os F1-es világbajnok Damon Hill.
A bejelentést követően a rajongók megrohamozták a jegypénztárakat: egyetlen nap leforgása alatt 6500 jegy kelt el az idei viadalra.

Bernie Ecclestone, az F1 impresszáriója úgy véli, hogy az idei évre indulási jogot szerző istállók közül a Campos-META és a USF1 részvétele bizonytalan. Mindkét csapat azonnal cáfolta, hogy gond lenne az előkészületekkel: „Nagyon meglepett Bernie kijelentése. Ott leszünk, jól állunk. Minden jól alakul és már nagyon várjuk a szezont. Épp most fejeztük be az autót, amit most a Cosworth vett kezelésbe" – nyilatkozta a kontraként gyári fotókat is közlő USF1 részéről Peter Windsor sportigazgató. Biztosította a közvéleményt indulásáról a Campos is, igaz, sokak számára gyanús, hogy a gárda még mindig nem találta meg Bruno Senna márkatársát…

Robert Kubica átesett az ülésprőbán a Renault istállónál, s míg a BMW-nél a pilóta magassága miatt ez a művelet általában problémás volt, addig ezúttal nem adódott semmilyen gond. „Mivel az első R30-as még nincs kész, egy maket-tet használtunk. Megvizsgáltuk a méreteket és igyekeztünk gondoskodni róla, hogy kényelmes helyem legyen a kocsiban. Csak apró módosításokat kellett eszközölnünk" – mondta a lengyel. Az egyszeres futamgyőztes krakkói sofőr otthonosan mozgott a francia egylet enstone-i főhadiszállásán: „Jó a kapcsolatom a mérnökökkel, akikkel minden héten beszélek telefonon, mert tudni akarom, hogy mikor készül el az új kocsi" – mondta nyurga versenyző.

Jenson Button, a 2009-es idény F1-es világbajnoka tartolt az „Autosport Awards"-on, a népszerű brit szaklap hagyományos év végi díjkiosztóján, ahol szigetországi- és nemzetközi szinten is az év legjobbjának választották. Nem szerepelt ilyen jól a McLarenhez igazoló sofőr a BBC év végi szavazásán, ahol a Manchester United veterán labdarúgója, Ryan Giggs felülmúlta a száguldó cirkusz uralkodó bajnokát.

HOSSZÚTÁVRA

Nagy reményekkel készül a 2010-es idényre a régi névvel, maláj pénzből megújuló Lotus versenyzőpárosa, Jarno Trulli és Heikki Kovalainen. „Meggyőzött az a hosszú távra szóló terv, amelyet a menedzsment és a műszaki stáb dolgozott ki. Örülök annak is, hogy ismét együtt dolgozhatok Mike Gascoyne technikai igazgatóval, akit jól ismerek és akivel a múltban sikeresen dolgoztam együtt más csapatoknál" – nyilatkozta az ex-toyotás Trulli, aki a szezonzáró után egy darabig a NASCAR-ral is kacérkodott. A McLarentől érkezett Kovalainen hozzátette: „Nemrég felkeresterm a gyárat Norfolkban és meggyőzött, amit láttam. Hiszek benne, hogy két olyan tapasztalt versenyzővel, mint Jarno és én, a csapat versenyképes lehet. Ez a párosítás roppant komoly üzenet ellenfeleink felé."

MARAD

Noha sokáig pletykáltak a Renault kivonulásáról, a francia márka végül marad az F1-ben, igaz, ezt tulajdonosi körének jelentős átalakításával teszi. A csapat új többségi tulajdonosa egy luxemburgi befektetőcsoport, a Genii Capital, amely állítólag a gárda 75 százalékát vásárolta fel és az irányításban is szerepet vállal. Kiderült az is, hogy a csapatfőnök a GP2-ben érdekelt DAMS és az A1GP-ben szereplő Team France korábbi vezetője, Eric Boullier lesz. Meghosszabbítják a tavalyi ezüstérmes Red Bullal kötött motorszállítói szerződést is: „Tavalyi remek eredményeink nem jöhettek volna létre a Renault-tól kapott kitűnő támogatás és asszisztencia nélkül" – mondta az energiaitalosok főnöke, Christian Horner.

SZÁGULDÓ SEJK

Khalid bin Hamad Al-Thani, a katari uralkodó család egyik tagja december elején kipróbálhatta a Williams istálló F1-es versenygépét a Losail-versenypályán. A grove-i alakulat reklámfilm-forgatás céljából látogatott az arab világba, ahol Al-Thani öt kör erejéig megízlelhette a száguldó cirkuszt. „A Williams FW31-es csodálatos járgány, soha nem vezettem még ilyen remek versenyautót. Első katariként vezethettem Formula-1-es kocsit és olyan tapasztalatokat szereztem, amit soha nem fogok elfelejteni. Büszke vagyok arra, hogy ez a megtiszteltetés épp hazámban, Katarban ért" – mondta a száguldozó sejk.

VÉGRE BESZÁLLHAT

Lucas di Grassi korábban a Renault-nál és a Hondánál is próbált versenyüléshez jutni, de álmát végül a Virgin Racingnél valósíthatja meg. A GP2-ben az utóbbi három évben két ezüstérmet szerző brazil örül, hogy végre bemutatkozhat a száguldó cirkuszban: „Csodálatos, hogy két évnyi tesztpilótáskodás után végre itt lehetek. Úgy érzem, készen állok és magabiztos vagyok. Nem foglalkozunk a politikával és az egyéb felhajtással, mert azért vagyunk itt, hogy versenyezzünk" – mondta a dél-amerikai.
A brit különítmény két tesztpilótát is igazolt: a 25 esztendős portugál Alvaro Parente és a 20 éves brazil Luiz Razia egyaránt a GP2 mezőnyéből igazolt az újonc alakulathoz.

MERCI

Bernie (természetesen Ecclestone) boldog, mert Michael Schumacher visszatér a világbajnokságba, hiszen a ma már kissé idős Cirkuszigazgatónak (akit a németnyelvű szaksajtó 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 ezelőtt már éppen elegem 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 élénken tiltakoztam ez ellen az őrültség ellen. Mármint: 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 tehet 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 kiröhögő 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 Frentzennel és Karl 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 értek 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 Weber a fiatal Schumachert, akinek a Forma-3-as versenyzésén kívül egyéb tapasztalata alig volt a nyitott kerekes osztályokban.
A többi már történelem, de meg kell jegyeznünk, hogy amikor Schumi a világ nagy megdöbbenésére 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) verseny miatt vonult vissza 1955-ben a versenyzéstől.
És saját csapatot a Forma-1-ben egészen mostanáig nem is indított! Ahhoz is hu-

> "Egy csapatnak előbb össze kell csiszolódnia, az eredmények csak azután jönnek."

szonhét 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 Brawn-nak, aki fölé 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!

A JÖVŐ NEMZEDÉK

Jerez: Megmutatták magukat a fiatalok

Húszan vettek részt az ifjú sofőrök számára kiírt, decemberben megtartott jerezi tesztelésen. Húsz reménykedő tehetség ült autóba, pedig közülük – gyaníthatóan – csak néhányan jutnak majd el a rajtrácsig. Az AFM szakértője tehetségek, esélyek és időeredmények szerint rendezte a mezőnyt legjobbjait.

Mészáros Sándor

Gyárták

DANIEL RICCIARDO (ausztrál, 20)

Csapat: Red Bull
Legjobb idő: 1:17,418
Ausztrália szuperreménysége 2006 óta versenyez Európában, ahol előbb a Formula-Renault nyugat-európai bajnoki címét hódította el, majd a legjobb iskolának tartott brit F3-as bajnokságot is megnyerte. Idén a Tech 1 Racing versenyzője lesz a Formula-Renault 3.5-ben, de a pletykák szerint a jól sikerült decemberi teszt hatására a Red Bull Racing teszt- és tartalékpilótai státuszát is megkaphatja. (Lapzártakor érkezett a hír, hogy a Toro Rosso szerződtette ugyanerre a posztra.) Ambiciózus ifjú titán, aki célját hivatalos honlapján így fogalmazta meg: „Formula 1-es világbajnok lenni"…

GARY PAFFETT (brit, 29)

Csapat: McLaren
Legjobb idő: 1:18,718
Paffett, a mezőny kakukktojása vélhetően annak köszönhette a jerezi szereplést, hogy a McLaren háza táján éppen nem volt „futtatható" fiatal tehetség. Hiába nyerte el 1999-ben a legjobb ifjoncnak odaítélt BRDC-díjat és hiába tesztpilótáskodik a wokingiaknál, arról nagy valószínűség szerint már letett, hogy valaha is lehetőséget kap munkaadójánál vagy egy másik istállónál. Marad számára a DTM, ahol 2005-ben bajnok, 2004-ben és tavaly ezüstérmes lett, továbbá a hangzatos státusz, amely szerint tesztpilóta az F1 egyik legnagyobb istállójánál.

PAUL DI RESTA (skót, 23)

Csapat: Force India
Legjobb idő: 1:18,736
Dario Franchitti unokaöccse BRDC-díjas és 2006-ban Sebastian Vettelt legyőzve az F3 Euroseries bajnoka volt, de hiába tesztelt már a McLarennek is, F1-es szerződés híján 2007 óta a DTM-ben tengődik. Kora miatt egyre kevesebb az esélye arra, hogy bekerüljön a száguldó cirkuszba, de tehetségében bízva reméli, hogy erre mégis sor kerülhet: célját legkésőbb 2011-re szeretné megvalósítani.

MIKE CONWAY (brit, 26)

Csapat: Brawn GP
Legjobb idő: 1:19,096
Conway pályafutása kritikus fázisában jár: a brit sikerrel lépdelt a szamárlétrán, BRDC-díjas, hazájában Formula-Renault és F3-as bajnok volt, amit kisebb-nagyobb sikerek követtek a GP2-ben, az F1-es áttörés azonban várat magára. Noha a versenyzőt a „2MB" menedzseli, mostanáig csak az IndyCarban jutott lehetőséghez. Az óra egyre gyorsabban ketyeg és nem valószínű, hogy a korábban a Honda tesztpilótájaként is dolgozó sofőr számára épp a jerezi gyakorlás volt a fordulópont.

ANDY SOUCEK (spanyol-osztrák, 24)

Csapat: Williams
Legjobb idő: 1:19,158
Nem különösebben sikeres GP2-es karrier, valamint némi Superleague Formula után a félig osztrák, félig spanyol sofőr a tavaly újjáélesztett Formula 2-ben találta meg a boldogulást. Kapásból bajnok lett, s mivel tehetségét a jerezi ifi-teszten is demonstrálta, joggal reménykedhet abban, hogy Nico Hülkenberg előléptetése után megszerezheti a Williams tesztpilótai állását. Az pedig – mint a múlt igazolja – soha nem rossz ajánlólevél a folytatáshoz.

NICO HÜLKENBERG (német, 22)

Csapat: Williams
Legjobb idő: 1:19,184
Az uralkodó GP2-es bajnok már elérte célját, a Williams versenyzői állását.

BERTRAND BAGUETTE (belga, 23)

Csapat: Renault, BMW
Legjobb idő: 1:19,356
Két autóval, Renault-val és BMW-vel is tesztelt a WSR-bajnok, akinek egy tesztpilótai állás talán már idén összejöhet.

OLIVER TURVEY (brit, 22)

Csapat: McLaren
Legjobb idő: 1:19,358
Bajnokságot még soha nem nyert, de a tehetséges britek közé tartozik. 2010-ben az iSport színeiben a GP2-ben bizonyíthat.

MARCUS ERICSSON (svéd, 19)

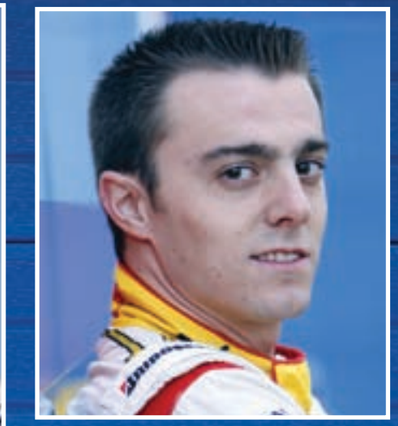
Csapata: Brawn GP
Legjobb idő: 1:19,382
Brit Formula-BMW és japán F3-as bajnoki címmel rendelkezik az ifjú svéd, aki honfitársa, a Champ Cart megjárt Kenny Bräck szerint Skandinávia Alain Prostja lehet.

LUCAS DI GRASSI (brazil, 25)

Csapata: Renault
Legjobb idő: 1:19,602
Idén a Virgin jóvoltából végre F1-es versenyzőként is debütálhat a dél-amerikai tehetség, aki a GP2-ben három év alatt kétszer bronzérmesként, egyszer pedig ezüstérmesként zárt.

JULES BIANCHI (francia, 20)

Csapata: Ferrari
Legjobb idő: 1:19,626
Uralta a jerezi nyitónapot az F3 Euroseries aktuális bajnoka, aki ezzel megcsinálta a szerencséjét: idéntől a Ferrari tehetséggondozó programjának kedvezményezettje lesz.



Balra Soucek, aki egyes számú tartaléknak lépett elő a Williamsnél, fent Baguette, aki két istállónak is tesztelt, különösebb eredmény nélkül

JOHN R. HILDEBRAND (amerikai, 22)

Csapata: Force India
Legjobb idő: 1:19,873
Amerika Kapitány – így nevezik az Indy Lights tavalyi bajnokát, akiről úgy tartják, van esélye arra, hogy az USA következő F1-es versenyzője legyen.

ESTEBÁN GUTIERREZ (mexikói, 18)

Csapata: BMW
Legjobb idő: 1:20,190
2008-ban, 17 évesen már az európai Formula-BMW bajnoka volt a mexikói autósport elsőszámú reménysége, aki jövőre a GP3-ban csiszolhatja tovább képességeit.

ALEXANDER ROSSI (amerikai, 18)

Csapata: BMW
Legjobb idő: 1:20,227
Bár még csak 18 éves, máris hírbe hozták a USF1 istállóval az amerikai reménységet, akinek az ART Grand Prix GP3-as állása máris garantált 2010-re.

PABLO SANCHEZ LOPEZ

mexikói, 19 esztendős
Csapata: Ferrari
Legjobb idő: 1:21,068
Hazája tehetséges aranyifjoncai közé tartozik, aki Ferrari-tesztjét azzal érdemelte ki, hogy bronzérmes lett az olasz F3-as bajnokságban. Jövőbeli kilátásai egyelőre tisztázatlanok.

DANIEL ZAMPIERI (olasz, 19)

Csapata: Ferrari
Legjobb idő: 1:21,279
Hazája F3-as bajnokságában aratott fölényes diadala tette lehetővé, hogy a Ferrari volánja mögött megízlelje az F1-et. Az előrelépés garantált, idén ugyanis a GP2-ben indulhat.

BRENDON HARTLEY (új-zélandi, 20)

Csapata: Toro Rosso
Legjobb idő: 1:21,325
Szuperlicensszel és némi F1-es tapasztalattal is rendelkezik a Red Bull patronáltja, aki első nekifutásra nem vált be az energiaitalosok tartalékjaként. Lefokozták, de van még ideje javítani.

HO-PIN TUNG (kínai, 27)

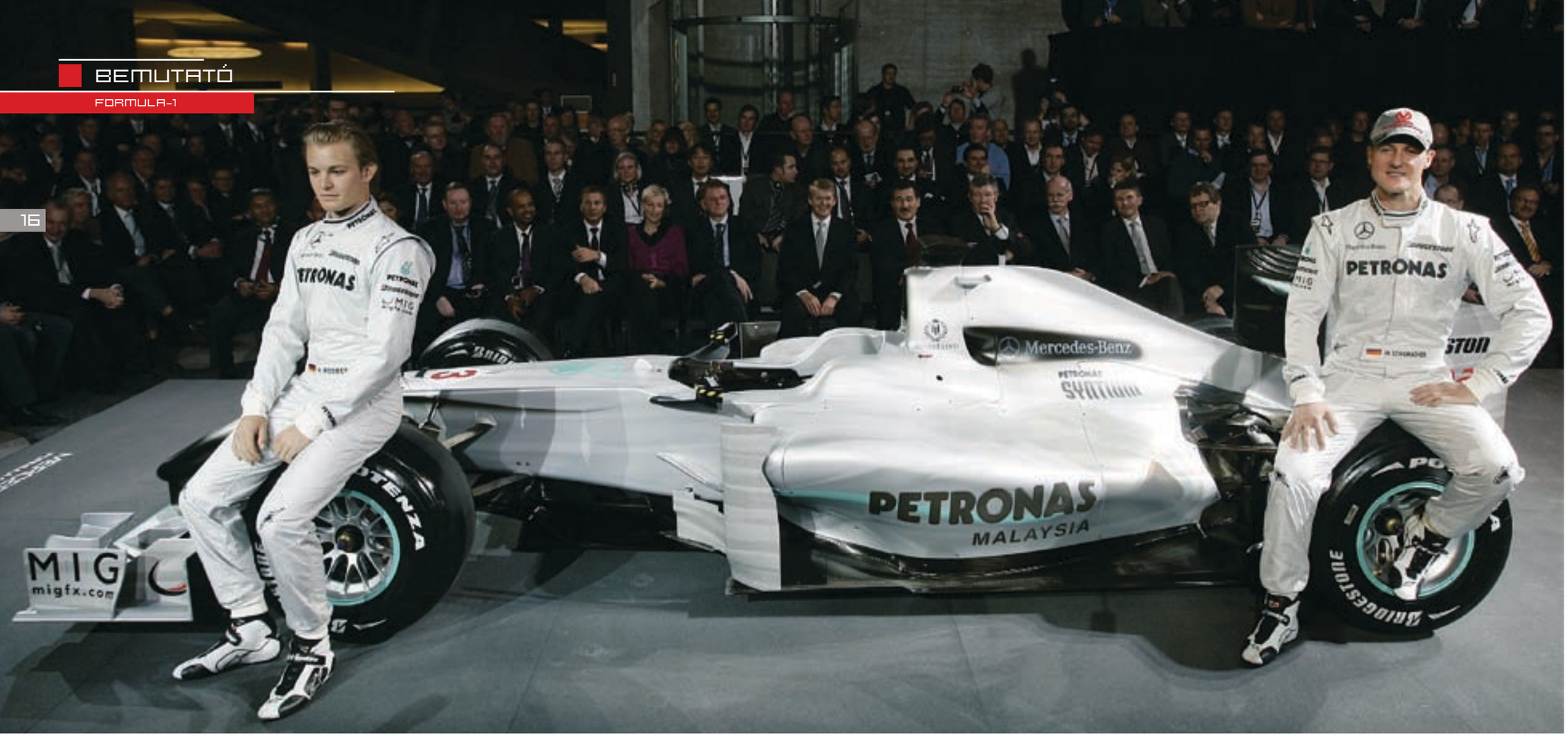
Csapata: Renault
Legjobb idő: 1:21,492
Tung hosszú évek óta küzd azért, hogy első kínaiként indulhasson az F1-ben, s bár megfordult már a Williams és a BMW háza táján is, az álom egyelőre nem akar valóra válni…

MARCO ZIPOLI (olasz, 19)

Csapata: Ferrari
Legjobb idő: 1:21,725
Ezüstérmesként zárt hazája F3-as bajnokságában, ennek köszönhette a ferraris száguldást a talján ifjonc, aki a juniorszériákban küzd tovább hírnévért és a jobbnál jobb eredményekért.

MIRKO BORTOLOTTI (olasz, 20)

Csapata: Ferrari
Legjobb idő: 1:21,761
Idén az F2-ben szerepelt az olaszok tavalyi F3-as bajnoka, aki 2008 végén jobb időt repesztett az F2008-assal Fioranóban, mint addig bárki más. Neve a nyáron Massa-helyettesként is felmerült.



ISMÉT FELRAGYOGOTT

Mercedes GP: Schumacherrel és Rosberggel tért vissza a legendás márka

Az idei F1-es istállók közül elsőként és stílusosan, a stuttgarti múzeumában mutatta be a német gyártó az új Ezüstnyilat. Az 55 esztendő után a száguldó cirkuszba visszatérő Mercedes két germán pilótával, egy hétszeres világbajnokkal és egy következő generációs szupertehetséggel vág neki a szezonnak.

Farkas Krisztina

Mercedes GP

A XXI. század Ezüstnyilán egyelőre csupán az idei festést volt látható, mert idő hiányában egyelőre csak egy 2009-es Brawn sasszéra került fel az új dizájn. „Az 1934-es ős-ezüstnyíl festékét lekaparták, mert az autó nehéz volt" – emlékezett a Mercedes sportigazgatója, Norbert Haug a legendás Alfred Neubauer ötletére. – „Ha a mai autóról leszedjük a festést, alatta egyből a szénszálakat találjuk. Vannak helyek, ahol látszanak is ezek. Büszkék vagyunk rá, azt hiszem, nagyon-nagyon jól sikerült" – mondja a német az új dizájnról. Az, hogy még nem készült el az új autót, mert az majd Valenciában, a tesztek debütál majd, nem ok az aggodalomra. „Terv szerint haladunk. Ha az ember február 1-én teszteli az autót és az egy héttel korábban már kész, akkor az ember nem jól használja ki az időt" – indokolta döntését a gyár képviselője bevezetőjében.

Aztán pontosan 11:14-kor a sajtó és a Daimler-gyár képviselői előtt a teremben gördült a különleges jármű, mögötte masírozott a két pilóta – várakozásteljes mosollyal arcukon. A színvilág nem igazán nagy meglepetés: mint ahogy az természetes, a Petronas, mint főszponzor sok reklámfelületet kapott – összességében véve a festés világosabb, ahogy az várható volt.

Ám ez a nap nem csupán az „igazi" Ezüstnyíl visszatéréséről szólt, hanem egy másikról is: az évszázad visszatéréséről, Michael Schumacher 14 ferraris év utáni első „ezüstös" megjelenéséről. „Sok német világsztár létezik, kettő ezek közül 2010-ben együtt dolgozik majd: Michael Schumacher és a Mercedes-Benz. Michael visszatért első szerelméhez" – így a Daimler vezetője, Dieter Zetsche, aki egy „német nemzeti csapatról" beszélt. Német versenyző egy Mercedes F1-es versenygépben – ilyet Karl Kling 1955-ös monzai futama óta nem láthatott a közönség. Kling a szezonfinálénál lépett ki, mikor csapattársa Juan Manuel Fangio világbajnok lett. 2010-ben mindjárt három német pilóta hord ezüst-overált:

„Sok német világsztár létezik, kettő ezek közül 2010-ben együtt dolgozik majd: Michael Schumacher és a Mercedes-Benz."

Schumacher mellett Nico Rosberg és tartalék-pilótaként (állítólag) Nick Heidfeld várja a rajtot.

Természetesen minden német Forma-1-rajongó arról álmodik, hogy a Mercedes már a most következő szezonban Stuttgartba viszi a világbajnoki trófeát. Dieter Zetsche azonban tudja, hogy a Forma-1 nem kiszámítható üzlet, hanem egy teljesen kiszámíthatatlan sport. A világbajnokság megnyerésére gondolni korai, megnyerni azonban a távlati cél. „Adjanak nekünk egy kis időt. Én is túlteszem magam rajta, ha mindez egy picit később történik meg" – viccelődött az üzletemeber.

A 4-es rajtszám tulajdonosának, Nico Rosbergnek egy picit más volt a véleménye. A tavalyi világbajnok, Jenson Button autójának továbbfejlesztett változatával semmit nem tart lehetetlennek. „Az elsődleges cél, hogy a Mercedes Grand Prix sikeres

A vörös fejfedő mostantól egy ezüstszínű autóból kandikál ki. Valljuk be: azért Rosberg sisakján is szokatlan a Mercedes-csillag

GP2-ES TESZT

Miután a Ferrari tavaly nyáron, Massa balesete után nem tudta csatasorba állítani Michael Schumachert, mert a sztárnak egy motorbalesetből kifolyólag nyaki fájdalmai voltak az együléses autó terheléseitől, a Mercedesnek biztosra kellett mennie. Az éles próbák azonban a teszttilalom miatt nem voltak lehetségesek. Még szerencse, hogy az előírások nem vonatkoznak az egyéb szériák kipróbálására, így az F1-es autóhoz nagyon hasonló GP2-es kocsival vezetett a hétszeres bajnok közel három napot, amelyek során meggyőződhettek egészségéről, illetve arról is, hogy még képes felvenni a versenyt a fiatalokkal.

legyen, és csak utána következik, hogy megverjem a csapattársamat. Ez egy nagy kihívás, és nem egyszerű feladat, ugyanakkor egy remek lehetőség is a számomra. Bízom benne, hogy profitálhatok a tudásából. Ross Brawn és Norbert Haug is biztosított arról, hogy azonos feltételekkel léphetek majd pályára, mint a csapattársam" – mondta a fiatal pilóta, aki sikerre számít az új érában. „Biztos vagyok abban, hogy remek évünk lesz, a Mercedes egy legendás név, amely számos sikert ért már el a sportban. Habár nem ez az elsődleges, de jó lesz, hogy egy német csapat harcolhat egy angol brigád ellen. Bízom benne, hogy mi nyerünk."
A legtöbb kérdés természetesen a három év kihagyás után visszatérő Michael Schumacher felé irányult. A német sztár optimista volt és többek között az alábbiakat mondta. „Mindenünk megvan, hogy akár világbajnokok is lehessünk. Egy dolog azonban, hogy minden hozzávalót beleteszünk és jó étvágyat csinálunk hozzá. Egy egészen másik dolog ugyanakkor, hogy végülis jó eredményeket érjünk el. Azt hiszem, hogy a tapasztalat, amit Ross hoz, a Mercedes önálló csapatként,

Ez ám a korkülönbség: Michael Schumacher még versenyzett Nico Rosberg édesapja ellen, igaz nem az F1-ben, hanem a DTM-ben

Balra Nick Fry, de a főszerepet Norbert Haug és Ross Brawn fogja játszani a Mercedesnél

a hátterük és a minőség, egyesítve az én személyemmel – ez itt most mind megvan."
Természetesen a Ferrinál eltöltött több mint egy évtized is szóba került. „A múltam és a szívem egy darabja piros. Ezt sem elfelejteni, sem letagadni nem lehet. Ahogy a szép pillanatokat sem, amiket együtt éltünk át. Még mindig minden barátommal tartom a kapcsolatot, akikkel együtt töltöttem azt az időt. Stefano (Domenicali, Ferrari csapatfőnök) nemrég felhívott, hogy síeljünk együtt. Most ugyan egymás ellen versenyzünk majd, de ez nem jelenti azt, hogy el kell felejteni mindent, ami a múltban történt."
„A korom miatt senkinek semmit nem kell bizonygatnom. Nekem magamnak kell megbizonyosodnom arról, hogy olyan vagyok, mint korábban. Ez a fő oka annak, hogy végigcsinálom ezt. Egyszerűen vonz ez az egész. Jó volt az elmúlt három évben mással is foglalkozni, de egyszer az ember megkérdezi magától: miért is ne csináljam azt, amit annyira szeretek?" – nyilatkozott végül visszatérésének okáról Michael Schumacher.

KORAI KAPCSOLATOK

A német autógyár és Michael Schumacher korábbi kapcsolatairól egyre több részlet lát napvilágot. Legutóbb az Autobild Motorsport lebbentette fel a fátylat korábban csak sejtett történésekről. A cikk szerint 1989 őszén a Mercedes sportigazgatója, Jochen Neerpasch azt a megbízást kapta, hogy készítse fel a Sauber csapatot a Formula-1-es szereplésre. A terv az volt, hogy 1992-ben a márka visszatér a száguldó cirkuszba, azért is támogatta az utánpótlás versenyzőket, hogy német pilótákkal rajtolhasson. A Heinz-Harald Frentzen, Karl Wendlinger és Michael Schumacher trió felváltva állt rajhoz a sportautó világbajnokságban egy 920 lóerős Mercedesszel. Aztán a gyár 1991-ben lehetőséget biztosított Michaelnek az F1-es debütálásra - a Jordan színeiben. „Az én feladatom volt, hogy megegyezzek Eddie Jordannel. A csekket Peter Sauber írta alá, de a pénzt a Mercedes biztosította" – mesélte Neerpasch. „Amikor aláírtuk a szerződést, Schumacher azt mondta: Ezt soha nem fogom nektek elfelejteni, és egyszer majd megszolgálom a bizalmat.

Egy régesrégi fotó, közel 20 esztendővel ezelőttről. A német sztár állítólag már akkor elkötelezte magát a stuttgarti márka mellett

Jordan a következő évre is le akarta szerződtetni Michaelt, mi azonban úgy véltük, hogy több értelme van a Benettonhoz küldeni. Ezzel azt akartuk elérni, hogy jól felkészülten szállhasson a Mercedesbe."
A vállalat azonban időközben leállította az F1-es projektet, így Schumacher a Benettonnál maradt, ahol megkezdte a sikersorozatát. A német gyártó 1993-ban motorszállítóként visszatért a Formula-1-be, és ekkor lehetőségük volt Schumacher szerződtetésére, de nem tették. „Visszaszerezhettük volna Michaelt, és Peter Sauber meg is próbálta megnyerni őt a Sauber-Mercedes projekthez. Ám mivel ez visszalépés lett volna, máshogy döntöttünk „ – idézte fel a múltat az egykori sportvezető.
Ezt követően a Mercedes háromszor is megpróbálta megszerezni Schumachert – sikertelenül. 1995-ben a német pilóta döntött úgy, hogy a Ferrarit választja a McLaren-Mercedes helyett. 1998-ban Monacóban az azóta hétszeres bajnok megegyezett Hubberttel, Ron Dennis azonban úgy döntött, hogy nem dolgozik együtt vele. 2006-ban a Mercedes sportigazgatója, Norbert Haug is megkörnyékezte Schumit, ő azonban ekkor már eldöntötte, hogy visszavonul.

FORZA FERRARI!

Maranellóban leleplezték a Ferrari F60-ast

„Mialatt a konkurenciának a gazdasági válság miatt spórolnia kell, a Ferrari egy impozáns bemutatót is megengedhet magának. Ez a csapat egészséges financiális állapotára vall" – ütött meg egy egészen meglepő hangot Luca di Montezemolo a maranellói Scuderi-prezentáció első perceiben.

Farkas Szilvia

Ferrari

A Ferrari elnöke persze nem csak hivalkodott, hanem az elrontott tavalyi évadról is beszélt. „2010-ben muszáj visszaszerezni a hitelességünket. 2009 elmúlt, szerencsére! Ennyire rossz szezonunk, hogy összesen egy győzelmet arassunk, utoljára 2005-ben volt, amikor egyedül Indianapolisban sikerült nyernünk" – mondta a vállalat legfőbb vezetője. Emlékeztetőül: a Scuderia a tavalyi évben három egymást követő futamon is nullázott, ezzel története legrosszabb szezonját teljesítette.

„Ez nem egy szerény prezentáció, de nem is akartuk, hogy az legyen. De mialatt a konkurenciának a gazdasági válság miatt spórolnia kell, a Ferrari egy impozáns bemutató-showt is megengedhet magának. Ez a csapat egészséges financiális állapotára vall – hála az olyan partnereknek, mint a Philip Morris, a Shell vagy a spanyol nagybank, a Santander" – hízelgett Montezemolo a támogatóknak. Az természetesen már nem volt titok,

A Ferrari vezérének volt oka kérkedni: az F10-es különösen szép autó lett

> "Hála a Philip Morrisnak, a Shellnek és a Santandernek, a csapat egéseséges financiális állapotban van."

TÖVIS

A tövis, melyet Michael Schumacher a német konkurencia miatti elvesztése szúrt a Ferrariba, úgy tűnik, egészen mélyen maradt. „Ha lehetett volna harmadik autónk, akkor Michael Schumachert soha nem veszítjük el. Akkor ő ma is a Ferrariért versenyezne" – sóhajtott fel a Ferrari elnöke a bemutatón, kinyilvánítva, hogy a hétszeres világbajnokot nem szívesen engedték el. Különösen keserű lehet Schumacher váltása azért is, mert a Ferrari 14 éven keresztül szezononként 30 millió eurót adott a németnek, aki most mindössze 7 millióért vállalta az állást a stuttgarti konkurenciánál. Amenynyiben Schumacher három éven belül az ezüstnyíllal újra világbajnok lesz, újabb rekordjával valószínűleg Mercedes-pilótaként kerül be a történelemkönyvekbe, noha a Ferrarinál töltötte pályafutása leghosszabb (és legdrágább) szakaszát.

A „Schumacher-szituáció" nem csak a sokéves Ferrari-Mercedes rivalizálás miatt kellemetlen, hanem a két konstruktőr autópiaci helyzete miatt is. Ismert, hogy a Ferrari sportautói drágább szegmensbe tartoznak, mint a Mercedesé, de mindkét márka természetesen a luxuskategóriába esik. Azon hát nem lehet csodálkozni, hogy Montezemolo nem tudta magába fojtani a kis szúrást: „A Mercedest és a Ferrarit nem lehet összehasonlítani. Mi 61 éve töretlenül ott vagyunk a Forma-1-ben és mindig Olaszországban maradtunk, míg a Mercedes német csapatként mindent Angliában épít. Először a McLarenhez társultak, most az egykori Hondát vették meg" – mondja, majd elismerően fűzi hozzá: - „De merész utat követnek és megerősítik helyüket a Forma-1-ben. Ezt üdvözlöm."

NÉPES PILÓTABÁZIS

Az F10 leleplezésén az olasz Badoer és a spanyol Gene is megjelent, mint ahogy a hivatalos tartalékpilóta, Fisichella is részt vett az eseményen. „Giancarlo lesz a harmadik számú pilótánk, de Marc és Luca is a csapatnál maradnak" – mondta el a csapatfőnök, Stefano Domenicali. Montezemolo ugyanakkor nem mulasztotta el hozzátenni: az is előfordulhat, hogy Valentino Rossi 2011-ben a Ferrarinál versenyez.

hogy ki a Ferrari két versenyzője 2010-ben: Felipe Massa, akiben a Magyar Nagydíj kvalifikációján elszenvedett súlyos balesete ellenére bíznak, és – mivel Kimi Raikkönen becsukta maga mögött az ajtót – újoncként Fernando Alonso. Ő egyébként leghamarabb 2011-ben szerződhetett volna át az olaszokhoz, azonban a finn növekvő kedvtelensége és a Santander milliói segítettek a történések felgyorsításában.

„Felipe balesete után még erősebb, mint korábban. Amikor Budapesten meglátogattam őt a kórházban, azt mondtam, hogy ezzel ő még jobb versenyzővé válik. Helyesen gondoltam. Bízunk benne" – fogalmazott Montezemolo. – „Alonso pedig kétszeres világbajnok, aki 2005-ben és 2006-ban legyőzött minket. Örülünk, hogy magunk között tudhatjuk őt. Ez egy fázisa az ő karrierének, ami nagyon fontos. Mind a ketten a Scuderia Ferrariért versenyeznek, nem személy szerint magukért. Nagyon sokat várunk tőlük."

És hogy mit várnak maguk a pilóták? Felipe Massa elmondta, hogy a Hungaroringen történt majdnem halálos kimenetelű balesete csak erősebbé tette őt, és 2010-ben a világbajnoki címért akar harcolni. „Minden kétséget kizáróan nagyszerű érzés itt lenni egy újabb Ferrari bemutatón. Ez egy különleges pillanat, mert az elmúlt idény nagyon nehéz volt – volt egy balesetem, és sok minden más is történt. Nagyon büszke és boldog vagyok, és úgy érzem, még keményebben akarok dolgozni, mint eddig bármikor, szóval nagyon remélem, hogy ez egy igazán versenyképes autó lesz, és harcolhatunk vele a bajnoki címért. Nagyon szeretnénk ezt" – mondta Massa, amikor először kérdezték az új autó, az F10-es bemutatása után.

Fernando Alonso ugyancsak nagyon büszke volt arra, hogy részese lehet a Ferrari 2010-es szezonjának, és teljesen biztos abban, hogy az olasz csapat új, teljesen latin felállása győzelemre képessé teszi a gárdát. „Ez az első alkalom, hogy részt vehetek a Ferrari bemutatóján, és ez nagyon érzelemdús pillanat számomra" – modta Alonso az F-10-es leleplezése után. „Szeretnék köszönetet mondani az egész csapatnak, mert nagyon keményen végigdolgozták az elmúlt hónapokat, hogy létrehozzák ezt az álmot, ezt az új autót. És szeretném megköszönni a szponzoroknak és a partnereknek is, akik szintén nagyon keményen és teljes odaadással dolgoznak. Készen állunk a kihívásra, és kötelességünk, hogy a 100%-ot hozzuk ki a lehetőségeinkből. Felipe és én egy nagyon erős csapatot fogunk alkotni, és reméljük, hogy mindketten büszkévé tudjuk tenni a Ferrari rajongóit világszerte, azzal, hogy látják, hogy ez az autó világbajnokságot nyer."

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra és az Öné lesz egy sportos falióra!

Az egyedi időmérő egyrészt felidézi kedvenc magazinjának és weboldalának nevét, másrészt emlékezteti az F1-es futamok délutáni kezdési időpontjára.

Csak válassza ki az ajándékát, küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek!
(Amennyiben ajándékunk nem nyerte el tetszését, korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb 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) AFM előfizetés ajándék órával	**6490 Ft**
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül)	**3790 Ft**
További lehetőség: ajándék nélküli éves előfizetés	**5490 Ft**

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

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

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

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

A KÉT LEGJOBB PILÓTÁVAL

A McLaren célja egyértelműen a világbajnoki cím

A 2008-as világbajnok csapata második Formula-1-es csapatként leplezte le új autóját. A Mercedes-erőforrással szerelt MP4-25-öt bemutatását a médiák és a rajongók az interneten is nyomon követhették, az eseményre a Vodafone Newbury-i főhadiszállásán került sor.

Magyar Sailvia,
Kárpáthy Zoltán

McLaren

FÉNYKÉPEZNI TILOS

Az MP4-25 típusjelű McLaren-Mercedes diffúzora helyére a rendezők egy táblát akasztottak: „No photographs please" (Fényképezni tilos). Ennek ellenére senkit nem akadályoztak meg, hogy közeli fényképeket készítsen az autó hátáról. Mindez tipikus McLaren humorra utal. Ron Dennis lemondott ugyan az F1 csapat vezetői pozíciójáról, de személyisége továbbra is átjárja az általa kiemelkedő magasságokba emelt brit egységet. Martin Whitmarsh csapatfőnök méltó utódként továbbvitte a stafétabotot és egy nagyszerű mérnökgárdára hagyta az MP4-25-ös kifejlesztését. Jonathan Neale, Paddy Lowe és Neil Oatley több évtizedes tapasztalattal a tarsolyukban vezették a mérnöki gárdát az MP 4-25-ös megalkotásában.

A tavalyi vegyes év után a csapat (természetesen) ismét a bajnoki cím megszerzését tűzte ki célul, és ez nem is tűnik túl nagy célkitűzésnek, hiszen a McLarent két brit világbajnok erősíti. (Ez az első alkalom egyébként a sport történetében, hogy a két legutóbbi világbajnok egy csapatnál versenyez.) Jenson Button a Brawn GP-től érkezett, és miután tavaly ő szerezte meg a világbajnoki címet, a wokingi csapat autóján megint az egyes rajtszám díszeleg, immár második éve. A McLaren számára 1994 óta ez lesz az első év, hogy a Mercedes csak motorszállítóként kapcsolódik a csapathoz.
A 2009-es év világbajnoka, Jenson Button is nagyon izgatottan várta új csapatának autóbemutatóját. A brit pilóta 2003 óta lényegében nem váltott istállót, de most az új környezet tovább inspirálja a sikerre. „Rögtön a legelső naptól fogva nagyon keményen fogok dolgozni, hogy összeszokjak a csapattal, hogy megtanuljam az autót kezelni, és fejleszteni tudjuk azt az első versenyre. Már korábban is mondtam, hogy a fejlesztés az első napoktól meghatározó lehet a bajnokság végkimenetelét tekintve. Egy nagyszerű csapat vesz körül engem, és máris otthon érzem magam közöttük, alig várom, hogy vezethessem az autót. Ezt sosem lehet

Balra a két legutolsó – történetesen brit – világbajnok, jobbra az MP4-25, szintén Nagy-Britanniából

elég korán kezdeni" - mondta Button, amikor leleplezték az új McLarent.
Lewis Hamilton, aki negyedik évét kezdi a wokingi csapatnál szintén igen lelkesen méltatta az új autót, és annak készítőit. „Láttam, mekkora erőfeszítéssel és odaadással építették az autót, ami most itt áll. Úgy fogok vezetni, mint egy őrült, hogy hozzam a megfelelő teljesítményt és az eredményeket, amik majd nagyon speciálisnak és kompromisszum nélkülinek tűnnek. Mindketten világbajnokok vagyunk, és mindketten hozzá fogjuk tenni a maximumot a csapathoz. Azt hiszem, hogy erős versenyzőpáros nagyon fontos lesz ebben az évben, lévén rengeteg versenyképes csapat és pilóta lesz a pályán. Az, ha mi erősebbek tudunk lenni a legjobb esély a győzelemre. Mindannyian megértjük ezt. Nyilvánvalóan meg akarom nyerni a versenyzők világbajnokságát, ez tiszta sor. De épp olyan fontos, hogy segíteni akarok a csapatnak megnyerni a konstruktőri bajnoki címet. Azt hiszem, felkészültünk egy nagyszerű új évadra a Forma-1-ben – kiválónak kell lennie."
Martin Whitmash csapatvezető egy kihívásokkal teli szezont vár. Azt reméli, megfelelő autójuk van ahhoz, hogy felvegyék a versenyt a többiekkel. „Mi, a Vodafone McLaren

Mercedesnél megmutattuk, hogy akkor is tudunk erősek lenni, amikor gödörben van a csapat. A mérnökök, a dizájnerek és a stratégák csapata, amit összeraktunk, megmutatja, mi mindent tud elérni egy nagyon összpontosító istálló, aminek limitált lehetőségei vannak. Jensonban még mindig látjuk a sikerre éhes bajnokot, Lewis képességeivel pedig szintén tisztában vagyunk. Biztos vagyok abban, hogy nekünk van az egyik legerősebb versenyzőpárosunk a Forma-1-ben, és együtt fognak dolgozni azért, hogy emeljék a csapat versenyképességét ebben a kihívásokkal teli szezonban, ami előttünk áll."

Az autó legjellegzetesebb része különleges cápauszony, amelyet egybe építettek a hátsó szárnnyal

FORRADALMI FORMA

Az új autó jóval hosszabb elődjénél, mivel a pilótafülke és a motor közé beékelt üzemanyagtartály 80-90 literesről 160 literesre nőtt. Olyannyira, hogy Whitmarsh elmondása szerint tegnap este, az MP4-25-ös összeállítása után hatalmas kihívás volt betuszkolni a McLaren Technology Centre-ben a felvonóba... Ennek a szabályváltozásnak számtalan technikai következménye van. A csapat technikai igazgatója, Paddy Lowe szerint a nagyobb (kétszeres) mennyiségű üzemanyag veszélyesen felmelegszik az autóban a futam leforgása alatt, ezért hatalmas kihívás a hűtés megoldása. Az 1994-2009 periódusban kötelező tankolás megoldotta ezt a problémát, hiszen minden alkalommal lehűtött üzemanyagot töltöttek az autóba a boxkiállások alkalmával.

A McLaren számára ez az első F1 autó, amelyet a kezdetektől dupla diffúzorral álmodtak meg, tehát várhatón már az első futamtól versenyképes lesz. A KERS rendszer (amely nagy részben elősegítette a csapat 2009-es feltámadását) eltűnt az autóból, helyet adva a hatalmas üzemanyagtartálynak. A tartály méretéből adódóan a sebességváltó a motor mögé került, míg a keskenyebb első kerekek nagyobb területet hagytak az első szárnyról leszálló levegőáramlatnak. Mindezt úgy igyekeznek maximálisan kihasználni, hogy az MP4-25 orra alatt egy kis levegőelválasztó-irányító „uszonyt" alakítottak ki a tervezők. A két pilótától az új autó és gumik megfelelő "ápolását" követeli meg a mérnöki gárda és több szakember szemében itt nyerhet teret Jenson Button sima vezetési stílusa agresszívebb versenyző hírében álló Lewis Hamiltonnal szemben.

A BMW UTÁN

A nagy visszatérő, Peter Sauber is bemutatta autóját

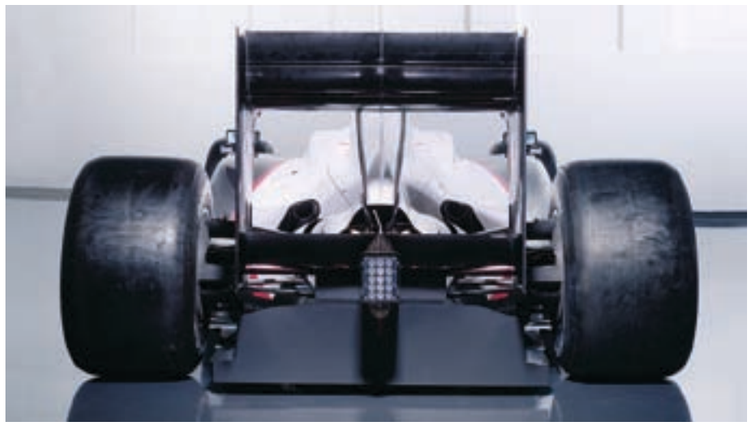
A Sauber istálló új autóját a takarékosabb ellenfelekhez hasonlóan a Ricardo Tormo pályán láthatta először a nagyközönség. A Ferrari erőforrással szerelt C29-es a hinwili központú csapat első olyan kocsija, melyet Peter Sauber csapatának visszavásárlása után megépített.

Tóth Gábor

BMW Sauber

borítást kapott, fekete-fehér festéssel látták el és egy szponzor logója sem került rá.
A Ferrari motorok érkezését már bejelentették, azonban a főszponzor, a Petronas a BMW kiszállásával elhagyta a csapatot és 2010-ben a Mercedest támogatja.
„Az utolsó néhány hónap intenzív munkával telt" – mondta el a csapatfőnök és tulajdonos, Peter Sauber. „Először, a csapat túléléséért küzdöttünk, majd megpróbáltuk a jövőt megalapozni. A 2010-es autó technikai előkészületei a zavar ellenére a tervek szerint haladtak eközben 2009 tavasza óta.

A Sauber egyik idei autóját a korábbi Toyota versenyző, Kamui Kobayashi vezeti. A japán pilóta a Brazil és az Abu Dhabi Nagydíjon versenyzett tavaly és a szezonzáró versenyen pontot szerzett. A másik versenygépet a korábbi McLaren tesztpilóta, Pedro de la Rosa irányítja majd, aki 2002 után ismét teljes szezont teljesíthet a Formula-1-ben. A csapat továbbra is BMW Sauber néven mutatkozott be és valószínűleg a szezont is ilyen néven kezdi. Az autót, mely „cápauszony" motor-



Hátsó aspektusból előtűnik a 2010-es évadban az összes csapat által használt „letakart diffúzor", amely a kíváncsi szemek elől hivatott megvédeni a fontos alkatrészt

Hagyományosan fiatal és egy tapasztalt pilótafelállást választottunk – így szeretnénk sok sikert elérni. Pedro több éven keresztül a legmagasabb technikai szinten dolgozott egy topcsapatnál és ebből a tapasztalatból csapatként hasznot húzhatunk. A fiatal Kamui is sokat ér számunkra, tavaly nagyon lenyűgözött, különösen Abu Dhabiban."
De La Rosa régi reménye vált valóra: „Végre ismét versenyző vagyok. Hiányoltam a versenyképességet a pályán. Ugyanakkor technikailag és a rendszer oldaláról sokat tudok, szeretném ezt a tudást a csapatnak átadni."
Kobayashi már alig várja teljes Formula-1-es szezonját: „Nagyon büszke vagyok arra, hogy Peter Sauber bízik bennem és nem szeretnék csalódást okozni neki. Célom, hogy végül büszke lehessen rám."
A technikai igazgató, Willy Rampf hozzátette: „A BMW Sauber C29 fejlesztése során a csapat a tavalyi év tapasztalataira és a szezon harmadik harmadában elért javulásra épített. Azonban a verseny közbeni tankolás betiltásával és az első gumik szélességének csökkentésével komoly változtatásokra volt szükség az autó tervezésekor."

DILEMMÁK

**A csapat vezetője és tulajdonosa egyszer már lezárta F1-es pályafutását, ám most ismét belevágott a kalandba. Az újságírók jogosan kérdezték a miértről. „Csak felelősséget nem akartam vállalni, a Formula-1-et nem zártam le. A csapattal továbbra is kapcsolatban álltam. Ami a családomat illeti: a feleségem számára is magától értetődő volt, hogy vállalom ezt a kihívást, és minden versenyre elutazom."
A zsurnaliszták másik fontos kérdése de la Rosa kiválasztásának miértje volt, amelyre így válaszolt a svájci legenda: „Pedro már akkor is szerepelt a listán, amikor Jarno Trullival és Timo Glockkal is tárgyaltunk, mert nagyon tehetségesnek tartom, és remek technikai tapasztalata van. Kamui Kobayashival ketten nagy dolgokra lesznek képesek, így annak ellenére őket alkalmazom, hogy egyikük sem hozott pénzt az istállóhoz."**

A valenciai tesztek előtt egy nappal leplezte le 2010-es autóját a Renault, és az utolsó pillanatban azt is bejelentette, hogy Robert Kubica mellett Vitalij Petrov lesz a második számú pilótája.

Tóth Gábor

Renault

„Az új szabályok szerint épített kocsik nem elég érzékenyek."

FEKETE-SÁRGA

A Renault teljesen átalakulva tért vissza

Az új R30-at késő délután tolták az aszfaltra, hogy a hónapokkal korábban átigazolt Kubica mellett a 25 éves Petrov, a tavalyi GP2-es sorozat második helyezettje lerántsa róla a fekete takarót. A pilóta a Formula-1 történetének első orosz versenyzője, és a rossz nyelvek szerint azért tudott a francia alakulathoz szerződni, mert szponzori háttere ezt lehetővé tette.

„A csapat sokat dolgozott az új autón, és világos, hogy jó irányba léptünk. Most az a feladatunk, hogy maximálisan kihasználjuk a téli teszteket, és folytassuk az autó fejlesztését. Elsősorban szeretnénk az autót könnyen vezethetővé tenni, mert az új szabályok szerint épített kocsik nem elég érzékenyek. Egy olyan autóra van szükségünk, ami konzisztensen viselkedik széles határértékek között" – mondta Kubica.

Az újonc Petrov hozzátette: „Az új autó jónak tűnik, és a festése mindenkit a Renault régi, legendás korszakára emlékeztet. Alig várom, hogy vezethessem, és hogy elkezdhessek együtt dolgozni a csapattal."

Az új Renault új színeket – sárga és fekete – kapott, miután a tavalyi év közepén a főszponzor, az ING távozott a csapattól. Az összhatás hasonló ahhoz, mint amelyet az istálló első Formula-1-es szereplésekor, 1978-ban használt. A versenygép motorborítása ugyanolyan „cápauszony" formájú, mint amilyen az új McLaren és Sauber autókon látható.

A fekete-sárga festés a Renault F1-es hőskorát idézi

LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE

Eric Boullier, csapatfőnök így nyilatkozott a bemutató után: „Egy F1-es szezon kezdete mindig várakozásokkal teli. A Renault számára ez fokozottan igaz a 2010-es szezonra. Egy új éra kezdődik a csapat számára - egy új elrendezésben. Új pilóták, új színek, egy csomó izgatottság és várakozás. Soha nem könnyű objektíven megítélni a dolgokat, de az tiszta sor, hogy 2010-re az a célunk, hogy visszahozzuk a csapatot a rajtrács elejére. Ez biztosan nem egy éjszaka alatt megy majd végbe, és elvárásainkat lépésről lépésre kell megvalósítani."

AGYAFÚRT KALANDOR

Sir Richard Branson az F1-ben is nagy dobásra készül

Akár egy újabb hóbortos milliárdosnak is tekinthetnénk a Virgin Racing főszponzorát, Sir Richard Bransont, ez azonban hatalmas hiba lenne. A brit kalandor sokkal komolyabb fickó annál, s nem szórja, sokkal inkább csinálja a pénzt.

Mészáros Sándor, Hoch2wei

Amilyen üzletben Richard Branson megveti a lábát, ott az esetek többségében képes profitot termelni

Branson loboncos haja, körszakálla és egyszerű öltözködése is azt sugallja, hogy a szigetországi üzletember igazi különc. Olyan üzletember, aki keveset ad a látszatra, inkább az eredményekre helyezi a hangsúlyt, s ez eddig be is jött neki: 59 esztendős korára 4 milliárd dollárra becsült vagyonával a Forbes híres ranglistáján a 261. helyet foglalja el a világ leggazdagabbjai között. Birodalmát négy évtizednyi kemény munkával hozta össze: bár köztudottan diszlexiás, 16 évesen az iskolai újság munkatársaként aratta első sikereit, majd néhány évvel később zenei csomagküldő-szolgálatot indított. Ebből nőtte ki magát a világszerte népszerű, manapság már Zavvi néven futó üzlethálózat, a Virgin Megastores, ami röppályára állította a kapcsolatteremtő készségét kitűnően kamatoztató alapító karrierjét.
Azóta Branson egy közel 360 cégből álló igazi birodalmat épített maga köré: sok egyéb más mellett lemezkiadót, szeszes- és üdítőital gyártót, pénzügyi tanácsadót, egészségpénztárat, vasúttársaságot, légitársaságot, mobiltelefon-szolgáltatót jegyez, a hierarchia tetején pedig a várhatóan jövőre startoló, szuborbitális repülőutakat kínáló vállalata, a Virgin Galactic áll. A lista olyannyira bőséges, hogy annak láttán talán még Vijay Mallya, az üzleti élet számos területén jeleskedő Force India-főnök is zavarba jönne…
„Az teszi érdekessé az életemet, hogy hatalmas, majdnem elérhetetlen kihívásokat támasztok magammal szemben és megpróbálom túlszárnyalni azokat" – fogalmazta meg filozófiáját a Virgin-vezér, aki valóban nagykanállal habzsolja az életet. A rossznyelvek szerint adrenalinszintjét az adóhatóságokkal vívott állandó harc tartja magasan, de amikor csak teheti, lelkesen kalandozik és több világrekord, illetve világrekord-kísérlet fűződik a nevéhez.
Branson a '80-as években az Atlanti-óceán átszelésével kívánt csúcsokat felállítani. 1986-ban szuperjachtja elsüllyedt és kis híján odaveszett, egy évvel később azonban már sikerrel járt és Virgin Atlantic Challenger II fedőnevű vízi járművével két órát faragott az addigi rekordidőből. 1988-ban már azzal került az újságok címlapjaira, hogy Virgin Atlantic Flyer nevű óriás hőlégballonjával tette meg a távot, amire korábban még nem volt példa.
1991-ben Branson Japánból indulva, Észak-Kanadában célba érve hőlégballonjával átkelt a Csendes-óceánon,

Az extrém ötleteket megvalósító brit cseppet sem kerüli a feltűnést, óriási sajtónyilvánosságot szerez ezzel vállalkozásainak

„Virgin-hierarchia tetején a várhatóan jövőre startoló, szuborbitális repülőutakat kínáló vállalat, a Galactic áll."

s 394 km/órás sebességével újabb rekordot állított fel. Négy évvel később a brit szövetkezett egy másik kalandorral, az azóta titokzatos körülmények között elhunyt Steve Fossettel, valamint egy Per Lindstrand nevű repüléstechnikai mérnökkel, akikkel együtt arra vállalkozott, hogy hőlégballonnal megkerüli a Földet. A nagy utazás több mint három évet vett igénybe, de a csúcs elmaradt, ugyanis egy másik egység időközben teljesítette a távot.

Mielőtt összeházasodott az F1-es istállót életre hívó Manorral, a brit üzletember csak óvatosan közeledett a száguldó cirkuszhoz. Néhány éve némi apróért cserébe gyufásdoboz nagyságú felületet vásárolt a Jordan autóin, idén pedig – bizonyítva, hogy kiváló orra van az üzlethez – a Brawn GP támogatójaként tűnt fel.

Az üzleti zseni 2010-ben eddigi legnagyobb dobására készül az autósport csúcsosztályában: ígérete szerint a Timo Glock-Lucas di Grassi tandemmel támadó Virgin Racing a kreativitásával tűnik majd ki a mezőnyből, s ez lehetővé teszi, hogy a sportág modernkori történetének legkisebb költségvetésével versenyképesen szerepeljenek a világbajnokságon. Ötletekben már most sincs hiány: a brit a jövőre gondolva hölgyversenyzők után kutat, ráadásul feltett szándéka az is, hogy meghonosítja az F1-ben a Virgin olajtársaság által kifejlesztett, teljesen tiszta üzemanyagot. Richard Bransont – aki az üzleti vállalkozások frontján elért eredményeiért 1999 óta viselheti a brit birodalom lovagjainak kijáró „Sir" előtagot – a jótékonyság és a környezetvédelem elkötelezett híveként tartják számon. A szigetországi milliárdos rendszeresen támogat különféle humanitárius kezdeményezéseket, s személyesen is szerepet vállal ezzel kapcsolatos kampányokban, rendezvényeken. Évekkel ezelőtt a környezetvédelem egyáltalán nem foglalkoztatta a pénzembert, azonban a korábbi amerikai alelnök, Al Gore felhívta a figyelmét a globális felmelegedés jelentette veszélyre, és a Virgin Fuels ennek hatására kezdte meg kifejleszteni a már említett hajtóanyagot. Ha a terv valósággá válik, és a száguldó cirkuszban sikerül meghonosítani az új benzint, akár az is elképzelhető, hogy az F1 Branson további ötleteire is vevő lesz…

ÜZLETI SIKER RICHARD BRANSON MÓDRA

Hogy miként irányítja vállalatait Richard Branson, arról az Alexandra Kiadó jóvoltából már magyarul is olvashatunk. A tavaly megjelent kötet nem csak a milliárdos egyedülálló üzleti sikereinek titkait fedi fel, hanem univerzális karrierépítő leckéket is ad, és olyan hasznos fogásokat is felvázol, amelyek bármilyen üzleti vállalkozásra alkalmazhatók. Módszerei és tanácsai a megszokott és alkalmazott gyakorlattól elütőek. Egyebek közt megtudjuk, hogyan kell a nagyhalakat piszkálni, példákat kapunk a puskagolyót megelőző gyorsaság fontosságáról, a szórakozást és pimaszságot a munka részének tekintő, inspiráló vezetés jellemzőiről. Mindezt a valóság talaján, világhírű cégek és ismert üzleti szereplők megjelenítésével.

RADIKALIZMUS

A Radical brit sportkocsigyártó prototípusait eddig csak fotókon és videókon láthatta a rajongók tábora, illetve a hazai pályaversenyző-társadalom, ám rövidesen a honi aszfaltcsíkokon is feltűnhetnek az első példányok, méghozzá magyar színekre fényezve.

A szigetországi vállalkozás csehországi partnere ugyanis megkezdte az SR4 TZ modell árusítását az országban, igaz, csak limitált szériában, kilenc darabos változatban lesz elérhető a versenygép. A kocsit 1300 köbcentis, 205 lóerős motorral szerelik, amely kívánságra 1500 köbcentisre és 260 lóerősre építhető át, ehhez a brutális teljesítményhez pedig mindössze 490 kg-os önsúly és fantasztikus tapadása társul.

Miután az autósportok hazájában az első legyártott sorozatot nagyon hamar eladták, Közép-Európában is piacra dobják a kocsit, a vevőknek nettó 36 200 eurót kell kifizetniük, ha Csehországban, Szlovákiában, Magyarországon és Lengyelországban ilyen modellel szeretnének harcolni. Az autó mellé megfelelő versenyzői licenc jár, és a forgalmazó egy választható futamra is benevezi a pilótát.

A Radical SR4 ideális kocsi a nemzetközi küzdelmekhez, a külön ezen autókra kiírt Közép-Európai Kupában 2010 tavaszától négy ország 36 autója és pilótája mérheti össze az erejét.

További információk: www.sr4le.eu, www.radicalczechrepublic.com

Néhány darab a Radical különleges autóiból. Magyarországon az SR4-es verziót kínálja a vállalat

Formula.hu

A december elején 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 szájt. 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

AZ ISMERETLENSÉGBŐL A REFLEKTORFÉNYBE

A Toleman mesébe illő története

Az idén bemutatkozó kiscsapatok hatalmas fába vágták a fejszéjüket azzal, hogy megkísérlik megszorítani a Forma-1 tradicionális istállóit. Vajon sikerül-e majd az ismeretlenség homályából a reflektorfénybe kerülniük? Épp negyed századdal ezelőtt a történelem megmutatta, hogy a bravúr korántsem lehetetlen.

Surányi Géza

ATP

A Forma-1-ben mindig voltak olyanok, akik nem a megszokott utat választották, hanem a saját elképzeléseik szerint próbáltak meg a csúcsra jutni. A Toleman csapat éppen ezek közé tartozott. Ez persze nem is csoda, hiszen az istálló nem mindennapi körülmények között csöppent az autósport világába. A névadó Toleman csoportot még 1926-ban alapították, melynek a fő profilja az autószállítás volt. A vállalkozás hamar virágzásnak indult, sőt a 70-es években már 400 kamionnal és 2000 alkalmazottal rendelkeztek. Az akkori elnök, Ted Toleman, és öccse, Bob megengedhették maguknak azt a luxust, hogy 1975-ben belevágjanak az autóversenyzésbe. Ehhez szerződtettek maguk mellé egy fiatal, tehetséges pilótát a dél-afrikai Rad Dougall személyében, aki felkészítette Forma-Fordjaikat és vezetési tanácsokkal látta el őket. Cserébe a Tolemanek finanszírozták Dougall versenyzését. Ekkor már a családdal versenyzett a vállalkozás egyik alkalmazottja, Alex Hawkridge is. A furcsa együttműködés biztatóan indult, azonban egy balesetben Bob életét vesztette, így Ted és Alex jobbnak látták, ha visszavonulnak. Innentől fogva az időközben megalapított Toleman Motosport irányítására tették át a hangsúlyt, ahol Dougall lett az első számú versenyző.

A csapat remekül szerepelt a brit Forma-Ford bajnokságokban, mely arra ösztönözte őket, hogy 1978-ban egy hatalmas ugrással benevezzenek a Forma-1 előszobájának tekinthető Forma-2-be. A sikerek itt sem maradtak el, mely többek között annak is volt köszönhető, hogy a csapatnál dolgozott a zseniális Rory Byrne, Dougall honfitársa. 1980-ban Byrne saját autót tervezett, melyhez Brian Hart épített motorokat. Ez a kombináció verhetetlennek bizonyult abban az évben, a csapat Brian Henton és Derek Warwick révén besöpörte az F2-es bajnokság első két helyét. Ezután csakis a Forma-1 következhetett…

Ted Toleman ma is aktív. Igaz már nem az F1-ben, de még mindig az autósport feltörekvő tehetségeinek felkarolásával foglalkozik

Akkoriban vette kezdetét a száguldó cirkuszban a turbóforradalom, és akik rendelkeztek némi képzelőerővel, tudták, hogy ez a jövő. Ted Toleman közéjük tartozott, így 1980 szeptemberében utasításba adta Hartnak, hogy nekik is tervezzen egy ilyet. „De én még azt sem tudom, hogy néz ki egy turbófeltöltő!" – rökönyödött meg Hart. A csapatfőnök azonban nem tágított attól az elképzelésétől, hogy 1981-ben már a Forma-1 világbajnokságon szerepeljen a csapata, így Byrne és Hart, valamint az időközben csatlakozott Pat Symonds a rendelkezésre álló pár hónap alatt éjt nappallá téve dolgozott, hogy elkészüljön a Toleman-Hart TG181 turbo. A csapat végül a szezon negyedik versenyén mutatkozott be. Az eredmény kiábrándító volt: gyorsabbik pilótájuk, Warwick is 8,664 másodpercre volt a pole pozíciót jelentő időtől és így sem ő, sem Henton nem kvalifikálta magát a versenyre. A Toleman ezek után is csak sorozatos kudarcokkal kellett, hogy szembenézzen, de a szeptemberi(!) Olasz Nagydíjon Henton végre bekerült az indulók közé, sőt célba is ért – igaz az utolsó helyen.

De hol volt ez a Forma-2-ben megszokott sikerektől! Mivel a dolgok a következő év elején sem javultak számottevően, Hawkridge kieszelt egy trükköt, a Brit Nagydíjon a legnagyobb titoktartás közepette csak fél tankkal indította el Warwickot. (Akkoriban – a 2010-es szezonhoz hasonlóan – tiltott volt a tankolás verseny közben.) A trükk csodát tett! A hazai földön versenyző Warwick sorra előzte meg az ellenfeleit, és a 16. helyről rajtolva a másodikra küzdötte fel magát! Sokan nem hittek a szemüknek! Warwick aztán a 76 körös verseny 42. körében száraz tankkal a pálya szélére gurult, persze a hivatalos indoklás szerint a féltengelye ment tönkre… 1983-ban a csapat mindenféle „turpisság" nélkül megszerezte első pontjait Hollandiában, de Hawkridge tudta, hogyha ennél többre akarják vinni egy sztárversenyzőre

PILÓTAKIOSZTÁS

1981: Henton – Warwick
1982: Warwick – Fabi
1983: Warwick – Giacomelli
1984: Senna – Cecotto – Johansson - Martini
1985: Fabi – Ghinzani

Az 1983. évi pilótapáros, Derek Warwick és Bruno Giacomelli a Lotus sztárjával, Elio de Angelissel konzultál

Derek Warwick négy évig szolgálta a brit csapatot

Ayrton Senna a harmadik hely felé száguld az 1984-es Portugál Nagydíjon a Toleman TG 184-essel

A Toleman zsinórban másodszor szerzett pontot az 1983-as Olasz Nagydíjon

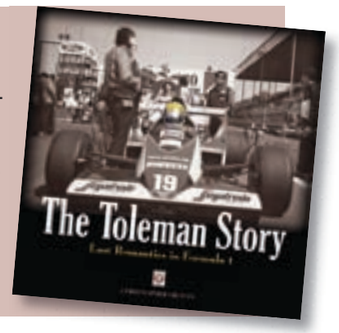
is szükség lesz. Már 1982-ben felfigyeltek egy Ayrton Senna nevű fiatal versenyzőre, aki sorra nyerte a Forma-Ford versenyeket Nagy-Britanniában. Mikor ez a brazil pilóta a következő évben első próbálkozásra megnyerte a Brit F3-as bajnokságot, Hawkridge tudta, hogy ő kell nekik. Habár Senna több csapattal is tárgyalásban volt, egyedül a Toleman vállalta a kockázatot, hogy egész éves szerződést kínáljon neki. Az akkor még csak 24 éves versenyző mindenre kiterjedő figyelme lenyűgözte a csapatot, mint ahogy a Monacói Nagydíjon nyújtott teljesítménye is. Az egyre jobban rázendítő esőben sorra hagyta le ellenfeleit, és húsz kör után már a második helyen autózott. Már-már a vezető Alain Prostot is beérte, mikor a versenyigazgató úgy ítélte meg, hogy a körülmények alkalmatlanok a versenyzésre, és piros zászlóval megállította a futamot. A döntés hatalmas csalódást okozott a Toleman csapatnak, hiszen a zászló bemutatásakor Senna éppen elhaladt Prost mellett, vagyis tulajdonképpen ő haladt át elsőként a célvonalon. Azonban a szabályok értelmében az előző kör eredményét vették figyelembe, így a Toleman lecsúszott az első győzelméről. Remek teljesítményének köszönhetően Sennára több top-csapat is felfigyelt, és el is happolták a Toleman orra elől az 1985-ös szezonra. Sztárjuk elvesztése mélyen érintette a csapatot, és miután a Benetton divatcég visszautasíthatatlan ajánlatott tett, Ted Toleman 1985-ban eladta nekik istállóját. Ebben az évben még a régi nevén indult a gárda, a következő évtől azonban a Toleman név eltűnt a Forma-1 színpadáról. A dolog pikantériája, hogy ebben az évben (immár BMW turbómotorokkal felszerelve) a csapat Gerhard Berger révén megnyerte a Mexikói Nagydíjat. A Benetton egészen 2001-ig a Forma-1 állandó szereplője maradt, ekkor a Renault gyár vette meg a gárdát. A Toleman egykori szerelői közül néhányan ma is a csapatnál dolgoznak, sőt az egykori kiscsapat tagjai közül néhányan a Forma-1 meghatározó egyéniségei váltak. Ayrton Senna háromszoros világbajnok lett mielőtt elragadta a halál, Pat Symonds két világbajnokságot nyert technikai koordinátorként Fernando Alonsóval (a Renault színeiben), Rory Byrne pedig megtervezte azokat a Ferrarikat, mellyel Michael Schumacher öt világbajnoki címet szerzett. A Toleman nélkül talán egyikük sem érhette volna el ezeket a fantasztikus sikereket…

MAGYAR KAPCSOLAT

Az C2-es karosszériaszámú Toleman TG280-as versenyautó, mellyel 1980-ban Derek Warwick versenyzett, 1987-ben Magyarországra került. Ebben az évben a néhai Kiss Dezső nyert vele Magyar Bajnokságot, később Nagy Andrással, majd Kálmándy Papp Lászlóval a vezetőülésben láthatta a magyar közönség (e sorok íróját is beleértve) a Forma-2-es versenygépet.

MESÉBE ILLŐ

A Toleman fordulatos, és időnként mesébe illő történetének bemutatásához ez a néhány oldal nagyon kevés. Bizonyára sok olvasónak megragadta a fantáziáját a nem mindennapi történet. Ha ez a helyzet, javasoljuk, vásárolják meg a Veloce gondozásában megjelent „Toleman – Last Romantics in Formula 1" című könyvet, melyet megtehetnek a kiadó honlapján. (www.veloce.co.uk.) A mű ISBN száma 978-1-84584-217-8, fogyasztói ára 37,5 angol font.



VILÁGREKORD

Az extrém sportot kedvelők körében bizonyára ismert Travis Pastrana rendszeresnek mondható szilveszteri mutatványozásai sorában ezúttal egy óriási ugrást mutatott be. Egy Subaru volánja mögött repült 82 métert, ami új világrekord. Pontosan kellett végrehajtania a kísérletet, mert egy keskeny rámpára érkezett autójával.

DUBAI24H

A mini-jubileumát ünneplő sivatagi 24 órás sorozatban harmadszor is Porsche-győzelem született: a tavaly márkakupás autóval véghezvitt hőstett (Land Motorsport) után idén a dubai pályán első bálos (tavalyi GT OPEN-bajnok) IMSA Performance csapata vitte el a pálmát egy gyári 997 RSR-rel (Patrick Pilet/Marco Holzer/Raymond Narac). A pole-t nagy fölénnyel szerző alakulatot csak a verseny elején zavarta meg Pilet hibája: a lekörözött autóval ütköző francia végül is nem okozott nagyobb kárt a Porsche hátsó traktusában, így az konstans gyors köreinek hála három kör előnnyel ért célba a Petronas-BMW (Taniguchi/Yanagida/Hairuman/Stuck/Yoshida) és a tavalyi győzelemről éppen hogy a lecsúszott Schubert-armada (Al Faisal/Hürtgen/Hartung/Al Faisal) előtt. A Dubaiban otthonosan fellépő BOVI Motorsport Silver Stingjét az időmérő edzés műszaki gondjai, és egy korai ütközésből fakadó 14 körös hátrány ellenére az abszolút 13. helyen, géposztályában pedig győztesként intette le a kockás zászló. A Zengő-csapat versenyét pilótájuk, Horvát Tamás totálkáros balesete tette rossz emlékké, a BMW Team Hungary with Efficient Dynamics négyese (Palik/Vida/Walter/Weber) viszont kategória-győzelemmel „élte túl" a dubai kalandot, remek főpróbát teljesítve ezzel a májusban sorra kerülő nürburgringi egynapos előtt. (Fotó: Murányi Gábor)

ÚJABB IZRAELI

Nem kizárt, hogy évek múlva Channoch Nissany mellett újabb versenyző mondhatja el magáról azt, hogy a F1 felé vezető rögös úton a magyar gyorsasági OB futamain (is) edződött! A hazánkban élő izraeli ex-Minardi pilóta honfitársa, a 19 éves Alon Day 2007-2008-ban három gyorsasági futamon állt rajthoz a Szász Motorsport F-Renaultjában (legjobb helyezés: 2. hely, Pannóniaring), míg tavaly ugyanebben a kategóriában folytatta – igaz, kissé távolabbi helyszíneken. Az ázsiai F-Renault bajnoki címének elhódítása után most ismét Európában kap lehetőséget tehetségének bizonyítására, méghozzá a német F3-kupában, a sorozat tavalyi dobogójáról egy ponttal épphogy lecsúszó svéd Team Performance Dallara-VW-jének volánjánál.

RALLYE 2009

Egy évadnyi raliverseny képeskönyve – szól az alcím, s bizony a hangsúly a képeken van. A több esztendei évkönyvkészítés alatt már alaposan összeszokott alkotógárda ezúttal még a megszokottnál is érdekesebb és élvezhetőbb összefoglalót adott a szurkolók kezébe. A szerkesztők a fantasztikus fényképeken és a futamok történéseinek tényszerű felsorolásán túl ezúttal megpróbáltak egy kicsit a kulisszák mögé pillantani, s az idény versenyein kívül azt is megmutatni, milyen emberek valójában a versenyzők, s hogy milyenek voltak a sportág hőskorában, hiszen nemcsak a jelenlegi, hanem a korábbi bajnokokat is felkeresték egy kis múltidézésre.
További információk és megrendelés: www.rallyeevkonyv.hu

HAJSZA A PÉNZ UTÁN

Az új évadban két formaautós sorozat is meglepő ajánlattal próbál fiatal versenyzőket, és tehetős szponzorokat rajtrácsára csábítani. Az Euro3000 bajnokság a tavaly már bevezetett korábbi A1GP-s autókon kívül új (a MotoGP mintájára kitalált) névvel, valamint a nemzetközi GT OPEN-nel kötött partneri szerződésének köszönhetően impozáns helyszínekkel és tv-közvetítés-csomaggal kelleti magát. Az új „AutoGP" mindennek tetejébe éves szinten 1,2 millió eurót oszt ki legeredményesebb – és a sorozathoz éves „hűségnyilatkozatot" aláíró – versenyzői között. A két futamos hétvégék legjobbja 200 000-rel lesz gazdagabb (még a hatodik is 10 000-et nyer), így a szponzorok számára akár két verseny megnyerésével „visszatermelhető" az évad közel négyszázezres költsége. Mindeközben a harmadik évadját kezdő Formula Szuperliga még messzebbre merészkedik, hiszen jövendő bajnokának markába kerek egymillió eurót (!) ígér, tizenkét futamából öt alkalommal pedig ezentúl is megtartja a győztesnek 100 000-et érő kilenc perces szuperfinálét.

IZGALOM

A második GP2-es évadjára készülő olasz Edoardo Mortara lapzártánkkal egy időben édesapjáért izgulhat! A 62 éves Riccardo Mortara (egy genfi privát-jet társaság tulajdonosa) fiatalabb éveiben raliversenyzőként és profi jéghokijátékosként volt ismert, most azonban merész kísérletre szánta el magát: egy 30 éves (!) „Sabreline" típusú repülőgéppel Bukarestből felszállva, majd – többek között Abu Dhabi, Macao, Osaka, Las Vegas repülőterének érintésével – ugyanide érkezve mindössze tíz leszállással készül megkerülni bolygónkat! Mortara ezzel a tragikus sorsú Steve Fossett világrekordját is megdöntheti – amennyiben a 36770 km-es légi kalandot 67 óra 1 perc 10 másodpercen belül sikerül megvalósítania. „Apám a maga idejében fantasztikus versenyző volt, és a tavalyi Magyar Nagydíj forgatagában ismét elkapta a gépszíj" – árulta el Edoardo, aki a földről követi majd figyelemmel apja és két kísérőjének kalandját.

EGY CSAPATBAN

Nehéz megmondani, hogy Greg és Leo menynyit örököltek apjuk versenyzői tehetségéből, mindenesetre az örökifjú Nigel Mansell idén saját kezébe veszi fiai versenyzésének ügyét, és a brit GT-bajnokságból ismert Beechdean Motorsport újdonsült résztulajdonosaként tető alá hozta az évek óta ígérgetett családi alakulatot. „Régóta vágytam rá, hogy együtt versenyezhessem a fiúkkal" – mondta 1992 F1-es világbajnoka, aki – dacára annak, hogy fiai az amerikai Atlantic-bajnokságban (2008), majd tavaly a WSR-ben (Greg) illetve az európai LMS-futamakon (Leo) csak mérsékelt sikerrel szerepeltek – bizakodva tekint az LMS-évad öt versenye, köztük az augusztus végi hungaroringi 1000 km-es elé. Mindemellett Mansellék az idei Le Mans 24 órás rajtengedélyére is sóvárognak: ha az ACO bizottságától végül meghívást nyernek, akkor az apa-fiú-felállással az Andretti-család (Mario, Michael, 1997) nyomába léphetnek a francia klasszikuson.

MÍNUSZOK

A GPshop elkezdte téli akcióját, melynek keretében számos termékük árát csökkentették 20, 30, sőt akár 50%-kal is! Érdemes most átböngészni a www.gpshop.hu oldalain kedvenc csapatunk szekcióját, mert a kínálat javát jelentős kedvezményekkel vásárolhatjuk meg. Különösen igaz ez a BMW Sauber, a BrawnGP, a Renault, a Fernando Alonso, a Toyota valamint egyes Vodafone McLaren Mercedes, Red Bull, Subaru, Ferrari és Kimi Raikkönen termékekre. A weboldalon emellett létrehoztak egy „Akciós termékek" menüpont is, ahol még nagyobb árengedményeket kapunk többféle Ferrari, Vodafone McLaren Mercedes, Aston Martin Racing, Ford, Suzuki és Williams rajongói termékre. Található itt például Aston Martin póló 7990 Ft helyett az akció keretében 50% kedvezménnyel 3900 Ft-ért, vagy Puma Ferrari cipő 26 990 Ft helyett 19 990 Ft-ért! Érdemes sietni a vásárlással, mert az akció csak a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes! Ha pedig szeretnénk a lehető leghamarabb értesülni az akciókról, újdonságokról és minden egyéb hírről a GPshop háza tájáról, akkor érdemes őket megkeresni „gpshopf1" név alatt a Twitteren.

JÓTÉKONY BRABHAM

A világszerte évente egymillió emberéletet követelő malária elleni küzdelem, valamint tragikus sorsú autóversenyzők (Henri Surtees, Richard Burns) emlékét őrző alapítványok gazdagodnak annak a jótékonysági gokart-versenynek közel 60 000 fontos bevételéből, amelyet a tavalyi ALMS-bajnok, 24 órás Le Mans-i győztes David Brabham szervezett a birminghami nemzetközi kiállítás keretében. A karrierjét idén is a tengerentúlon, bajnok-csapatánál (Highcroft) folytató ausztrál a hosszú távú versenyek legismertebb sztárjait nyerte meg a nemes célért, ám az Allan McNish, Alex Wurz, és Nic Minassian mellett a legismertebb brit versenyzők nevétől hangos küzdelmet végül egy ifjú formaautósok alkotta csapat nyerte (Riki Christodoulou, Paul Rees, Will Stevens, Duncan Tappy).
Az esemény keretében egy húsz éves adósság is törlesztésre került: 1989-ben elhódított brit F3-as címéért – amely sorozatos óvások miatt csak az azt követő év februárjában vált hivatalossá – Brabham immár hivatalosan is átvehette bajnoki serlegét!

ALMS JAGUAR

A tengerentúli sorozat 2010-ben csoportösszevonással, (LMP1 és 2) illetve az előző számunkban bemutatott új kategóriával (LMPC) igyekszik megmenteni egyre szegényedő prototípus-mezőnyét. A „GT-hadosztályban" szerencsére nincs szükség ilyen beavatkozásra, hiszen a meglévő hat márka (Porsche, Chevrolet, Ferrari, Ford, Panoz és BMW) mellé idén a Jaguár is csatlakozik, két XKR GT2-es „nagymacskával". Az alumínium-karbon karosszériás autót 5 literes, 550 lóerős erőforrás hajtja, a gyári támogatással munkálkodó Paul Gentilozzi (korábbi Champ Car-vezető) és az elmúlt évi fejlesztésben oroszlánrészt vállaló versenyzőtársa, Marc Goossens pedig máris Le Mans-i rajtról álmodik. Az ACO-homologizációval szerencsére már nincsen gondjuk, annál inkább az autó ütőképességével, amely a tavalyi laguna secai évzárón még körönként öt másodperc hátránnyal debütált...

TISZTA VERSENY

Egyelőre még csak vázlatos elképzelések mentén létezik az a sorozat, amelyet 2011-ben tisztán elektromos hajtású járművek számára írnak ki: a tervek szerint hat európai futamon mérik majd össze sebességüket a null-emissziós járművek. A jó hír az, hogy a tervezett három géposztály mindegyikére már most is létezik elérhető típus. A „beszálló-kategóriában" (City EV) a képünkön látható „kiscsibéhez" hasonló, versenyre felkészített városi járgányok állhatnak majd rajthoz, míg a középső, Sports EV mezőnyébe jelentkezők a Lotus-termék Tesla Roadster, a Ginetta G50EV, vagy akár a Westfield IRacer futurisztikus járműve közül választhatnak. A leggyorsabb Prototype EV-csoport számára pedig Svájcban készítik azt a két darab 100 kw-os motorral hajtott LMP-autót (Green GT), amely novemberben már Paul Richard tesztpályáját koptatta - 300 km/h-s sebességgel, a korábbi FIA-GT bajnok Christian Pescatori kezei között!

REPSOL

A Lube Trade Kft. a magyarországi kenőanyag-piac eddig nem kiemelten preferált területein igyekszik előkelő pozíció elfoglalni. A világszerte ismert Repsol termékek magyarországi forgalmazója rendkívül széles termék-skálával áll partnerei rendelkezésére, így a hétköznapi felhasználású jármű-olajok, különböző hidraulikus folyadékok, illetve az ipari, mezőgazdasági területeken használatos speciális kenőanyagok itthoni felhasználóival kívánja tovább gyarapítani a spanyol multinacionális vállalat naponta három millió főt számláló ügyfélkörét. A hétszáznál is több társadalmi projectet támogató, mindemellett a nemzetközi autó-és motorsport kimagasló sikereit ösztönző cég képviseletében a Lube Trade Kft. a hazai autós gyorsasági bajnokság, illetve a motokrossz-versenyek világában kívánja markáns jelleggel szerepeltetni a Repsol márkanevet, így kiemelt partnerként támogatja a Suzuki Swift Kupát, valamint a GSF Motorsport és a Honda Integral csapatait.

ASI

Az idei, a birminghami NEC arénában megrendezett Autosport International elsősorban a brit Autosport hetilap 60 éves történelmének tisztelgett. Az eseményt megünneplendő a szervezők minden egyes évtizednek megfelelően kiválasztottak egyetlen meghatározó legendás versenyautót: Juan Manuel Fangio 1957-es Monaco-győztes Maserati 250 F-jét, Jim Clark 1966-os Lotus Cortina túraautóját, Ronnie Peterson 1975-ös Lotus 72-Ford-ját, Walter Röhrl 1985-ös Audi Quattro S1 raliautóját, Nigel Mansell 1992-es világbajnoki címet bebiztosító Williams FW14-Renault-ját, illetve a 2005-ös Renault R25-öst, amellyel Fernando Alonso első bajnoki címét szerezte. Az Atosport International kiállítás – szokásos módon – több régi és új sztárt is vonzott. A legendás Sir Stirling Moss nyitotta meg például a szombati napot, míg a színpadon többek között a 2009-es Formula-1 világbajnok Jenson Button, a 2009-es Le Mans győztes Alex Wurz, az ex-F1 pilóta (jelenleg BBC kommentátor) Martin Brundle (aki az F2-ben szereplő fiával, Alex-szel jelent meg), a 2008-ban Le Mans-ban diadalmaskodó Allan McNish, a Peugeot Le Mans pilóta Nicolas Minassian és Franck Montagny, valamint a 2010-es Force India tesztpilótai állására pályázó (jelenleg a Mercedes-el DTM-ben versenyző) skót Paul di Resta fogadta a közönség kérdéseit.

Kárpáthy Zoltán (London)

DAYTONA24

A Porsche csapatának győzelmével végződött a Daytonai 24 órás megbízhatósági verseny. A tavalyi Brumos Racing diadal után, amit egy Porsche 911-es prototípussal arattak, most a Riley mutatta meg, hogy

mire képes a Porsche Cayenne. A győztes csapat tagjai voltak Joao Barbosa Portugáliából, Terry Borcheller az USA-ból, Ryan Dalziel (USA) és a svájci Mike Rockenfellet. A Porsche a gyár történetének 22. diadalát könyvelhette el a floridai klasszikus hosszú távú versenyen.

DVD

A ralisport rajongói már megszokhatták, hogy egy-egy a mögöttük hagyott szezon után lehetőségük nyílik megvásárolni annak összefoglalóját DVD-n, hogy ezt egy téli estén megtekintve felidézhessék a legérdekesebb történéseket. A DUKE Video-nak köszönhetően idén ez a tevékenység nem csupán egyetlen estét tölt ki, hiszen a cég által kiadott összefoglaló közel hét és fél óra hosszúságú! Mindez azt jelenti, hogy a néző szinte napról-napra átélheti a 2009-es rali világbajnokság történéseit, majd további fél órán keresztül extrákat is megtekinthet. A szurkolóknak ismerősek lehetnek a felvételek, hiszen azok az év közben készült, és különböző TV csatornákon már sugárzott adásokból lettek összeállítva, így sajnos semmilyen újdonsággal nem szolgálnak. Persze aki a szezon közben nem tudta ezeket a műsorokat megtekinteni, vagy csupán szeretné ismét megtekinteni a legjobb pillanatokat, az a remekül szórakozik majd a kétlemezes összeállításon. Az angol nyelvű kiadvány megvásárolható a DUKE Video honlapján (www.dukevideo.com), rendelési száma DMDVD 4967, akciós fogyasztói ára 19,99 angol font.

A CHEVY A FAVORIT

Már a macaói évadzáró óta arról sugdolóztak, ami néhány hete hivatalos tény: az elmúlt két évadban egyéni és márkabajnoki címet szerző SEAT - krónikus eladási nehézségeire hivatkozva - elhagyja a világbajnoki küzdőteret, bár a 2011-es visszatérés lehetőségét nem zárták ki. Idén megnyílik tehát a lehetőség az eddig benzines autókra kárhoztatott privát alakulatok előtt, és immár TDI-technikával felvértezve vehetik fel a harcot a két autóra (Priaulx és Farfus) zsugorodott gyári BMW-kontingenssel szemben. Az eddig is kivételezett helyzetben lévő SUNRED-csapat ennek megfelelően Tom Coronel mellé a 2008-as ETCC-bajnok Mikael Nykjaert - és a legújabb hírek szerint a címvédésre készülő Tarquinit szerződtetheti. A vb egyes számú esélyesévé nőtt Chevrolet pedig eközben mintha tudomást sem venne a gazdasági válságról: legutóbb Algavre pályáján két napig tesztelte a Cruze fejlesztéseit a méregdrága pénzen vásárolt Yvan Müllerrel a volánnál. Az új világbajnoki évad legnagyobb vesztesége az a James Thomson lesz, aki a bizonytalan jövőjű Lada helyett a dán, a skandináv, valamint a négy futamosra bővült európai túraautó-bajnokságot választotta a Hartmann Racing (Honda Accord) kötelékében.

GTI

Nyilvánosságra hozták az április közepén, Abu Dhabi-ban elrajtoló GT1 világbajnokságon résztvevő tizenkét csapat nevét, ám legtöbbjüknél a versenyzők személyét még homály borítja. Az is nagy kérdés, hogy a pályára lépő hat márka közül az új generációs GT1-szabályok képviselői, avagy a 2010-re még haladékot kapott régebbi „nagyágyúk" lebutított változatai lesznek-e ütőképesek. Előbbieknél a Nissan GT-R fejlesztőcsapata, a Gigawave anyagi nehézségek miatt bedobta a törölközőt, így a szemrevaló autóval (képünkön) a Swiss Racing és a Sumo Power próbál majd eredményt elérni. A Ford GT majdani versenyzői a 2009-ben véghezvitt szívós fejlesztésekben és a változatlan csapatelosztásban (Matech/VDS) bízhatnak, míg a Reiter Engineering abban, hogy az új generációs Lamborghini Murcielago elődjénél megbízhatóbban muzsikál majd a visszatérő All-Inkl.com Racing kezei közt. A dinoszaurusz-sorsa ítélt Maserati MC12-esek bajnoki alakulatához (Vitaphone) egy korábbi versenyző, Altfrid Heger csapata csatlakozik (Triple H Hegersport); az Aston Martint egy új (Young Driver AMR) és egy korábbi GT3-as csapat (Hexis), míg a Corvette C6R-t a megszokott (de az új évadra átkeresztelt) Hezemans és Selleslagh -féle csapatok tolják az aszfaltra. Sajnos a Hungaroringére nem, ugyanis az eredetileg októberre tervezett forduló nemrégiben kikerült a versenynaptárból.

Izgalmas versenyek és autók várnak a GP1 nézőire, kár, hogy Magyarországra mégsem jön a sorozat

ISMÉT BIZONYÍTOTT

Brokernet Silver Sting: Megnyerte az SP1-es kategóriát a csapat

A BOVI Motorsport idén negyedik alkalommal is képviseltette magát a Dubai 24 órás futamon. Autójukat, a Brókernet Silver Stinget saját maguk fejlesztették, készítették fel, és Bódis Kálmán, Barta Attila, Rácz István és Wolfgang Kaufmann terelte egy teljes napon át.

Pájer Ani

Murányi Gábor

– Nem volt teljesen hibamentes ez a 24 óra: műszakilag mi hátráltatott?

– Három defektünk volt, de az autónak műszaki hibája nem volt, jól bírta a kiképzést. Sajnos pont ezekkel a defektekkel buktuk el az abszolút dobogós helyünket, de azt gondolom, ezzel az eredménnyel sem kell szégyenkeznünk. Az indulók között nagyjából fele-fele arányban voltak gyári támogatottságú és privát csapatok, és mi mindegyikből vertünk meg szép számmal indulókat.

A Dubai 24 órás verseny a világ első nem hivatalos, tehát nem FIA rendezésű futama, amelyre azért mindenki odafigyel

– Autodrome a neve a pályának, ahol versenyeztetek, és amit lehet róla tudni, hogy egy nagyon modern pálya. Te már negyedszer versenyeztél rajta: változott, fejlődött az utóbbi években?

– Igen, nagyon sokat! Mikor először voltunk, a boxok felett még épület sem volt, most pedig minden hiper-szuper: óriási lelátók, hatalmas kiszolgálóegységek és hűtés-fűtés, maximális kényelem várta a versenyzőket. Negyvenezres falu, felhőkarcolók és golfpálya is épült időközben, úgyhogy egy óriási komplexummá nőtte ki magát a pálya. Mindemellett a tulajdonos úgy kezelte az autónkat, a Brókernet Silver Stinget, mintha a sajátja lenne: egyfolytában ott volt, nézte ahogy szereljük, ahogy készülünk. Abszolút jó viszonyban vagyunk, és azt mondja, a mi autónk a kedvence…

– Mondhatjuk, hogy már várnak is versenyenként, mint régi motorost?

– Persze, hiszen már tényleg régóta ott vagyunk a versenyeken, sőt ők nagyon becsülik azt, hogy mi a magunk építette autóval képesek vagyunk szorongatni adott esetben a gyári támogatású csapatokat is. Csak érdekességképpen: ezen a versenyen éjszaka is, bár a 12 óráson egy erősebb motorral mentünk, most, a 24 órás futamon inkább a tartóssága volt fontosabb, és az erejéből kicsit lejjebb vettünk. Azonban még így is 437 lóerővel indultunk.

A Brokernet Silver Sting 556 megtett körével a 81 indulóból a 13. helyen zárta a versenyt. Az abszolút dobogóról azonban nem tettek még le: remélik, jövőre a defektek is elkerülik őket és jövőre újra ott lesznek az arab helyszínen

– Miért éri meg egy magyar csapatnak elmenni Dubaiba versenyezni?

– Mi eleinte, sőt még most is elsősorban a buli kedvéért mentünk ki. Mert valóban az, mindamellett, hogy a verseny ideje alatt komolyan vesszük a feladatunkat. Volt diszkó, evés-ivás, tényleg jól éreztük magunkat. Ezt segíti, hogy nagyon baráti a hangulat odakint, mindenkivel jó viszonyt ápolunk. Mindenki segít mindenkinek, még a konkurens csapatok is egymásnak. És sokkal jobb ilyen körülmények között versenyezni.

NÉMET CSAPATTÁRS

Wolfgang Kaufmann egy nagynevű és sokat tapasztalt pilóta, és egyszer az ellenfelünk volt a 24 óráson, akkor megvertük a csapatukat. Most volt még egy kiadó hely nálunk, és mivel ő már régi barátom is, sikerült beszervezni, olyannyira, hogy a verseny után azt nyilatkozta, hogy ilyen jó autóban még nem is ült soha. Ezért is vállalta, hogy csatlakozik hozzánk: ismerte az autó történetét, az épülését, és hitt benne, hogy ez egy ütős autó, méltó ellenfele a Porschéknek és Aston Martinoknak – nyilatkozta német csapattársukról Bódis Kálmán.

EGY HELY A SZÍVEMBEN

Johnny Herbert Jótékonysági Gokartverseny Londonban

Van egy hely Londonban, egy eldugott gokartpálya valahol a külvárosban, a Temze partján. És ezen a gokartpályán minden november utolsó vasárnapján történik valami, immár 15 éve. Megrendezik a Johnny Herbert Jótékonysági Gokartversenyt. Idén tehát jubilált az esemény.

Magyar Szilvia

Roy Graig, a főszervező fogja meg a kezemet. „Gyere csak! – mondja. – Bemutatlak a feleségemnek!" „Szóval te vagy az az ember, aki minden évben átrepüli fél Európát csak emiatt a rendezvény miatt?" – mondja a hölgy bemutatkozás után, cseppet sem szemrehányóan, inkább csak csodálkozva. Nevetek. „Lehet, hogy egy kicsit őrült vagyok" – mondom, és nem is gondolom úgy, hogy csak egy kicsit. „Annak kell lenned. Johnny Herbert szurkoló vagy?"
Micsoda kérdés! Ámbár inkább csak voltam. Gyerekként.
Ez az esemény nem attól lesz érdekes, hogy megnyeri valaki, hanem attól, hogy mindenki jól érzi magát. Hasznos pedig attól, hogy egy kisebb vagyont gyűjtünk össze minden évben. Most például egy afrikai gyerekek taníttatását elősegítő brit alapítványnak.
És nem is azért érdemes elmenni, mert tele van a pálya hírességekkel. Amióta Felipe Massának megvan az a jó szokása, hogy a saját gokartnapját – ki tudja, szándékosan-e vagy véletlenül – ugyanerre a napra szervezi, azóta legalább a brazilokat nélkülöznünk kell. Pedig régebben megfordult a körünkben Ricardo Zonta és Bruno Senna is.

Sőt, pár éve Jenson Button kis csapata nyerte a versenyt! Amióta Button hatalmas pilótai magasságokba emelkedett, nem tud eljönni. Hol a szponzorokkal van tárgyalása, hol bordatöréssel fekszik otthon… De Jenson azért nem felejtkezett el a régi jó gokartpályáról a Temze partján. Minden évben küld valamit a jótékonysági árverésre, amivel segíti a szervezők adománygyűjtő munkáját.
Hogy valamit a versenyről is írjak: ez egy megbízhatósági verseny. Ez azt jelenti, hogy egy egyórás időmérő edzés és egy háromórás futam jelenti a próbatételt. A csapatok 4-6 főből állnak, az időmérőn mindenkinek kell mennie a csapattagok közül legalább egy mért kört, a versenyen tizenegyszer kötelező pilótát cserélni. Az eredményhirdetés után jótékonysági árverést tartanak, melynek bevételét egy előre meghatározott alapítvány számára ajánlják fel.
Az idei egy különleges gokartnap volt. Sok különféle okból. Először is tele volt a pálya Hertbertekkel. Idén először fordult elő ugyanis, hogy Johnny lehozta a lányait, Amelit és Chloet. A lányok a barátaikkal természetesen másik csapatot alkottak, így versenyezhettek apjuk ellen. Na, azt hiszem, ezt még gyakorolniuk kell majd. De hát valakinek utolsónak is kell lennie… Viszont az ő csapatukban mindenki ugyanolyan sisakot viselt, mert apu elővette mindegyiket az almáriumból. Állok és bámulok: mintha tegnap lett volna, hogy az 1999-es nürburgringi flúgos futam után Johnny Herbert boldogan üvöltött a telefonba: „Igen, kicsim, apu megnyerte a meccset, úgyhogy most már nyugodtan mesélheted az oviban!". Az egykori ovis kislány, Chloe Herbert pedig itt áll: 16 éves, majdnem felnőtt nő… Repül az idő.
De mert Felipe Massa is ilyenkor tartja a saját gokartnapját, még nem kellett mindenkiről lemondanunk. Hosszú évek óta ide jár Riccardo Patrese és Emanuele Pirro a Made in Italy nevű csapattal, Anthony Davidson a Radio5Live-val vezetett – nem is rosszul, valamint itt volt Alex Brundle (ugye a vezetéknév ismerős?), Martin Pople (a Brawn GP csapatkoordinátora), és hát mit érne a Johnny Hertbert Gokartnap Johnny Hertbert nélkül.
A versenyt végül a Pacha Rebels ifjú csapata nyerte az EVO 6 és a Made in Italy előtt.
A Johnny Herbert Gokartnap nem azért különleges, mert a pálya sztárokkal van tele, vagy mert sok pénzt lehet jótékonysági célokra gyűjteni (persze ez is nagyon fontos szempont!). Hanem azért, mert hol máshol tud az ember együtt edébelni Riccardo Patresével, láthatja vezetni régen visszavonult gyerekkori hőseit, kaphat két puszit Johnny Herberttől, vagy hatalmas öleléseket angol barátoktól? Sehol máshol a világon!
Van egy gokartpálya London külvárosában, eldugva egy kis utcában, a Temze partján.
Nem csupán egy hely Londonban! – Hely a szívemben!

Johnny Herbert immáron 15 éve minden esztendőben megszervezi jótékonysági gokartversenyét Londonban, ahol kollégánk visszatérő vendég

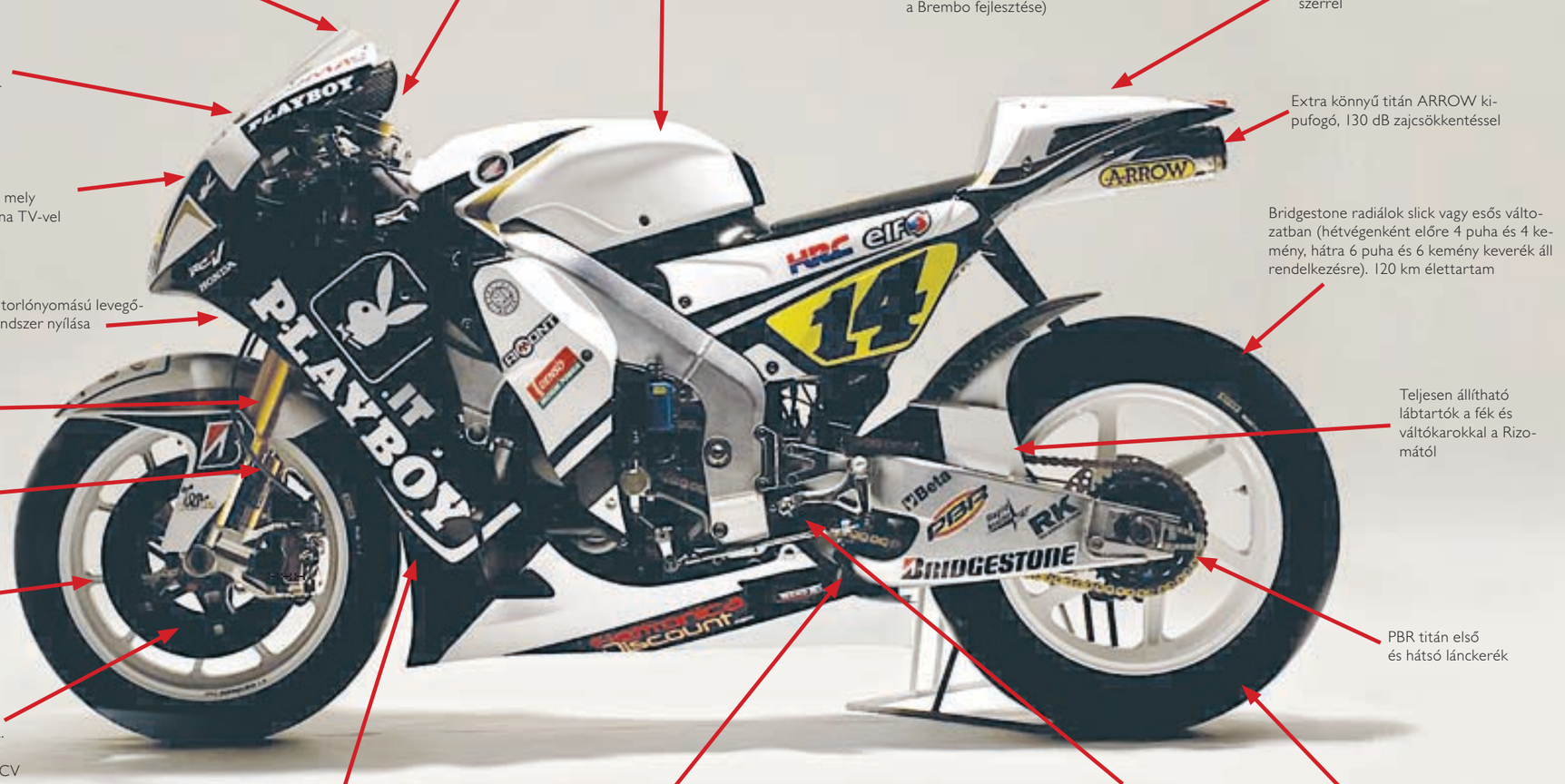
RÉSZEKBŐL AZ EGÉSZ

Milyen főbb alkatrészekből áll össze az LCR Honda kétkerekűje?

Az idei esztendő a mi évünk lehet a gyorsasági motoros világbajnokságon, hiszen a tervek szerint szeptemberben végre Magyarországon vendégeskedik a kétkerekűek fantasztikus mezőnye. Itt az idő tehát, hogy megismerkedjünk egy igazi MotoGP gép, Randy De Puniet Hondájának felépítésével …

Németvári Lásaló, Pataki Zsolt

LCR Honda



ALAPADATOK

Maximális sebesség: 330 km/h
Gyorsulás (0-100): 2,15 s
Gyorsulás (0-150): 3,65 s
Lassulás (330-90): < 4 s
Tömeg: 148 kg
Keréktávolság: 1425-1475 mm
Felhasznált anyagok: alumínium, titánium, magnézium, karbon, acél, teflon, szintetikus gumi

MOTOGP – 2010

Nyilvánosságra hozták a 2010-es szezon hivatalos indulóinak listáját. A három vezető csapatnál (Fiat Yamaha, Repsol Honda, Ducati Marlboro) nem történt változás, várhatóan idén is ők harcolnak majd a vb cím elnyeréséért. A Monster Yamaha Tech 3-nál megköszönték James Toseland munkáját és helyette a MotoGP-ben már megfordult Ben Spiest alkalmazták, aki mellesleg az elmúlt évben Superbike világbajnok lett. A Suzukinál is elküldtek egy régi motorost Chris Vermeulen személyében, őt a fiatal spanyol szupertehetség Alvaro Bautista pótolja majd. A múlt szezon végén rögtön a nagyok után végzett a San Carlo Honda Gresini két pilótája Toni Elias és Alex De Angelis. Idén ők máshol motoroznak, a helyükre a nagy öreg Marco Melandri, és a 250 cm^3 2008-as bajnoka Marco Simoncelli érkezett. A Pramac Ducatinál jól teljesítő Mika Kallio helye biztos volt, megtartották Aleix Espargarot is, harmadik motort viszont nem indítanak idén, így Canepától megváltak. Randy De Puniet egyedül próbálja meg LCR Hondáját a legjobb helyre behozni, míg két új csapat is indul idén, az Interwetten Honda színeiben az elmúlt év negyedliteres bajnoka Hiroshi Aoyama, valamint a kategóriát lépő Aspar csapat Hector Barberaval és Ducatival próbál meg versenybe szállni a nagyokkal.

Fiat Yamaha Team, Yamaha
46. Valentino Rossi, Olasz
99. Jorge Lorenzo, Spanyol

Ducati Marlboro Team, Ducati
27. Casey Stoner, Ausztrál
69. Nicky Hayden, Amerikai

Repsol Honda Team, Honda
4. Andrea Dovizioso, Olasz
26. Dani Pedrosa, Spanyol

Monster Yamaha Tech 3, Yamaha
5. Colin Edwards, Amerikai
11. Ben Spies, Amerikai

Rizla Suzuki Motogp, Suzuki
19. Alvaro Bautista, Spanyol
65. Loris Capirossi, Olasz

San Carlo Honda Gresini, Honda
33. Marco Melandri, Olasz
58. Marco Simoncelli, Olasz

Pramac RacinG Team, Ducati
36. Mika Kallio, Finn
41. Aleix Espargaro, Spanyol

Lcr Honda Motogp, Honda
14. Randy De Puniet

Interwetten Honda Motogp, Honda
7. Hiroshi Aoyama, Japán

Aspar Motogp Team, Ducati
40. Hector Barbera, Spanyol

TÉLI TENNIVALÓK

Így telnek Talmácsi napjai a szezonszünetben

A magyar motoros és menedzsere nemrégiben Olaszországban járt, mivel elkészült Gábor új bőrruhája, amit 2010-től a SPIDI készít a magyar világbajnoknak. Az évad előtti tennivalók között persze azért kötetlenebb programokra is jut idő…

TDH

Faster

Amia ruhát illeti: már az első próba során tökéletesen passzolt rá, de a legfontosabb, hogy motorozás közben is minden szempontból megfeleljen. A dizájn és a díszítések egyelőre még nem véglegesek, csak a tesztekre készültek, ezeket február 11-én láthatja először a nagyközönség.
Mivel előreláthatólag késni fognak a Moto2 versenymotorok, így Talmáék úgy döntöttek, hogy készítenek egy saját edzőmotort. Ez a kétkerekű nagyon közel áll a Moto2-es géphez. A Dorna által előírt szabályoknak megfelel és már számos olyan alkatrésszel felszerelt, amit a vb-n is használni fog a csapat. A futómű, a kipufogó, a kerekek, a gumi már rendelkezésre állnak, és hamarosan megérkezik egy versenyblokkhoz nagyon hasonlító motorblokk is, valamint a Suter által szállított kuplung is. Ez utóbbi cég a kuplung-beszállítója minden Moto2-es csapatnak. Talmácsi Gábor és a csapat is úgy véli, hogy ez a fejlesztett edzőmotor kiválóan megfelel a Moto2-es alkatrészek kipróbálására, tesztelésére és mire megérkezik a versenygép, számos adattal rendelkeznek majd, ami megkönnyíti a motor Talmára történő beállítását.

"Mivel előreláthatólag késni fognak a Moto2 versenygépek, így Talmáék úgy döntöttek, hogy készítenek egy saját edzőmotort."

Az első motorozásra egyébként Valenciában kerül sor, ahol Talma mellett Sebestyén Péter, a fiatal magyar tehetség is nyeregbe száll. Néhány nap pihenő után 15-16-án Talma tovább folytatja a munkát, de mivel Superbike motorokkal is köröznek a pályán, így Péter ezen a két napon nem ülhet újra motorra. De 17-én és 19-én Barcelonában ismét mindkét magyar versenyző tesztelni fog.
És hogy ne csak a munkáról essen szó: Talma és Szalay Balázs nemrégiben egy közös barátjuk buliján beszélgetett, és az autóversenyző meghívta a világbajnokot egy műhelylátogatásra. Mivel Gábor szívesen kirándul a négykerekűek világába, szívesen vette az invitálást is, és ellátogatott a Szalay Team főhadiszállására. A szerelők nagyon örültek Talmának, többen minden futamát megnézik a televízióban, és nagyon szorítanak Gábor sikeréért. A világbajnoknak nagyon tetszett a profi műhely, még Szalay Dakaros autójába is beülhetett.

FELKÉSZÜLÉSI ÉV

A 2010-es versenyévad a felkészülés időszaka lesz a Balatonring Team életében. Jorge Martinez Aspar, az Aspar Team és az Aspar-Balatonring Team csapatfőnöke, a Balatonring Team csapatszponzoraival együttesen annak érdekében hozta meg ezt a döntést, hogy 2011-ben – elsősorban a Moto2-es géposztályban – már jelentős eredményeket elérni képes csapatként indulhasson a Balatonring Team.
A csapat továbbra is létezik, jelen van a MotoGP világában az Aspar Teamen belül. A 2009-ben a 250 köbcentis kategóriában az Aspar-Balatonring Team színeiben versenyző Németh Balázs 2010-ben szabadkártyával indulhat majd a Moto2-es géposztály 3-4 világbajnoki futamán – többek között a Balatonringen, a Magyar Nagydíjon – egy a Balatonringet promotáló versenymotoron. Balázs – aki tavaly újoncként 11 pontot gyűjtött a világbajnokságon – az év során részt vehet a teszteléseken és alkalma lesz megfelelő körülmények között edzeni az új motorral is. A döntés értelmében ugyanezt a lehetőséget kapja a Tóth Team versenyzője, ifj. Tóth Imre is.

Webshop formula.hu

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK ÉS MÉG TÖBB TERMÉK WEBSHOPUNKBAN, A FORMULA.HU WEBOLDALON!
(Közvetlen cím: http://formula.futureweb.hu)

Négyesi Pál
Autó Enciklopédia
300x235x30mm
Oldal: 400
Ár: 5990 Ft

KÖNYV AJÁNLAT!

Vígh Gréta
Michael Schumacher
215x215x20mm
Oldal: 251
Ár: 2.960 Ft

Dávid Sándor
F1 Sztorik 2009
155x225x25mm
Oldal: 250
Ár: 2960 Ft

Bethlen Tamás–Hegedűs István
Forma-1 krónikája
239x297x32mm
Oldal: 560
Ár: 8900 Ft

Simon István
Száguldó cirkusz
210x300x10mm
Oldal: 180
Ár: 5380 Ft

F1 Szett
Dezodor+Bögre
+Kulcstartó
Ár: 2999 Ft

Parfüm Power ml
F1 Baseball Sapka
3199 Ft

ILLATSZER AJÁNLAT!

F1 Szett
Tusfürdő+Dezodor
+Teddy maci
Ár: 4199 Ft

A fentiek szerint megrendelem az alábbi termékeket a megjelölt darabszámban, kérem ehhez küldjenek befizetési csekket/utánvéttel továbbítsák (a megfelelő rész aláhúzandó).

cím | db | ár

A megrendelőszelvényt az alábbi címek valamelyikére kérjük elküldeni:
Autósport és Formula Magazin 3504 Miskolc Pf.: 90;
Telefon: 46/505490, fax: 46/505491; E-mail: elofizetes@formula.hu

név, lakcím

telefon | E-mail

dátum

aláírás

Csomagolási és postaköltség 590 Ft. Az utánvét minimum költsége 1290 Ft.

A JÉGEMBER ÚJ KIHÍVÁSA

Mire lesz képes Raikkönen a rali vb-n?

Nem is volt idő meglepődni: Kimi Raikkönen, a száguldó cirkusz 2007-es világbajnoka elhagyta a Ferrarit és a Citroenhez szerződött, hogy a Red Bull támogatásával idén a rali világbajnokságon bizonyíthasson. Az okokról és a terveiről nemrég a Red Bulletinban nyilatkozott.

Magyar Szilvia

Red Bull

– Kimi, beszéljünk nyíltan: melyik a legrégibb raliautó, amire emlékszel?
– A bátyám Ford Escortja. De természetesen, mint jó finn, már kisgyerek koromtól néztem a ralit a tévében. Szerettem Ari Vatanent, de akkor Juha Kankkunen Peugeot 205 T16s autója volt a legjobb. Igazából az első rali, amire kimentem, az 1000 tó Rali volt 1991-ben, amit Kankkunen nyert meg egy Lancia Delta Integraléval.

– Voltak gyerekkorodban ralis példaképeid?
– Gyerekkoromban egyáltalán nem voltak példaképeim. Rajongtam magáért a sportért, de nem a versenyzőkért. Mikor kicsi voltam, Kankkunen világklasszis versenyző volt, szóval lehetett volna idol. Azóta már találkoztam vele. Még mindig van neki otthon egy Peugeot 205 autója és egy B csoportos Audi Quattro a '80-as évekből. Talán még kölcsön is adná, ha szépen megkérném.

– Elkerülhetetlen volt, hogy a versenypályán köss ki?
– Mindig is ki akartam próbálni a ralit, de nagyon korán kerültem a Forma-1-be. Emellett nehéz volt ralizni, úgy értem, el kellett halasztanom. Sokáig nem volt meg rá az esélyem – majdnem 30 éves voltam. De úgy gondolom a F1 segíthet a ralizásban és fordítva.

– Egy csomó pilóta a te pozíciódban vett magának egy WRC autót, és eljátszogat vele. De te egy egész idényre csatlakoztál a Citroen Junior csapatához, ahol Sebastien Loeb ellen fogsz versenyezni. Ő a történelem legjobb ralipilótája. Nem tartod ezt egy nehéz kihívásnak?
– Minden kétséget kizáróan a legnagyobb kihívás eddig. Mindent meg kell tanulnom a ralizásról. De akarom ezt a változást! Meg kell tanulnom az autót, a rali versenyeket, hogy hogyan tudok együtt dolgozni a navigátorral (Kaj Lindström), mindent! És már alig várom! Azt pedig még emellett is megtehetem, hogy a privát raliautómmal körözök egy erdőben...

– Amikor tavaly bemutatkoztál a WRC-ben, eléggé profinak tűntél.
– Ha nekiállsz valamit megcsinálni, mindig a legjobb csapatra van szükséged! Az én autómat Tommi Mäkkinen istállója készítette fel. Természetesen ez egy kisebb csapat, mint egy F1-es szerelőgárda, de nagyon profik. Habár a pilótának itt sokkal nagyobb szerep jut, mint a Forma-1-ben, a legjobb pilóta sem tud győzni egy rossz autóban. Ezért akartam tapasztalt navigátort, így legalább az egyikünk tudja majd, hogy mit csinál. Tommin keresztül ismertem meg Kai Lindströmöt, és mi voltunk Chris Atkinson jégkereső a 2006-os Monte Carlo Ralin. Kaj kiváló. Együtt nyertek világbajnokságot Tommival. Szintén ő volt az első, aki felvette a kapcsolatot a Citroennel.

Az első ismerkedés a WRC-vel. Azóta Kimi már túl is jutott egy versenyen, az Arctic Ralin

– Szép-szép, de mi volt a helyzet azzal a bukással Finnországban?
– Az én hibám volt. Túl gyorsan mentem, az autó már kezdte megadni magát, de vissza akartam vinni a szervizparkba. Körülbelül két méterrel elnéztem egy kanyart, és fejreálltunk. A szemeimmel vezettem, nem a füleimmel. De ha ralizol, meg kell tanulnod 100%-ban a navigátorodra hagyatkozni.

– Milyen eredményt várs el magadtól?
– Az első néhány futamon kiderül. Nincsenek személyes elvárásaim, amíg nem látom, hogy a többiek milyen gyorsak lesznek. Biztos vagyok benne, hogy nem fogok tudni lépést tartani az élbollyal.

– Ha ralizol, neked is kell dolgoznod az autón.
– Élvezem! Finnországban mindig magam szereltem az autóimat. Akárcsak a biciklimet. Semmi rossz nincs abban, ha piszkos lesz a kezed.

– Elég népszerű vagy Finnországban. Most pedig a nemzeti sportban fogsz versenyezni. Lehet, hogy ki sem mersz majd lépni az utcára Helsinkiben…
– Nem törődök ilyesmivel. Ez már nem lehet annál rosszabb, mint amilyen máris. Megtanultam ezzel együtt élni.

– Ki lesz jövőre a WRC világbajnoka?
– Loeb vagy Hirvonen. De inkább Loeb.

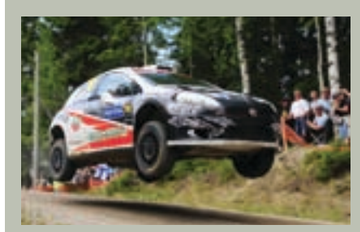
– És a Forma-1-ben?
– Nehéz megmondani. Nem tudom, mit tervez a Ferrari. A Mercedesnek biztosan jó autója lesz, épp úgy, mint a McLarennek. És nyilvánvalóan a Red Bullnak is. Az, hogy kinek tippelem a bajnoki címet, attól függ, kinél szeretném azt látni: ő Sebastian Vettel.

– Mennyire fog érdekelni a Forma-1, ha te magad nem ott vezetsz?
– Azelőtt is megnéztem a versenyeket a tévében, és most is meg fogom. Talán elmegyek a Monaco GP-re. Bármikor tudnék újra F1-es autót vezetni, de most rossz dolgok történnek a Forma-1-ben. A gyártók kivonulnak. Folytassuk ezt a beszélgetést jövő ilyenkor! Akkor nézzünk a jövőbe!

– Mit jelentene számodra egy WRC világbajnoki győzelem?
– Többet, mint az F1-es.

ÖCCSÉNEK ADTA

Kimi Raikkönen idei Citroenes szerződése után feleslegessé vált a tavalyi Fiat Grande Punto Szuper-2000-es raliautója, ezért azt nemes egyszerűséggel bátyjának ajándékozta. Rami Raikkönen öccséhez hasonlóan



gazdag autóversenyzői múlttal rendelkezik, bár ő inkább a lelkes amatőrök, mint a profi autóversenyzők táborába sorolható. Több éven keresztül versenyzett gokarttal, majd ralira váltott, 2007-ben pedig harmadik volt a finn Formula-3-as bajnokságban. A báty első versenye az új autóval az Arctic Rali lehet január 29-30-a között, ahol öccse, Kimi is rajthoz áll egy gyári Citroen C4 WRC-vel.

A LEGNAGYOBB ELLENFÉL

Bár Kimi Raikkönen megérkezett a rali vb-re, a világbajnoki cím toronymagas esélyese ismét Sebastian Loeb. A Citroen szupersztárja vérbeli profi, aki arra született, hogy raliautót vezessen. Legalábbis mindenki ezt hiszi róla. De ki valójában ez az ember? Mi rejlik a sejtelmes, ravasz mosoly és a csillogó barna szempár mögött? A Red Bulletin elhatározta, hogy ennek is utánajár, és interjút készített a bajnokkal. Nem afféle szokásosat, hanem valami olyant, ami az emberek másik arcát mutatja meg. És hogy mire jutott?
Először is talán meglepő, de Loeb nem hiszi magáról, hogy minden idők legjobb autóversenyzője lenne. Szerinte mindez mások véleményétől függ, no meg persze az adott korszaktól, amiben kérdezik. És arra a kérdésre, hogy akar-e még F1-es autót vezetni, természetesen azt válaszolta, hogy igen.
A beszélgetésből az is kiderült, hogy francia létére nem éppen a francia konyha szerelmese, bár nem veti meg azt, szerinte azonban az emberek túlságosan a nemzeti szereotípiák rabjai, amikor azt hiszik, a békacomb és a kígyó valami mindennapos étek arrafelé.
Loeb-ről többé-kevésbé tudott tény, hogy gyerekkorában tornász bajnok volt. Szerinte ez sokat segített neki abban, hogy autóversenyzőként megtalálja a helyes egyensúlyt, és a végletekig a határon tudjon autózni. Persze hozzáette: még ma sem okozna neki gondot egy hátraszaltó...
„Azt hiszem, hiszek Istenben – mondja Loeb. – Vagy legalábbis valamiben. Ne kérd, hogy mondjam meg miben, mert nem tudom a választ.” Arra kérdésre viszont nagyon is tudta a választ, hogy eljött-e az idő arra, hogy felhagyjon a „folyton nyerés” (a finnek és a Ford számára) idegesítő szokásával: „Majd ha megunom abbahagyom. Jelenleg azonban nem áll úgy a helyzet.”
Azt is megtudtuk a bajnokról, hogy viccmesélésben könnyedén talál legyőzőre, első szerelme egy moped volt, a párizsi metróba legfeljebb trükkök akalmazásával tud úgy beszállni, hogy mások ne ismerjék fel, bár ez őt nem zavarja. Főzni tud, igaz ugyan, hogy a specialitása a „valami, ami kijön a serpenyőből” és a rántott hús. Ha választhatna, sasként születne újjá, és nem túl jártas a ralitörténelemben, már ami annak a női pilótákra vonatkozó részét illeti.
Saját maga legidegesítőbb szokásának azt tartja, hogy folyton mindenhonnan elkésik. (A finnek nagyon örülnének, ha néha a befutóról késne le legalább egy kicsit...) Loeb kedvence a ralin kívül a gokartozás, de nagyon szereti a téli sportokat is. Úgy gondolja, talán az emberek azon lepődnének meg legjobban, ha tudnák, hogy anachrofóbiás. Legkönnyebben a kislánya, Valentine tudja megnevettetni, de sírni igen ritkán szokott. Hogy mi az első gondolata egy versenybaleset után? Ha nagy volt: „Remélem jól vagyunk”, ha kisebb: „Remélem tudjuk folytatni!”.

Grafika: Szűcs Csaba

KOMMENTÁR NÉLKÜL

– Mi a címed?
– Ügyes próbálkozás!
– Na és a telefonszámod?
– Ugorjunk, jó?
– Mit gndolsz az újságírókról?
– Hát az attól függ! Ismerek néhány szörnyűt, de ismerek olyanokat is, akik jól végzik a munkájukat.
– Tudod a francia himnusz szövegét?
– Nem.
– Hány éves korod óta nem hiszel a Mikulásban?
– Ezt most úgy érted, hogy ő nem valódi?!

NEM ADJA FEL

Mayer Gábor idén is a rali vb mezőnyében bizonyítana

A rali rajongóit valószínűleg nem lepi meg, de aki csak felületesen tájékozott az autósportokban, minden bizonnyal nyitva marad a szája annak hallatán, hogy tavaly rendszeres magyar indulója is volt a rali világbajnokságnak. Sőt jövőre is lesz. Mayer Gábort a tapasztalatokról és a tervekről faggattuk.

Pájer Ani

Makai Gergő

– Hogy jött az ötlet, hogy éppen ebben a sorozatban versenyezz?
– Elég merész ötlet volt… Mindenképpen szerettünk volna igazi ralipályákon menni és olyan környezetben, ahol a technikai feltételek és a szabályok mindenkire egyformán vonatkoznak. Arról nem is beszélve, hogy az ember kíváncsi: én is tudni akartam, hogy egy ilyen sorozatot végig tudunk-e csinálni.

– 2007-ben, Wales-ben volt az első futamotok: milyen volt megérkezni abba a mezőnybe?
– Akkor még nem az éves bajnokságban neveztünk, hanem csak privátként, és nagyon ügyesen el voltunk szeparálva a nagyoktól, úgyhogy az annyira nem is volt érdekes, inkább a 2009-es év, amikor egész évben indultunk. Akkor már ugyanott voltunk, mint a többiek – az már nagyon jó volt. És ha havonta találkozol ugyanazokkal az arcokkal, azért alakulnak a kapcsolatok, barátságok. Frederic Sauvannak megszületett a gyereke, együtt mulattunk, Toshi Arai nagyon megkedvelte tavaly a jó magyar házi pálinkát, és mesélhetnék még, de az a lényeg, hogy egyre jobban érzem magam, mert egyre többeket mondhatok barátomnak ebből a nagy családból.

– Megvolt tehát az első teljes versenyév: hogy értékelnéd?
– Szörnyű volt, várakozásainkat messze alulmúlta. Volt sokféle problémánk, technikai és pech-ügyi egyaránt, de a legnagyobb baj az volt, hogy mély víz volt ez nekünk, Tagai Robinak, a navigátoromnak és nekem is nagyon nagy feladat.

– Melyik a legnehezebb része?
– Én például itinert nem tudok írni normálisan, ezért nekem az a két napos pályabejárás a verseny legnehezebb része. Utána a három éles nap annyira pörgős, hogy nincs

A Mayer Gábor és csapata a ciprusi tengerparton: balra a Subaru N14-es, jobbra Tagai Róbert

gyon kell sietni a szakaszok bejárása között, hiszen az is meg van adva, hogy azt a két tréninget mikortól meddig lehet teljesítenünk. És ezeket jó betartani, mert ha egyszer elcsúszik a menetrendben az ember, akkor utána csak rohanhat és esetleg lesz olyan pálya, amit egyszer járhat be. Itthon nagyon idő azzal foglalkozni, hogy fáradtak vagyunk: csak bevállaljuk a kilométereket. A felírás viszont kicsinál.

– Mivel van a baj?
– Minden gyorsasági szakaszon maximum kétszer mehetünk végig, és legfeljebb 80 km/h sebességgel. Nekem nagyon nehéz megállapítanom ennél a sebességnél, hogy mi lesz ott versenykörülmények között: mi dob el, mi mennyire csúszik majd, illetve naahhoz szoktunk hogy mindenki mehet amennyit akar, megtanulhatja fejből a pályákat – na, ez kint nem működik.

– Ehhez képest viszont a pontszerzés szerintem szép teljesítmény…
– Ezek sajnos hamis pontok, mert nem úgy szereztük őket, hogy odaálltunk, és megvertünk, aki elénk került, hanem az eleje nagyon harcolt, és kiesegettek előlünk, vagy mögénk kerültek. A PWRC mezőnyét egyébként három részre oszthatnánk:

az első nyolc, az nagyon megy, iszonyú tempóval, a következő nyolc az olyan, mint itthon az eleje, az utolsó harmad pedig… szerintem egy-egy ügyesebb rali-túrás elverné őket.

– 2009 tehát tanulóév volt…
– Igen, sőt szerintem 2010 is az lesz, lévén még mindig rengeteg tapasztalatot kell szereznem. Mondok egy példát: két éve is mentünk Argentínában egy gyorson, és tavaly ahhoz az időhöz képest kilométerenként öt és fél másodperccel tudtunk jobbat menni – tehát nem csak, hogy meg akarom tanulni, talán képes is vagyok rá.

– Beszéljünk egy kicsit a tavalyi, 2009-es autódról!
– Ez egy Subaru Impreza, egy N14-es, amit úgy szoktunk gúnyolni, hogy Lacetti – teljesen úgy néz ki, nem? Ez egy nagyon jó autó, sokkal erősebb, és egész más világ, mint az N12-es volt. Egy nagy hátránya van: a futóműve nagyon gyatra. A legkisebb gödör képes elállítani az egészet.

– Jövőre ugyanez marad, vagy terveztek változtatni?
– Subaru lesz, az biztos, ennek a típusnak az utódja lesz majd, és igyekszünk minden újítást, fejlesztést, könnyítést megszerezni hozzá – ha ez sikerül, talán már nem csak úgy fogunk tudni pontot szerezni, hogy kiesnek előlünk…

– Mindig ilyen harcos vagy – gondolok arra, hogy nem adod fel ennyi próbálkozás és az igazi sikerélmény hiányában, hanem mész előre, és addig csinálod, míg nem megy?
– Szerintem a mai világban csak harcosként lehet élni, szóval nem adom fel. Pocakos öregember vagyok, de sportember, szeretem a versenyzést, és idővel minél előbb akarok végezni.

Az első futam alapján nagyon úgy néz ki, hogy a Ford után idén a Skoda a második legversenyképesebb autó

FIESTA A FORDNÁL

Monte-Carlóban mindenkit lemosott a pályáról Hirvonen S2000-ese

Rajt-cél győzelmet aratott Mikko Hirvonen az IRC nyitófutamán, a Monte-Carlo Ralin, a vadonatúj Fiesta Szuper–2000-essel.

Mihályi Csaba

Gyártók

Tökéletesen sikerült a Ford Fiesta Szuper–2000-es premierje, amellyel Mikko Hirvonen megnyerte a Monte-Carlo Rali első gyorsaságiját, majd a rajttól a célig vezetve magát a futamot is. A sikerre mindössze az vethetett árnyékot, hogy a másik Fiestával Julien Maurin már a verseny elején kiesett motorhiba miatt. (A pletykát szerint a motor megbízhatósága a gyenge pontja a Fordnak....) Hirvonen egyetlen ellenfele a tavalyi győztes, Sébastien Ogier lehetett volna. A francia versenyző azonban a harmadik gyorsaságin a nézők által az útra szórt havon kicsúszott és két percet veszített. A nyolcadik helyről kezdte meg a felzárkózást és az utolsó napon meg is érkezett Hirvonen mögé a második pozícióba. Ám a mindent eldöntő utolsó két gyorsaságira nem ért fel. Az ékszíjtárcsa tengelyének

törése miatt nem volt generátora, anélkül meg sötétben halott a versenyautó.
Ogier kiesése után Juho Hänninen vette át a második helyet a Skoda Fabiával, megelőzve a Montéra beugró csapattársát, Nicolas Vouillozt. A Skoda így két dobogós helyezést szerzett és az IRC-sorozat történetében először állt a gyártók bajnokságának élére. A legjobb Peugeot-s, a francia Stéphane Sarrazin a negyedik lett. A francia márkának nem volt sikeres a verseny, hiszen Ogier mellett a bajnoki címvédőjüket, Kris Meeke-et is elveszítették, aki egy jégfolton csúszott le az útról a második nap második kilométerénél. Két defekt is hátráltatta a tavalyi bajnokság második helyezettjét, Jan Kopeckyt, aki Skoda Fabiájával minden baj ellenére az ötödik helyre kapaszkodott fel, megelőzve a meglehetősen visszafogottan vezető márkatársát, Guy Wilkset.
Rövidre sikerült Robert Kubica ralis bemutatkozása, aki a prológon motorhiba miatt adta fel a versenyt Renault Clio R3-asával. A kiesettek listáját gyarapította Toni Gardemeister is. Abarth-jával sokat küzdött végül egy sérülés miatt az utolsó napon már nem rajtolt el.

MAGYAR S2000-LÁZ

A magyar ralibajnokságból száműzött WRC-k helyett több alakulat háza tájáról is olyan hírek érkeztek, mely szerint S2000-es autóval állnának rajthoz 2010-ben. A néhány futamon már tavaly is ilyen kocsival próbálkozó ifj. Tóth János (Peugeot) mellett biztos résztvevőként tekinthetünk Herczig Norbertre, aki a Skoda kizárólagos magyarországi importőrének támogatásával idén egy Super 2000-es Fabia mellett tette le a voksát. A 2009-es esztendőt kihagyó Kakuszi testvérpáros háza tájáról is kiszívárogtak hasonló pletykák, de lapunk kiderítette, hogy a ralis fivérek még nem döntöttek a Peugeot, a Skoda és a Ford ajánlatai között.

Monte-Carlo Rali végeredmény

1. **Hirvonen–Lehtinen**	4:32:58,5
2. **Hänninen–Markkula**	+1:51,4
3. **Vouilloz–Veillas**	+3:19,1
4. **Sarrazin–Renucci**	+7:25,5
5. **Kopecky–Stary**	+8:48,7
6. **Wilks–Pugh**	+9:24,5
7. **Magalhaes–Magalhaes**	+9:45,4
8. **Vigion–Prevot**	+13:33,5

Az IRC bajnokság állása egy futam után

Pilóták		
1. **Hirvonen**	Ford Fiesta S2000	10
2. **Hänninen**	Skoda Fabia S2000	8
3. **Vouilloz**	Skoda Fabia S2000	6
4. **Sarrazin**	Peugeot 207 S2000	5
5. **Kopecky**	Skoda Fabia S2000	4
6. **Wilks**	Skoda Fabia S2000	3
7. **Magalhaes**	Peugeot 207 S2000	2
8. **Vigion**	Peugeot 207 S2000	1
Gyártók		
1. **Skoda**		14
2. **M-Sport**		10
3. **Peugeot**		9
4. **Subaru**		5
5. **Ralliart**		1

SZILVESZTER

Az év utolsó futama fantasztikus hangulatban zajlott

Reggel kicsit hideg, délelőttre viszont kellemes napsütés fogadta a közönséget és a Vanilin Szilveszter Rally a HumanoIT Kupáért elnevezésű évadbúcsúztató erőpróba részvevőit a hagyományos helyszínen, a Hungaroringen.

Mihályi Csaba

Bencze András, Kovács-Barna Károly

3yA várakozásoknak megfelelően az igen gyorsan és Turánnál talán kevésbé látványosabban nyomuló Orsák lett a második. A harmadik helyért a Balogh–Németh és a Kazár–Dallos duó vívtak egymással. Balogh egyszer elgumizta magát, Kazár akkor meg tudta verni, a többi gyorson azonban Balogh volt a gyorsabb, és szerezte meg a harmadik helyet az N-es Mitsubishivel. Kazár egy kisebb karácsonyi balesetből származó sérüléssel – összeférc kézzel – versenyzett és lett negyedik.
A legjobb elsőosztályon kívüli páros a Bosch–Kiss duó lett. Bosch Peti az egyik legjobb kezű Mitsubishi építő, aki már egy

A ralisok igazi fiesztát rendeztek a Hungaroringen, pedig hol van még az F1-es futam!

BMW M3-asával mutatta meg, hogyan is kell közlekedni egy ilyen autóval, míg az idősebb Jozef egy kisebb tanknak is beillő Audi Quattróval gázolt át mindenen.

GRATULA

BÚÉK! Üdv. mindenkinek aki már a 2010-es szezonra csiszolja a fékeket! Állati volt a Hungaroring! Remélem más versenyeken is a fülemben lehet a verseny minden perce. Végre tudtuk, hogy miért van késés és megállás, miért nem jönnek az autók. MINDENT hallottunk a Rallye Rádijóban. A fiam a jó meleg szobában a neten nézte a versenyt. Nagyon jó évbúcsúztató volt! Gratula a stábnak! Hajrá Eger Rally! Gyúrjunk addig Waze! ***(A gigamed.hu hozzászólója)***

ideje vár arra, hogy valaki felfedezze, mert a volán mögött is tudna problémát okozni az élmezőnynek. Akár a rali 1-ben is…
A kétkerekesek versenyét a Fenyvesi–Sztrakon páros nyerte, a jövőre H csoportba száműzött VW Golf kit carral. A verseny jó hangulatáról gondoskodott a rengeteg Zsiguli, akik közül akadt olyan is, aki egy kanyaron belül háromszor esett be, hol a bal, hol pedig a jobb oldalra. De hát ez a verseny erről szólt. A show része volt a Béres család bemutatója. Ifjabbik Béres Jozef ezúttal Varga „Cigi"

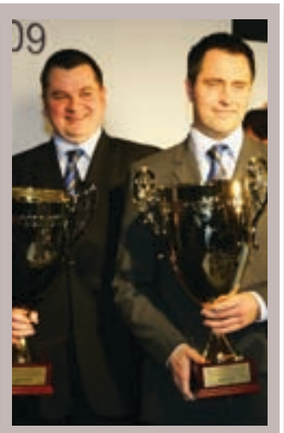
Végeredmény

1. **Turán–Zsiros**	Subaru Impreza WRC	29:01,34
2. **Orsák–Vajík (CZ)**	Skoda Fabia S2000	+7,4
3. **Balogh–Németh**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+22,97
4. **Kazár–Dallos**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+41,40
5. **Bosch–Kiss**	Mitsubishi Lancer Evo VI	+53,17
6. **Matics–Viczena**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+55,98
7. **ifj. Cseh–Németh**	Mitsubishi Lancer Evo VI	+1:01,56
8. **Bujdos–Balázs**	Subaru Impreza	+1:08,67
9. **Hodula–Várhidi**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:17,42
10. **Kocsomba–Martinák**	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:29,46

ELISMERÉSEK

Kiosztották a magyar rali legjobbjainak járó trófeákat

Január végén ünnepélyes keretek között, mintegy 4-500 résztvevő és prominens vendégek előtt kiosztották a 2009-es magyar ralibajnokság helyezettjeinek járó serlegeket. A rendezvényen az országos és a nyílt bajnokság, az Iharos és Goller Historic Bajnokság, a rali 2, az Amatőr Rali Kupa, valamint az Easykart gokartbajnokság győzteseit is jutalmazták.
A budai rakparton található Rozmaring Étterem és Rendezvén sátra zsúfolásig megtelt az eseményre, melyen részt vett többek között Mesterházy Attila és Seres Mária is, de képviseltette magát a III. kerület polgármestere, sőt Komló első embere is tiszteletét tette.



Fotó: Darázs Erika, Kollár Attila, Vámosi-Nagy Gergely

OLASZ MELÓ

Látogatóban a Ferrari, Maserati, Lamborghini és Ducati hazájában

Van Itáliában egy régió, ahol a világon a legnagyobb koncentrációban fordulnak elő a nullkilométeres szupersportautók. A neve Emilia Romagna. Ide kapott meghívást az AFM a múlt év végén. Igazi olasz meló…

Bálint F. Gyula

De mit is talál az utazó, aki a Krisztus előtt 187-ben elkészült római út, a Via Aemilia nyomvonalán és a környékén jár-kel? Melyek azok a helységek, ahova majdhogynem kötelező ellátogatnia annak, akinek vörös vértestei az oxigén mellett kisebb-nagyobb mennyiségű benzingőzt is szállítanak?

Maranello

A név mára gyakorlatilag összeforrt a Ferrarival. Egy zarándokhely, ahova a világ minden tájáról érkeznek rajongók, hogy végignézzék a Galleria Ferrari tűzpiros gyűjteményét, belessenek a város határában található Fiorano tesztpálya kerítésén, amelyen lehet, hogy éppen Felipe Massa rója a tesztköröket, vagy megebédeljenek a híres „Cavallino" étteremben.

Az első kettő kipipálva. A Galleria lenyűgöző. A PR-os lány kiemelte, hogy pont jókor jöttünk, hiszen éppen hogy elkészült (az igazság az, hogy a munkások még látogatásunkkor is fúrták a falat) az Ferrari legújabb modelljét, a 458 Italiát elődei körében bemutató kiállítás. Az ebéd a „Cavallino"-ban kimaradt, mint megtudtuk, már nem volt szabad asztaluk arra az időpontra. Egy Maranello közeli dombon található „Gatto Verde" (zöld macska) étteremben ebédeltünk, majd gyönyörködtünk a kilátásban...

Sant'Agata Bolognese

A kevesebb mint 7000 lakós számára otthont adó várost a határában található Lamborghini gyár és múzeum teszi fő turisztikai célponttá. Amikor a hatvanas évek elején Feruccio Lamborghini, a korábbi traktorgyáros kijelentette, hogy olyan sportautókat akar előállítani, amelyek felveszik a harcot a Ferrarikkal, sokan őrültnek hitték. 1963 májusában aztán megvásárolt egy darabka földet a város határában és a korábbi munkahelyeinek tapasztalatát felhasználva egy ultramodern, funkcionális gyárat építtet.

Az üzem területén található Lamborghini múzeum legjellegzetesebb darabja a falon lógó sárga Murcielago. Számomra a legmegdöbbentőbb a légbeömlővel együtt embermagasságú, 12 hengeres motorcsónak-motor, a legszebb darab pedig a gyár hírnevét megalapozó, 1966-tól 1977-ig gyártott Miura születésének 30. évfordulójára elkészített Miura Concept volt. Bár a programunkba szereplő gyárlátogatást a munkások sztrájkja meghiúsította, a cserében felajánlott autózás kárpótolt érte. A legendás tesztpilóta nevét viselő Lamborghini Gallardo LP 550-2 Valentino Balboni utasülésében kaptam kóstolót az autó tudásából úgy, hogy a kormányt egy szintén legendás tesztpilóta, Moreno Conti forgatta.

Bologna

Amennyiben nem csak a négy-, hanem a kétkerekű járművek irányában is érdeklődést mutatunk, úgy nem hagyható ki a felsorolásból ez a város. A Ducati-fivérek 1926-ban elektromos készülékeket kezdtek el gyártani itt, 1946-ban jelent meg kínálatukban az első motorkerékpár. A Cucciolo nem volt több, mint egy kerékpár vázra szerelt 48 köbcentiméteres négyütemű motor, de az olaszok imádták és ez megalapozta a gyár sikerét. A Ducati név a versenysportban is tiszteletnek örvend, amelyet a nyitómodell 1950-es sebességi rekordja óta elért számtalan győzelem, világbajnoki cím alapozott meg. A siker az idei évben sem maradt el, Casey Stoner Moto GP-ben szerzett futamgyőzelmei mellett a gyár lett a legsikeresebb gyártó Superbike-ban és Superstock 1000-ben, ez utóbbi kategóriában Xavier Simeon az egyéni győzelmet is megszerezte.

Bár a gyárban alapvetően nem szabad fényképezni, tekintettel arra, hogy a sajtó képviseletében voltunk ott, vezetőnk nem volt száz százalékig biztos abban, hogy a tiltás ránk is vonatkozik. Engem egy kép fogott meg igazán, a motorkerékpár egy emelvényen állva alapjáraton morog, és az ablakon keresztül betörő napsugarak megvilágítják a motorról és környékéről a hő hatására leégő olaj füstjét, ahogy az a benzintank fölé belógó elszívó felé tör.

San Cesario sul Panaro

Amikor az argentin Horazio Paganiban megfogalmazódott, hogy saját szupersportautót épít, nem véletlenül döntött úgy, hogy Modena környékén keres helyet a felépítendő gyárnak. Korábban a Lamborghini kompozit részlegét vezető szakember 1988-ban saját céget alapított, amely továbbra is folytatta az együttműködést a Sant'Agata-i gyárral, ugyanakkor C8 Project néven saját sportautó fejlesztésébe kezdett. A Zonda C12-t az 1999-es Genfi Autószalonon láthatta először a közönség.

A Pagani-gyár sajnos nem szerepelt a programunkban. Hogy a túránk mégsem maradt Zonda nélkül, az annak köszönhető, hogy képviselték magukat a Motorsport Expotech kiállításon, ahol nekik is szerepelt egy autójuk. A kocsi természetesen még ma is lenyűgöző, de a metálkék szín nem áll jól neki.

Modena

Bár anno a határába épült, mára már „bekebelezte" a város a Maserati gyárat. A jelenlegi modell paletta négytagú, a Gran Turismo és a Quattroporte is két-két motorral,

Ez a kép fogadja a látogatót, amikor Mario Righini feltárja az istálló ajtaját.
Balra: Lamborghini motorcsónak motor

a 4255 illetve 4691 köbcentiméteres V8-assal kapható. Az autók váza Torinóból Maranellóba utazik, a Ferrarinál festik. Modenában összesen három szerelőszalagon zajlik a kézi összeszerelés. A gyárban mindössze egy robot dolgozik, ennek feladata a szélvédő ragasztócsíkjának felvitele az üvegre. A gyár nem rendelkezik múzeummal, bemutatótermében az aktuális modellek mellett a jövőre újra induló márkakupa alapja, a Gran Turismo MC látható.

A gyár udvarára lépve hamar kiderült, hogy nem csak azt fogjuk látni, hogy áll össze alkotóelemeiből egy Maserati. A csupasz vázak között ugyanis Alfa Romeo 8C-ket is felfedeztünk. Az 500 darab coupé gyártása már véget ért, ottjártunkkor a szintén 500 darab kabrió gyártása folyt. Az autók a Maseratival azonos gyártósoron készülnek, gyakorlatilag a munkás nem is tudja előre, hogy a következő autó Gran Turismo, Quattroporte avagy 8C lesz-e. 32 perce van a rá bízott munka elvégzésére, ennyi ideig áll ugyanis a szerelőszalag egy munkaállomáson.

A Maserati gyár mellett Modena egy jelentős privát gyűjteménynek is otthont ad. A Stanguellini az első hivatalos FIAT márkakereskedő volt, ugyanakkor saját márkanév alatt gyári alkatrészekre épülő, kisméretű sport és versenyautókat is épített. A 750, illetve 1100 köbcentiméteres motorokkal szerelt autók számtalan sorozatban szerepeltek. 1957-ben részt vettek a Le Mans 24 órás versenyen, illetve sikeresek voltak az 1958-1963 között létező Formula Junior bajnokságban is. A gyűjteményben a saját autók mellett megtalálható az „MO 1" rendszámot viselő, azaz az első, Modenában forgalomba helyezett autó, egy Tipo O Targa, de több Porsche, Alfa Romeo, Ferrari, Jaguár is helyet kapott a jelenleg is működő FIAT márkakereskedés mögött található múzeumba.

Ahogy Panini csarnokában, itt láthattunk az autók mellett mindenféle apróságok, amelyek szorosan kötődnek a kiállított járművekhez. Alkatrészek, díjak, szerszámok, rengeteg plakát, rengeteg fotó között lehetett csemegézni. A sarokban szomorkodó egy darab Bugatti kerék azonban hasonlóan érdekes az autók iránti szenvedéllyel beoltott látogatók számára, mint az üvegasztal mélyén lapuló, különböző formájú dugattyúk, vagy a korabeli benzinkút oszlop.

Apának egy Maserati, a gyereknek egy Ferrari.
Alatta: Itt indítják be először a kész Ducatikat

Hombre Farm:

Igen, farm. Itt készül az egyik legkeresettebb organikus Parmigiano Reggiano sajt. Ugyanakkor itt található Umberto Panini gyűjteménye, amely nagyjából 40 autóból és 30 motorkerékpárból és 15-20 traktorból áll. Az autók zömét a Maseratik alkotják, a gyűjtemény jellegére a bejáratnál található, mozaikból kirakott Maserati logó is utal. A földszinten széria és versenyautók sorakoznak, a bal oldali galérián prototípusok, jobb oldalon pedig a motorkerékpárok kaptak helyet. A gyűjtemény egyik legjelentősebb darabja az 1953-as Maserati A6GCS Berlinetta Pinin Farina, amelyből mindössze négy darabot gyártottak.

Idegenvezetőnktől megtudtuk, hogy a gyűjtemény alapját képező Maseratik kalandos úton kerültek jelenlegi helyükre. Miután

Panzano, Castelfranco Emilia

Egy XV. századi kastély rejti Olaszország, de az is lehet, hogy a világ egyik legjelentősebb privát autós gyűjteményét. A Righini család az olasz kormány megbízásából „elavult" járművek bontásával foglalkozott. Igen előrelátóan nem minden rájuk bízott autót semmisítettek meg, a jelentősebb darabokat megőrizték. A második világháború után Mario Righini vette át a vállalkozás irányítását és folytatta a gyűjtemény kiegészítését. Mára több, mint 350 autó áll a kastély két istállójában, köztük az egyetlen létező Auto Avio Contruzioni Type 815, az első Enzo Ferrari által épített autó, a Tazio Nuvolari által az 1933-as Targa Florión győzelemre vezetett Alfa Romeo 8C 2400, vagy a 7 literes motorral szerelt FIAT Chiribiri, amellyel 1912-ben sebességi világrekordot döntöttek.

Amikor Mario Righini kinyitotta az istálló kétszárnyú ajtaját és felkapcsolta a világítást, mindannyiunk lélegzete elállt. Ahol egykor lovak álltak, most katonás sorrendben sorakoznak a autógyártás történelmének jelentős darabjai. A bejáratnál a már említett, egyébként irtózatosan magas Chiribiri nézett farkasszemet velünk. Aki vette a bátorságot és elhaladt mellette, végignézhette a gyűjteményt Righini úr vezetésével. Bár órákat el tudtunk volna tölteni az istállóban, hamar bezárultak az ajtók. De csak azért, hogy megnyíljon egy másik, ahol viszont a Type 815 indította a sort.

az akkori tulajdonosa, de Tomaso eladta a Maserati gyárat a FIAT-nak, a korábban ott tárolt történelmi gyűjteményt a londoni Sotheby's aukciós házon keresztül szerette volna értékesíteni. Az akkorra öntapadós, futballista portrékat ábrázoló kártyákból jelentős vagyonra szert tévő Umberto Panini

OLASZ KONYHA

Bár e cikk célja elsősorban az autós szemmel érdekes helyszínek bemutatását tűzte ki céljául, a Hombre Farm esetében is látszik, hogy nem mehetünk el szó nélkül utunk egy másik aspektusa mellett sem. Az olasz konyha iránt fogékonyak számára is igazi különlegesség a vidék, hiszen a parmezán mellett a pármai sonka, a tradicionális modenai balzsamecet, az olasz étkezés egyik alap bora, a Lambrusco, mind-mind ehhez a régióhoz kötődik. Az út szervezője, a Modenatur kiváló arányérzékkel állította össze programunkat, felejthetetlen vizuális és íz-élményekkel ajándékozva meg bennünket.

Katonás sorrendben a 40 kg-os parmezán tömbök

erről tudomást szerzett, kiment Londonba és a teljes kollekciót megvásárolta. Így a modenai gyártól kevesebb, mint tíz kilométerre található farmra angliai kitérővel érkeztek meg az autók.

Imola

A lista végére került, pedig a programunk első állomása volt. Az Autodromo Enzo e Dino Ferrari versenypályán 1980-tól 2006-ig rendeztek Formula-1-es futamokat. 1980-ban még Olasz Nagydíjként került be a versenynaptárban, '81-től azonban a San Marinói GP helyszíneként ismert. A pályát nemrég újították fel a német Hermann Tilke tervei alapján, módosult a célegyenes környéke, lebontották a régi boxokat, újakat, többet építettek helyette. A terület sajátossága miatt a boxutca nem egyenes, van benne egy kanyar, ami egyedülálló a GP helyszínek között. A pálya 2009-ben már szerepelt a Superbike versenynaptárban, de az F1-be való visszatérésére egyelőre nincs sok esély.

A főtribünön ülve megismerhettük a pálya történetét. Szomorúan idéztük fel az 1994-es évet, amikor Ayrton Senna és Roland Ratzenberger is életét vesztette Imolában, majd többek között megtudhattuk azt is, hogy az eredetileg motorverseny-pályának készült aszfaltcsíkon maga Bernie Ecclestone is versenyzett kétkerekűekkel fiatal korában. Házigazdánk elmondta, még emlékszik, amikor Bernie megérkezett, utánfutón húzva motorkerékpárját, mint ahogy arra is, hogy nem volt túl jó versenyző.

Veterán motor kiállítás Imolában. Balra az 1992-es Minardi Lamborghini

MOTORSPORT EXPOTECH

Tavaly év végén második alkalommal került megrendezésre Modenában az a motorsport technikai kiállítás és konferencia, melynek célja, hogy lehetőséget nyújtson a technikai sportok számára kifejlesztett innovatív anyagok, technológiák, szolgáltatások és termékek bemutatására. A két nap alatt több, mint 7000 szakember látogatta meg a kiállítást illetve vett részt a igen széles tartalmi skálát lefedő előadásokon, találkozókon, workshopokon. Ki kell emelni a rendezvény nemzetközi jellegét, hiszen Olaszország mellett számos kiállító érkezett Angliából, az Egyesült Államokból, Franciaországból, Svédországból, Spanyolországból, Koreából, Németországból és Ausztriából, valamint szakmai delegációk érkeztek Oroszországból és Dubaiból is. Nem véletlen ugyanakkor, hogy a kiállítást Modenában rendezik, hiszen a számtalan high-tech technológia felhasználó mellett a környék számos műanyag- és kerámia ipari vállalkozásnak is otthont ad.

További információk:
www.motorsportexpotech.it

ENEOS
NIPPON OIL
www.szakalmetal.hu

AUTÓ

Név: Suzuki Swift Super1600
Gyártási év: 2007
Teljesítmény: kb. 215-225 LE
Csapat: Suzuki Treff Motorsport
Pilóta: Ollé Sándor

LÁNY

Név: Gáspár Nikoletta
Kor: 21
Lakhely: Budapest
Foglalkozás: modell

Fotó: Boros István

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

AMI SZÉPPÉ TESZI A SIVATAGOT

Dakar 2010: Sainz végre a csúcsra ért

A sivatagok hősei – ezúttal magyar résztvevők nélkül – ismét útra keltek, hogy Afrika helyett meghódítsák Dél-Amerikát. Idén a Volkswagen ellenállhatatlan volt, de a futam így sem zajlott izgalmaktól mentesen.

Magyar Szilvia

Dakar, Red Bull

„Mindig szerettem a sivatagot. Az ember leül egy homokdombra. Nem lát semmit. Nem hall semmit. Valami mégis csöndesen sugárzik… Meglepődtem, mert egyszerre megértettem a homoknak ezt a titokzatos sugárzását. (…) Titkot rejtett valahol a szíve mélyén.” Ki tudja miért, de minden évben több száz autó és motorversenyző indul el a titkot kutatni. Nem elásott kincset keresnek, hanem valami olyant, amit egyetlen kívülálló sem fog soha megérteni. Talán saját teljesítőképességük határát, talán azt, hogy mennyit ér együtt ember és gép a sivatagban, nem tudni… Így volt ez 2010-ben is. A Dakar Rali ugyan már három éve nem Afrikában fut, de a szervezők találtak máshol is sivatagot. A száguldás január másodikán indult útjára, és Buenos Airestől Buenos Airesig tartott. Egy nagy kört írt le a mezőny Argentína és Chile területén, keresztül az Andokon

A „vert” mezőny: a Hummer, a BMW és az arab csapattárs alulmaradt a rali világbajnokkal szemben

Amit tavaly a sors elvett, azt idén csak megszerezte Carlos Sainz: megnyerte a Dakart

és vissza. Kősivatag, pampák, WRC jellegű szakaszok, hegyvidék és persze végeláthatatlan homok. Ez várt a versenyzőkre. Csalódniuk nem kellett sem nekik, sem a nézőknek. Jean-Louis Schlesser kivételével az összes nagy név tiszteletét tette a 32. Dakaron. Itt volt a motorosok közül Casteu, Despres, Coma, az autósok mezőnyében Roma, Sainz és Peterhansel, a kamionosoknál pedig természetesen Chagin „cár” az igen erős orosz különítménnyel és a Kamazzal. Összesen 150 motor, 25 quad, 128 autó és 50 kamion rajtolt el Buenos Airesből. Köztük volt a Zapetal – Ourednicek cseh duó is, akik magyar licence-szel vágtak

HOGYAN KELL HASZNÁLNI A SENTINELT?

Erről különösen Sainz és Al-Attiyah volt eltérő véleményen a Dakar 13. szakasza után. A sentinel egy műszer, ami rossz látási viszonyok közepette hangjelzéssel figyelmezteti a pilótát, hogy gyorsabb autó jön mögötte, el kell engednie. Olyan, mint a F1-ben a kék zászló. Nos Sainz és Al-Attiyah között nagyon kicsi volt az összetettben a különbség, és a 13. szakaszon Sainz volt előrébb. Érhető hát, hogy esze ágában sem volt elengedni csapattársát. A célban aztán egymásnak estek.
– Carlos, neked meg kell tanulnod használni a sentinelt!
– Nem, neked kell megtanulnod vezetni!
Al-Attiyah verziója a sajtónak: „Ez nem egy technikás rész volt, lehetett gyorsan menni, de semmit nem láttam a porától, nem engedett el, ezért véletlenül nekimentem.”
Ugyanez Sainz szavaival: „Épp a motorosokat kerülgettem, nem láttam a poruk miatt semmit, erre hátulról belémjön a saját csapattársam! Ki kellett volna kerülnie! Nem látott a porom miatt? Tegnap … km-en keresztül autóztam az ő porában! Nem az a megoldás, hogy letolom az útról a csapattársam!”
Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy Sainz belső kamerás felvételéből kitűnően hallani lehet, hogy a sentinel többször is megszólalt, mielőtt Al-Attiyah meglökte a kocsiját…

neki a sivatagi száguldásnak. Az élmény, a kihívás mindenkinek garantált volt…
Sajnos rögtön az első napon halálos baleset történt. Az egyik autós egység a nézők közé vágódott, többen súlyosan megsérültek, később egy idős hölgy meg is halt. És ha mindez nem lenne elég, másnap lezuhant egy helikopter is, amelyen a kiszolgáló személyzet egy része és néhány újságíró utazott…
Az első nagy név, aki a versenyzők közül búcsúzott, Nani Roma volt. Pedig tavaly hogy fogadkozott, hogy majd odafigyel,

Harc az elemekkel: a motorosok sem kímélték magukat. Narancssárga gépen a szerbiai magyar, Saghmeister Gábor, 2-es rajtszámmal a győztes, Despres

és nem fog gyermeteg hibákat elkövetni…
Ehhez képest rögtön a második napon bemutatott egy duplaszaltót, majd miután ezt még megúszta ép autóval, a harmadik szakaszon „nem nézett a lába elé", és gödörbe hajtott. Ő maga ugyan nem sérült meg, de a versenyt feladni kényszerült… Ugyanezen a napon kezdődött egy másik spanyol legenda, Marc Coma vesszőfutása, akit 22 percre büntettek, mert túllépte a megengedett sebességet egy limitált szakaszon. És itt még nem volt vége!
A negyedik napon Peterhansel átvette összetettben a vezetést, Nani Roma összecsomagolta a technikát és hazament, Changin pedig, nos hát ellenállhatatlan volt. Az ötödik szakaszon élre állt Carlos Sainz, és nem is engedte ki a vezetést a kezéből a rali végéig. Ott loholt a nyomában csapattársa, Al-Attiyah, a katari, aki több szakaszt is megnyert, és még az utolsó napon is csak két perc választotta el a matadortól.
A hatodik napra maradt a bukások java. Rögtön a szakasz elején akkorát esett Luca Manca, olasz motoros, hogy csakis a szerencsének és a gyors orvosi beavatkozásnak köszönheti, hogy életben van e sorok írásakor. Paulo Goncalves motorversenyző és egy brazil autós, Jose Mauricio Neves is súlyosan megsérült, amikor balesetet szenvedett. Ugyanekkor adta fel a versenyt a kiválóan teljesítő cseh-magyar csapat, szintén baleset miatt kifolyólag. A pilóta és a navigátor is megsérült, ám Zapetal csigolyatörést szenvedett, és meg is kellett operálni. (Részletek külön cikkünkben.)
A Dakar közepén jött a pihenőnap, amit a teljes mezőnynek csupán a fele ért meg. A többiek hazamentek, vagy kórházban voltak… És jött Marc Comának a hidegzuhany. Ugyanis történt, hogy a pihenő előtti utolsó szakaszt kölcsönkerékkel fejezte be, ami ugye nem tiltott dolog, csak akkor, ha a kerék nem igazodik a versenyszabályzat által engedélyezettekhez. És ez a kerék, ránézésre csak kicsit, de tüzetesebb vizsgálat után sokkal jobban eltért a megengedettől. A versenybíróság szigorú volt (Coma szerint kegyetlenül igazságtalan, vagy inkább igazságtalanul kegyetlen) és hat óra időbüntetést szabott ki a spanyolra. Dühöngött is ő, ám hiába, csak image-éből veszített, előrébb nem került vele.
Mindez nem érdekelte Peterhanselt, aki a pihenőnap után megint zsebre vágott egy szakaszgyőzelmet – egész idő alatt küzdött Chaginnal, végül egálban zártak: mindkettejüknek 55-55 szakaszgyőzelme van a Dakaron. Ráérnek eldönteni jövőre is. Aztán persze szépen lehiggadt Coma is, szállította sorban a szakaszgyőzelmeket – mindhiába. Csoda nem történt, és Cyril Despers bizony élt a lehetőséggel, és bemasírozott az első helyen a két hetes rali

Hihetetlen, mire képesek a monstrumok! A Kamaz ezúttal a Red Bull színeiben győzött le minden konkurens márkát

végén Buenos Airesbe. Nem mondhatjuk, hogy maga Despres nem harcolt meg ezért a győzelemért, de azt sem mondhatjuk, hogy ha a sors (vagy a versenybíróság) nem kínálja neki tálcán a lehetőséget, akkor meg tudta volna verni Comát. Valaki más is élt a motorosok között ezen lehetőséggel: Pal-Anders Ullevalseter. A norvég motoros hazahozta a KTM-et a második helyen, a félig hazai pályán motorozó chilei Francesco Lopez Contardo pedig beverekedte magát harmadiknak…
Az autósoknál koránt sem volt ilyen egyszerű a helyzet. Al-Attiyah végig ott loholt a vezető Sainz nyakán. A „Matador" nem tudta lerázni fiatal és ravasz csapattársát, és minimális előnnyel várták az utolsó két napot. A 13. nap végén, amikor mindketten megérkeztek a táborba nem sok hiányzott ahhoz, hogy tettlegességig fajuljon a dolog kettejük között. Al-Attiyah Sainzot okította a sentinel használatára, míg a „Matador" azon a véleményen volt, hogy a katari megtanulhatna rendesen vezetni. Végül persze megbékéltek, Al-Attiyah is megtanulta, hol van a helye a Volkswagen csapatán belül, és befutott Sainz mögött másodikként, minimális hátránnyal. Régi mondás, hogy vonatsínre kötözött ember mosolya nem mindig őszinte, és hát a katarié leplezetlenül nem volt az. Sainz megharcolt a győzelméért, semmi kétség, de Al-Attiyah megeskü-dött: jövőre az első helyért megy.
Chagin akkora előnyre tett szert közben a kamionosoknál, hogy az utolsó napokon nem is annyira a szakaszgyőzelemre, mint inkább a biztonságra hajtott. Így történt, hogy nem előzte meg a végül az autósok negyedik helyén záró Peterhanselt a szakaszgyőzelmek örökranglistáján.
A sivatag szép, ellenállhatatlan és néha halálos. Ki tudja milyen titkot rejt még jövőre. Biztosan visszamennek megkeresni. „Valami csöndesen sugárzik…"

A 32. Dakar Rali végeredménye

Motorosok		
1. **Cyril Despres**	KTM	51:10:37
2. **Pal Anders Ullevalseter**	KTM	+01:02:52
3. **Lopez Contardo**	Aprilia	+01:09:48
4. **Helder Rodrigues**	Yamaha	+01:19:33
5. **David Fretigne**	Yamaha	+01:55:56
6. **Alain Duclos**	KTM	+01:58:35
…		
59. **Gábor Saghmeister**	KTM	+26:47:47
Autósok		
1. **Carlos Sainz**	VW	47:10:00
2. **Nasser Saleh Al-Attiyah**	VW	+00:02:12
3. **Mark Miller**	VW	+00:32:51
4. **Stéphane Peterhansel**	BMW	+02:17:21
5. **Guerlain Chicherit**	BMW	+04:02:49
6. **Carlos Souza**	Mitsubishi	+04:31:45
Kamionosok		
1. **Vladimir Chagin**	Kamaz	55:04:07
2. **Firdaus Kabirov**	Kamaz	+01:13:08
3. **Marcel Van Vliet**	Ginaf	+10:43:20
4. **Martin Macik**	Liaz	+12:21:21
5. **Wulfert Van Ginkel**	Ginaf	+15:29:16
6. **Teruhito Sugawara**	Hino	+17:29:37

JÓ HÍREK A BAJNOKOKRÓL

Az óriási bukás után hazatért Zapletal és Ouředníček

A 2010-es Dakar 6. szakaszán a tiszteletbeli magyar, Zapletal Miroslav és Ouředníček Tomas páros balesete óta a szurkolók és rali kedvelői lélegzetvisszafojtva figyelték az eseményeket. Szinte napi aktualitással követte mindenki a friss orvosi látleleteket. De most jó hírek érkeztek.

Garzone

A szörnyű esés óta eltelt két hét után végre úgy tűnt, a versenyző állapotában javulás állt be, és a műtét után Mírek minden kockázat nélkül hazaszállítható. A csapat navigátora az első vizsgálatok után, melyek pozitív látleletet bizonyítottak Chilében, a baleset után pár nappal már fel is ült a Prágába tartó nemzetközi repülőjáratra. Otthon viszont panaszai szűnni nem akartak, így kénytelen volt felkeresni egy prágai specialistát. Az eredmények az ő esetében már nem voltak annyira vidámak, hiszen a vizsgálatok után kiderült, 3 csigolyája is megrepedt a sportolónak, s ezek okozták a folyamatos fájdalmakat. Az orvosok elmondása alapján Tomás szerencsés, hogy a repülés és utazás során nem történt komolyabb baj.
Tomással épp a védőmellény kézhezvétele után beszéltünk telefonon. „Most már sokkal könnyebb mindenről beszélnem, hiszen a fájdalmaim nagy része elmúlt" – mondta Tomás a telefonba. – „Sőt, most már kicsit tudok foglalkozni a történtekkel is, hiszen nem csak az orvosokat és kórházakat látogatom naphosszat. Bármennyire is gondolkodom az eseményeken, és nézem a belsőkamerás felvételeket, úgy látom még most is, az esés elkerülhetetlen volt, és ami a legrosszabb, elháríthatatlan. A hangulatomon eleinte az sem segített, hogy tudtam, Mírek a chilei kórházban fekszik, és nekem a Dakart felvételről kell nyomon követnem, kívülállóként. Viszont még így a történtek fényében is azt mondom, az a felemelő érzés, hogy ott álltunk a rajtdobogónál a világ 10 legjobb dakarosa között… az leírhatatlan. Csak azt tudom mondani, a baleset nem azt hozta ki belőlem, hogy a versenynek, vagy versenyzésnek hátat fordítsak. Amint egészségi állapotunk megengedi, mihamarabb újra vissza szeretnénk ülni a versenyautóba, Mírek pilótaként, én pedig navigátorként. Azt már tudjuk, hogy az idei Baja sorozat elúszott, sőt a magyar bajnokság is, de szerintem nem árulok el titkot azzal, hogy az Abu Dabi Desert Challenge verseny az újonnan kitűzött célunk" – fejezi be a beszélgetést vidáman Tomás.
Mindeközben újabb hírek, sőt jó hírek érkeztek a csapattól, mégpedig nemcsak Mírek sikeres hazaszállításáról, de a pilóta egészségügyi állapotáról is. Telefonálásunkkor Mírek épp hazafelé autózott a korházból – természetesen szigorúan jobbegyben. A hangján érződött a vidámság, és a megkönnyebbülés. Kérdésünkre, hogy van, vidáman válaszolta, hogy köszöni, pompásan. „Bár az orvosok figyelmeztettek, hogy a csatát még nem nyertem meg, mert komoly és hosszú gyógytorna áll előttem.
A chilei orvos mégis azzal nyugtatott, hogy szerinte a következő Dakaron versenyzőként is már részt vehetek. Az itthoni kórházban megvizsgáltak az orvosok, és megállapították, hogy kiváló munkát végeztek a tengerentúlon. Újabb műtét már nem szükséges.
De erről kétségem sem volt, minden ottlétem minden pillanatában az összes ápoló és orvos ezt az érzést keltette bennem.
Már csak ahogy leküzdöttük a nyelvi nehézségeket. Mivel fél-ülő pozícióba voltam kényszerítve, nem volt gond a számítógépen, az internet segítségét kihasználni. Például mikor jött a gyógytornász, beírta a google fordítóprogramjába spanyolul, hogy megyünk sétálni" – mesélte nevetve a pilóta. – „Őszintén megvallva, abban az állapotban, fájdalmak között sem erőm, sem kedvem nem volt új kifejezéseket tanulni. De most örülök, hogy a gyógyulásom jó úton halad, hogy végre útban vagyok hazafelé. Természetesen, ha az egészségem megengedi, márciusban az Italian Baján legalább nézőként ott szeretnék lenni, hogy szurkolhassak a csapatvezetőmnek, Garamvölgyi Zolinak és személyesen is megköszönjem mindenkinek az aggódást és a biztató üzeneteket" – búcsúzott tőlünk a 2009-es magyar tereprali bajnok.

A start előtti képen még vidám a cseh-magyar alakulat, ám a futam közepén (a fent látható alattomos gödör miatt) elszenvedett baleset után annak is örülnie kell Zapletaléknak, hogy nagyobb baj nélkül megúszták a kalandot

DIADAL DAKARBAN

Africa Eco Race 2010

Alig telt el pár nap az új esztendőből, máris megszületett az első magyar motorsport-siker, amelyet a Qualisport kamionos tereprali-istálló aratott. A dunaszentbenedeki különítmény megnyerte kategóriáját a másodízben megrendezett Africa Eco Race-en.

Mészáros Sándor

Az ellen-Dakarként is emlegetett viadal december 27-én, a portugáliai Portimaóban a gépátvétellel vette kezdetét, majd a klasszikus útvonalon haladva Marokkót, valamint Mauritániát átszelve január 10-én ért véget a szenegáli fővárosban, Dakarban, a Rózsaszín-tó partján.
Akárcsak tavaly, idén sem volt túl népes a mezőny: 3 motor, 15 autó és 4 kamion vágott neki a 6500 kilométeres versenytávnak.

Balra a legendás Schlesser és Buggy-ja, fent a kamionosok között győzelmet szerzett magyar istálló

René Metge versenyigazgató előzetesen azt ígérte az indulóknak, hogy a legkomolyabb ellenfél maga a terep lesz, s ez többé-kevésbé be is igazolódott: Marokkó szigorú, a legkisebb hibát is keményen megtorló sziklái, Mauritánia kolosszális dűnéi az embert és a gépet egyaránt komoly próbára tették. A motorosok között végül a KTM-mel induló Marco Capodacqua bírta a legjobban a megpróbáltatásokat, aki fél órát vert olasz honfitársára, Alberto Dottorira. Az autósoknál érvényesült a papírforma: a korábbi kétszeres Dakar-győztes, az első Africa Race-t is megnyerő Jean-Louis Schlesser – a Bowler Wildcat-tel induló Jerome Pellichet-vel a nyomában – megismételte előző évi sikerét. Kamionos fronton a Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás vezető szerelő alkotta Qualisport robbantott a sárga Scaniával. A tavalyi futamon bronzérmes trió idén hat szakaszgyőzelmet aratott, egy ízben még az autóknál is gyorsabbnak bizonyultak és az MAN-nel induló Noel Essers-re közel öt órát verve megnyerték az összecsapást.
„A második naptól fogva vezettünk a saját kategóriánkban és féltávig hatalmas csatát vívtunk portugál ellenfelünkkel, az MAN-es Elisabete Jacintóval. Élvezetes, sokszor késhegyre menő volt a küzdelem, de sajnos a hölgy járműve felmondta a szolgálatot. Maximálisan elégedettek vagyunk a szereplésünkkel, amelyet a sikeres felkészülés és a jó csapatmunka tett lehetővé" – nyilatkozta a csapat tulajdonosa és pilótája, Kovács Miklós.

APJA FIA

Vizin Tamás a gyorsasági bajnokságban gyűjti a pontokat

A Seat Leon Superkupa egyik legtehetségesebb pilótájának volt honnan tanulni, édesapja ugyanis – ha valaki nem tudná – a magyar ralisport egyik legsikeresebb versenyzője.

TDH

Ember Ferenc

Vizin Laci bácsi 28 évet ralizott, így Tamás kisgyerek kora óta rendszeresen járta a futamokat, nem csoda hát, hogy megszerette az ezzel járó életformát. 2005-ben aztán neki is lehetősége adódott, hogy beüljön egy versenyautóba, de nem a murván, hanem a pályaversenyek aszfaltcsíkjain, a Renault Clio Kupában kezdte a karrierjét. „Az első években gyűjtöttem a tapasztalatokat, de az utolsó szezonban már a második helyen végeztem. Csak egy hajszálon, pontosabban egy defekten múlt, hogy nem lett meg a bajnoki cím" – emlékezett vissza a pilóta. „Javításra azonban nem volt lehetőség, hiszen a következő évben már nem indult el ez a széria, így új sorozat után kellett néznem."

A fiatalember természetesen csak előrelépésben gondolkodott, így az addig már két szezont futott Seat Leon Superkupára esett a választása. Megállapodott a Zengő-Motorsporttal és nekivágott a 300 lóerős kalandnak.

„Az első közös élményünk szó szerint kalandos volt, mert logisztikai, technikai és beállítási problémák miatt komolyabb edzéslehetőség nélkül kellett nekivágnom az időmérőnek és a futamoknak. Ehhez képest egy harmadik és egy negyedik hely lett a hungaroringi hétvége mérlege, és ettől nagyon jó hangulata támad az embernek. Különösen úgy, hogy a versenyek során azt éreztem: feltart egy 470 lóerős Porsche…." – mesélte Tamás. „Aztán jött a második, Pannónia-ringi forduló, amely meghozta az első komoly seatos sikeremet. Megkaptam a gyors beállításokat a kocsira, és szombaton Wéber Gábort követve második lettem, vasárnap pedig úgy tudtam

győzni a Leonok között, hogy az abszolút 3. helyet is megszereztem!"

A kiskunlacházi izgalommentes „szlalom-verseny" után ismét Ostffyasszonyfa következett, ezúttal egy olyan hétvégén, amelyen 40 fokos hőség és hatalmas zápor is borzolta a kedélyeket. A szombati verseny szakadó esőben rajtolt, a pályán a látótávolság zéró volt – az ember nem

Vizin Tamásnak már arra is volt lehetősége, hogy belekóstoljon a győzelem ízébe: fotónk a Pannónia-ring díjkiosztóján készült

Amikor elrajtolt a mezőny, a kék-piros Seat általában az élbolyban tudott autózni

erre vágyik, amikor első vizes versenytapasztalataira hajt…

„A 14. helyről indultam, de a futam elején megelőztem a Porschék zömét, a mezőny legerősebb, 600 lóerős autóját kívülről előzve körbeautóztam , de Michelisz Norbi nálam is ügyesebb volt, végül második lettem" – idézte fel az izgalmas pillanatokat a versenyző. „Vasárnap, száraz körülmények között persze az erős autók revansot vettek, de a kupás ezüst és az abszolút 5. hely így is összejött, ami remek eredmény. Nagy kár, hogy az októberi idényzárón már nem sikerültek ilyen fényesen a dolgok. Az első versenyen egy eldurrant szervócső miatt kellett feladnom a küzdelmet, a második futamon egy túl vehemensen próbálkozó ellenfél miatt a szalagkorlátba csapódtunk. Még szerencse, hogy a bajnoki második helyezés végül így is összejött."

Tamásnak ezek után természetesen nem lehet más célja 2010-ben, mint a Seat bajnoki cím. Ehhez szerencsére már többé-kevésbé kialakulóban a költségvetés, melyben nagy szerep jut a támogatóknak. Ezért is szeretne köszönetet mondani szponzorainak, a Kaloplasztik Kft-nek, a Rózsahegyi Kft-nek, a Magtár Kft-nek, az MBT Pont Hódmezővásárhelynek, a Cash-Med Kft-nek, Müller Istvánnak (Reklám Müller) és a Statoil forgalmazójának, a Variens Kft-nek.

GOKARTBÓL TÚRAAUTÓBA

A SIMCO támogatásával: Tim Gábor a Suzuki Kupában folytatja

Hét év gokartozás után, egy bajnoki címmel és a 2009-es szezon 3. helyezésével háta mögött Tim Gábor kategóriát vált. Idén a Suzuki Swift Kupa versenyzőjeként áll rajthoz a GFS Racing színeiben.

TDK

2010-ben Tim Gábor suzukis szereplése a SIMCO weboldalán is nyomon követhető. Ugyanott online bajnokság is indul a Suzuki Swift Kupával, hisz a széria szimulátorát szintén elkészíti a csapat, természetesen az összes 2010-es pályával együtt

Miután a gokartban már bizonyította tehetségét, a gyorsasági bajnokság felé vette az irányt Tim Gábor. Az első tesztek alapján kijelenthető, hogy akár a bajnoki címre is esélyes a versenyző a legnépesebb kupában, hisz másfél órás gyakorlás után az euroringi teszt legjobb idejét futotta, amellyel a pilóta és a csapat is elégedetten hagyhatta el a pályát. A tehetség természetesen nem mondott le a gokarthoz közelebb álló Formula kategóriás szereplésről sem, és ha a szponzori háttér megengedi, akár már idén is lehetséges, hogy az együlésesek futamain is fel fog tűnni.

Gábor a valós versenyzés mellett továbbra is aktívan szimulátorozik a SIMCO team-ben, mely nemcsak az ország, hanem a világ egyik legelismertebb fejlesztőcsapata. Az összefonódás persze nem csak ennyi, a cég vezetője, Bende Imre egyben a menedzsere is Tim Gábornak. A vállalkozás több külföldi istállóval dolgozik együtt, 2009-ben az ő fejlesztéseiket használta többek között a Formula-2-es bajnok Andy Soucek, a WSR Renault 3.5-ös sorozatból Federico Leo és a GP2-es Arden Team-nek is folyamatosan készülnek szimulációk. 2010-ben Julien Gerbi számára készül egy felkészülést segítő szimulátor, aki várhatóan a Formula-2-es sorozat tagja lesz.

A szimulátorok egyre nagyobb teret nyernek az autósportban, hisz míg a tesztelés igen költséges, a szoftverek már olyan szinten állnak, hogy rengeteg pénz és idő spórolható ezek használatával. Napjaink legjobb szimulátorai megfelelő visszajelzéseket adnak

a felhasználóknak, de ezen a téren sem szégyenkezhet a SIMCO, a partnerek beszámolói alapján a telemetriák összevetése után 90-95%-os pontosságot érnek el munkáik. Magyar csapatok számára is készít a team szimulátotokat, és egyre többen fedezik fel ennek a felkészülési módnak az előnyeit.

A vállakozás munkáit persze nem csak a profi versenyzők érhetik el, a csapatnak saját ligája is van, melynek keretében folyamatosan online bajnokságokat is futtat. A liga tagja több gokart bajnok, formula pilóta, rali versenyző, így elmondható, hogy aki részt vesz a bajnokságban, sőt legyőzi a legjobbakat, az a valós pályán is tehetséges. A játék elérhető bárki számára, akinek megfelelő technikai háttere van (internet, kormány), de természetesen indulási tanácsokkal is segít a csapat.

FELTŰNÉSI VISZKETEGSÉG

Kipróbáltuk a Renault Clio RS-t

Ha nagyon ki akarsz tűnni a tömegből, válaszd a Renault Clio RS-t! Főképp valami feltűnő színben. Ráadásként jókat is autózhatsz!

okauto.hu

205 lóerőt teljesít a kétliteres szívó motor, és nem olyan vérszegény formán mint az elődje tette, amelynél szerintem még a régi, 160 ló körül teljesítő gép is jobb volt. Ez most úgy igazán szórakoztat. Igazi sportos motorként viselkedik, alacsony fordulaton, 3000-ig is el lehet békéskedni vele, csak kerüljük a gázelvételes lassításokat az első két fokozatban, mert olyankor hihetetlenül ideges lesz az RS, és rángatással tiltakozik. Ellenben, ha menni akarunk, rúgdossuk fel a fordulatot 4500 fölé, és tartsuk is ott, itt már nagyon megindül, 7500-ig pörög üvöltve vérmes hangon. Közben gyorsul vidáman.

Itt ugyan még a 2009-es F1-es géppel fotózták, de azért így is látszik a Renault sportpalettája

A futómű kemény, minden úthibát leköve, ráz rendesen, de nem dobál. Hozzáteszem, hogy a tesztautóban feláras cup futómű dolgozott, a rugózás-csillapítás dolgát ballonos gumik sem segítették, alacsony peremes gumik feszülnek a felniken. Vezetni élvezet a kocsit, a Recaro sportülés nagyon jó, de bevallom, kicsit munkás ez a vezetés, meg kell küzdeni a kocsival. Ebben szerepet kap az is, hogy ha mindent jól el akartam érni, akkor kicsit kuporogva, elölre hajolva kellett ülni, ezt nem szeretem. A kormány változó keresztmetszetű, kicsit puha és vastag, a kormány-érzés feszes, a fék harapós, a váltó hosszúkarú, de szépen betalál a fokozatokba.

Sajnos a kanyarviselkedésről nehezen írok, a teszt idején végig esett az eső, a gumi

pedig már korábban 70%-ban elkopott. Így csak annyit mondhatok, normál körülmények között jól viselkedik az autó, nincsenek alattomos reakciói.

A végére hagytam az első benyomást, a külső megjelenést. Nagyon látványos az autó, főképp ebben az ezüst színben, szürke műanyag betétekkel. A forma igazán csak köszönöviszonyban van a széria Cliókkal, lényegében új az orr, egyedi a hűtőmaszk, elöl-hátul szélesebbek a sárvédők, amelyekre sportos kopoltyúk is kerültek. Persze a farkép is más a diffúzoros lökhárító formával.

Tehát itt ez a sportos kisautó, fölényesen lehet vele mozogni, csiki-csukizni, előzni, ráadásul a kaszni jól érezhető, ami parkoláskor is jól jön. És még nem is kér olyan sokat az élvezetért, 12,4 literből kijött, igaz nem toltam mindig!

A PRADO ÉS A TÖBBIEK

Toyota Land Cruiser 150

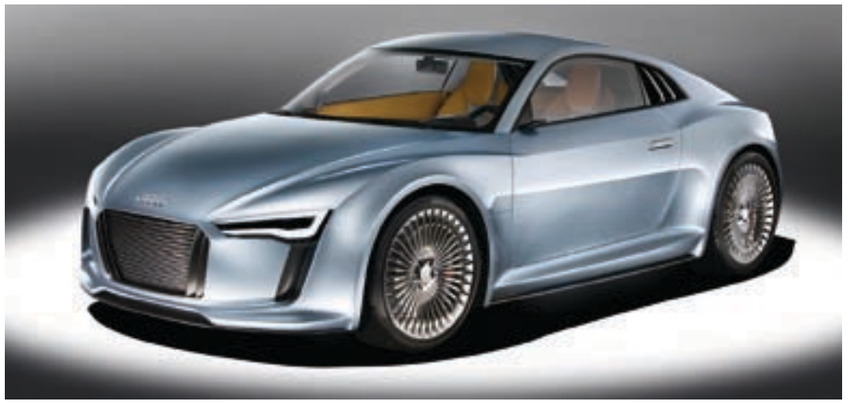
Jóleső sarazásra hívott minket a Toyota, a főszerepben a Land Cruiserrel, de ha már ott voltunk, a RAV4, az Urban Cruiser és Hilux modelleket is kipróbálhattuk. A lényeg a 4x4 hajtásképlet volt...

A Land Cruiser 150-es Prado a 2009-re ígért 14 Toyota újdonság utolsó bemutatottja. A korábbi LC-hez képest kétirányba is fejlesztették az autót, egyrészt az aszfaltos tulajdonságait javították, másrészt tovább növelték a karosszéria merevségét. Az utcai jelleg domborításának fontosságát a kocsit luxusautóként vásárlók igényeinek a kiszolgálása velük szemben nem csak a valós komoly terepképesség, hanem az ár is. A Land Cruiser Prado csak háromliteres dízellel kerül itthon forgalomba, felszereltségtől függően 11,7 és 18,15 millió forintos áron. Az alsó határt egyik prémium SUV sem tudja alulmúlni, hiszen a Toyota felső szekciójától indulnak az áraik. A japán gyártó figyelembe vette, hogy mo-

adja. Ugyanis, bár a Land Cruiser igazi terepjáró, sokan luxus-SUV funkcióban használják, és mint ilyen, az Audi Q7, BMW X5-X6, Porsche Cayenne, Volvo XC90, sőt Lexus RX modellekkel kell bírkóznia – amelyek ugye terepjáróknak ható tárgyak összkerékhajtással, de valójában bevérzik a szemük, ha a terep nem dűlőutat jelent. Az LC előnye dellfejlesztéskor 10 cm méretnövekedés átlagosan bármely autónál 100 kg többletsúlyt jelent. Így óvatosan nőtt az új Land Cruiser 150 Prado. 10 cm-rel szélesebb (most nem olyan combosak a sárvédők, tehát a belső hasznos térfogat jobban nőtt), 45 mm-rel hosszabb, 20 mm-rel viszont alacsonyabb. Ez utóbbinak is köszönhető, hogy csökkent a kocsi légellenállása, ami jótékonyan hat a fogyasztásra is. Az utastérben is sok a fejlesztés, egyrészt, mint már utaltam rá, nőtt a rendelkezésre álló tér. Egy ekkora autótól elvárható, hogy az ugyan szükségülésnek szánt harmadik üléssorban is normálisan lehessen utazni, ezért a Toyota mérnökei az ülőlap elhelyezési magasságát 5 cm-rel megnövelték. Nem kell így annyira kuporogni. Egyébként, ez a csomagtartóba hajtogatható üléssor is elektromos mozgatású. Semmi küzdés, gombnyomás csupán és előmászik, vagy elbújik a kívánt ülés. Néha nem bánnám, ha ultralóvés lennék. Ráadás, hogy adtak a biztonságra is, a függönylégzsák végighúzódik, még a leghátsó oldalablak előtt is. Az utastérről visszakanyarodnék a technikára, mert a Toyot komolyan rágyúrt, hogy tényleg terepjáró maradjon a Land Cruiser. Olyan részletekről beszéltek, mint hogy az alsó (alvázas az LC) keresztmerevítők profilja nem szögletes, így kevésbé sérülékeny és nem akad fenn. A gázlómélység egy harcjárműnek is dícséretére válna, 700 mm. Egy csomó elektronikai cuccot is harcba vetett a Toyota a szuper-Cruiserért. Van például körkamera rendszer, amely amellett, hogy kileshetünk a szűk sarkon, hogy jön-e valami (mint a hetes bömösben), meg parkolhatunk tutira, igazán arra készült, hogy mindent lássunk a terepen. Kamera figyeli az orr-, a far holtterét, de még az első kerekek állását is. Plusz egy kormányzott-kerék állás jelző rávetíthető a kamera adta képre, így tudjuk merre moccan a következő pillanatban a nehéz terepen a gépállat. Nem is tudom mi a jó végszó. Talán ez: a Land Cruiser továbbra is nagyon jó terepjáró, amit a kor elvárásának megfelelően nyakon öntöttek luxussal.

AUDI E-TRON

2010 első jelentős autókiállításán, Detroitban az Audi tisztán elektromos hajtású kompakt sportautó koncepcióját állította ki. Az e-tron tanulmány (3,93 méter hosszú, 1,78 méter széles, 1,22 méter magas kétüléses) néhány hónappal az Audi e-tron Frankfurtban, a 2009-es IAA alkalmával tartott világpremierjét követően, a négykarikás márka második elektromos koncepciómodelljeként mutatkozhatott be. Az 1350 kilogrammnyi saját tömege mellett, hátsó tengelyéhez csatlakozó, különösen nyomatékos elektromos erőforrások gondoskodnak az e-tron tanulmány menetteljesítményeiről. Az ASF (Audi Space Frame) technológia szerint készült, könnyű alumíniumkarosszériával szerelt kupét két, együttesen 150 kW (204 LE) teljesítményt és 2650 newtonméter maximális forgatónyomatékot produkáló elektromos motorja mindössze 5,9 másodperc alatt katapultálja álló helyzetből 100 kilométer/órás tempóra. A 60 és 120 kilométer/óra közötti sprinthez az Audi e-tron csupán 5,1 másodpercet igényel.



PEUGEOT SR1

A majdani bevezetés előtt egy évvel tartották az új Ford Focus világpremierjét a 2010-es Detroiti Autószalonon (NAIAS). A márka egyik legkedveltebb járműve vezeti be a Ford új generációs, globális C-kategóriás modellsorozatát, amelyek mind azonos padlólemezre épülnek. Erre az alapra mintegy 10 modell kerül majd világszerte, így az új C padlólemezre épült modellek értékesítése 2012-től eléri majd az évi kétmillió darabot. A tetszetős, új modellsorozat osztályelső technológiákat, és kidolgozási minőséget kínál a vásárlóknak, emellett az európai Fordoktól megszokott kivételes gazdaságosság és magas szintű vezetési minőség jellemzi majd. Az új sorozat gyártása Európában és Észak-Amerikában egy időben, 2010 végén indul meg, az értékesítés kezdete 2011 eleje lesz, ezt követi majd az ázsiai, afrikai és dél-amerikai gyártás beindítása.

FORD FOCUS

A majdani bevezetés előtt egy évvel tartották az új Ford Focus világpremierjét a 2010-es Detroiti Autószalonon (NAIAS). A márka egyik legkedveltebb járműve vezeti be a Ford új generációs, globális C-kategóriás modellsorozatát, amelyek mind azonos padlólemezre épülnek. Erre az alapra mintegy 10 modell kerül majd világszerte, így az új C padlólemezre épült modellek értékesítése 2012-től eléri majd az évi kétmillió darabot. A tetszetős, új modellsorozat osztályelső technológiákat, és kidolgozási minőséget kínál a vásárlóknak, emellett az európai Fordoktól megszokott kivételes gazdaságosság és magas szintű vezetési minőség jellemzi majd. Az új sorozat gyártása Európában és Észak-Amerikában egy időben, 2010 végén indul meg, az értékesítés kezdete 2011 eleje lesz, ezt követi majd az ázsiai, afrikai és dél-amerikai gyártás beindítása.

RAJTRÁCS-FOTÓK HELYETT

Decemberben és januárban ők voltak a legszebbek

Rendezvény: **Bamako Rali sajtótájékoztató**
Helyszín: **Budapest**

Rendezvény: **Autosport International**
Helyszín: **Birmingham**

Rendezvény: **Daytona24**
Helyszín: **Daytona**

Rendezvény: **Motorcycle Show**
Helyszín: **Birmingham**

Mivel a téli hónapokban csak kevés versenyt rendeztek, ezúttal sajtótájékoztatókon és kiállításokon készült képekből tallóztunk

Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, 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. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, 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 hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játékai 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.

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

START auto
Valvoline.
CHAMPION
bosal
FERODO
DELPHI
Gates
sparco
MONROE
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

NEM CSODA, HA CSAK EZ JÁR A FEJÉBEN...

HI-FI ✓ TV ✓ VIDEO ✓ MULTIMEDIA ✓ HÁZTARTÁSI GÉP ✓

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal
rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár.
Győződjön meg személyesen folyamatos
akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!

Lépjen be az AV Planet világába és váltsa valóra régen dédelgetett álmait.

www.avplanet.hu

Egy kattintásnyira az álmoktól!