

Ismét ajándékot talál Magyarország motorsport szaklapja mellett az, aki megvásárolja az Autósport és Formula Magazin (AFM) legfrissebb számát. A kiadványt azonban elsősorban nem a melléklet miatt érdemes leemelni az újságosok polcairól, hanem azért, mert februárban is tartalmazza az F1 Racingnek, a világ vezető Forma-1-es lapjának legizgalmasabb cikkeit. Emellett az egyéb sportágakat felölelő, nemzetközi és hazai vonatkozású érdekesítő írások is helyet kaptak a magazinban.



F1 RACING

Végre: csend és nyugalom

A bajnoki győzelmet követő napokban mindenki akart egy darabot Sebastian Vettelből. Az F1 Racing is megbizonyosodhatott róla, hogy egy F1-es bajnok csak úgy tud ettől a kikerülhetetlen, néha már-már terhes nyüzsgéstől távolmaradni, ha egy 800 lóerős motor sívít a fülébe.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS
KÉPEK: ANDREW HONE & SHAUN BOTTERILL/GETTY IMAGES

A lapból többek között kiderül, hogy az F1 legendái szerint melyik csapat érdemli meg jobban a Lotus nevet, vagy hogy mi történik pontosan egy autóval, amikor tönkre megy. Az olvasók megtudhatják, hol tud a leginkább pihenni Sebastian Vettel és milyen feszített programnak kellett eleget tennie az évad végeztével. Frank Williams, az aktív csapatvezetői pozíciótól visszavonuló legenda egy nagyinterjúban mesél a stafétabot átadásáról, és beavat abba a titokba is, hol nézi a futamokat, ha nem utazik a helyszínekre. A lap egy újságírója Japánba utazott, hogy meglesse, hogyan készül a világ legelpusztíthatatlanabb bukósisakja, a szerkesztők mindeközben megkérték a száguldó cirkusz néhány jelentős személyiségét, idézzék fel, melyik volt életük legjobb és legrosszabb döntése. Nem marad el a múltidézés sem, így a sportág történelmének rajongói is valódi csemegékre lelhetnek a friss AFM hasábjain – hogy mást ne mondjunk, kiderül, miként lett az egykori pilótából a világ legnagyobb tésztagyárának vezetője.

Magyarország motorsport magazinja természetesen saját szerzőit is megdolgoztatta, ők a Hungaroring új vezetőjével, Gyulay Zsolttal beszélgettek múltról és jövőről. A lap állandó jegyzetírója, Dávid Sándor a sportág majdani sorsán aggódik, elsősorban annak kapcsán, hogy a Ferrari elnöke ismét megpendítette csapata kiugrását a sorozatból.

A nemzetközi szériák legnagyobb magyar eredményét WTCC-s futamgyőzelmével tavaly Michélisz Norbert érte el, ezért a magazintól címlapfotót és egy technikai mélységeket is feszegető interjúlehetőséget kapott, amelyből az is kiderül, hogy a folytatást illetően a márkaváltás szinte kikerülhetetlen. Az AFM tudósítói az Esseni Motorshowról és a Birminghami Autosport Internationalról, a tél legnagyobb szakkiállításairól küldtek cikkeket, a motoros szakírók pedig - Talmácsi Gábor kalandja kapcsán – a Superbike és a MotoGP legfontosabb jellemzőit hasonlították össze, de a WRC tesztjeiről és az IRC évadnyitójáról szóló anyag sem hiányzik a lapból.

SEAT VAGY BMW?

Tavaly nem csak mi, a világsajtó is agyondicsérte Michélisz Norbertet. A WTCC-t 2010-ben futamgyőzelemmel záró fiatalembert azonban ezúttal már nem a „tavalyi horóri”, hanem a varázslatos technika mélységeiről, a szérián belüli pszichológiai hátrviseleiről, és még sok ritkán emlegetett érdekességről faggattuk.

SZÖVEG: MIHALYI CSABA
KEPEK: EMBER FERENC

MICHELISZ: HÁTSÓKERÉKHAJTÁS ÉS RENDREUTASÍTÁS

– A legfontosabb kérdéssel kezdjük: láttunk az idén a túraautó világbajnokságon? Milyen autótól?

– Egyelőre még semmi konkrétumot nem tudok mondani, de várni 20-40 km/h közötti sebességre számítottam az autót az első futamra, addig kell előlennie mindenkinek. De nem ártunk rosszul, úgy hiszem, hogy tovább az idén is versenyzem. A SEAT-ot és a BMW-t is tárgyalom. A SEAT-nak rajtam egy autó is, hogy nem lesz új 1,6-os turbómotorja. Tudomásom szerint még az sem állt el, hogy kiélt rendelik meg ezt a motort, úgy

hogy az első Rihát versenyzhetőségig még a régi dízel erőforrással kellene tudni, de gyanítom, hogy ez aztán majd egész évben marad. A bajok ugyan az idén kikerültek a túraautó vb-ről, de én készíttettem 1,6 turbómotort, úgyhogy szerintem a BMW lenne a legjobb döntés.

– A világbajnokság Chevroletre szóla nem jött? Neki is lesz 1,6 turbómotorja?

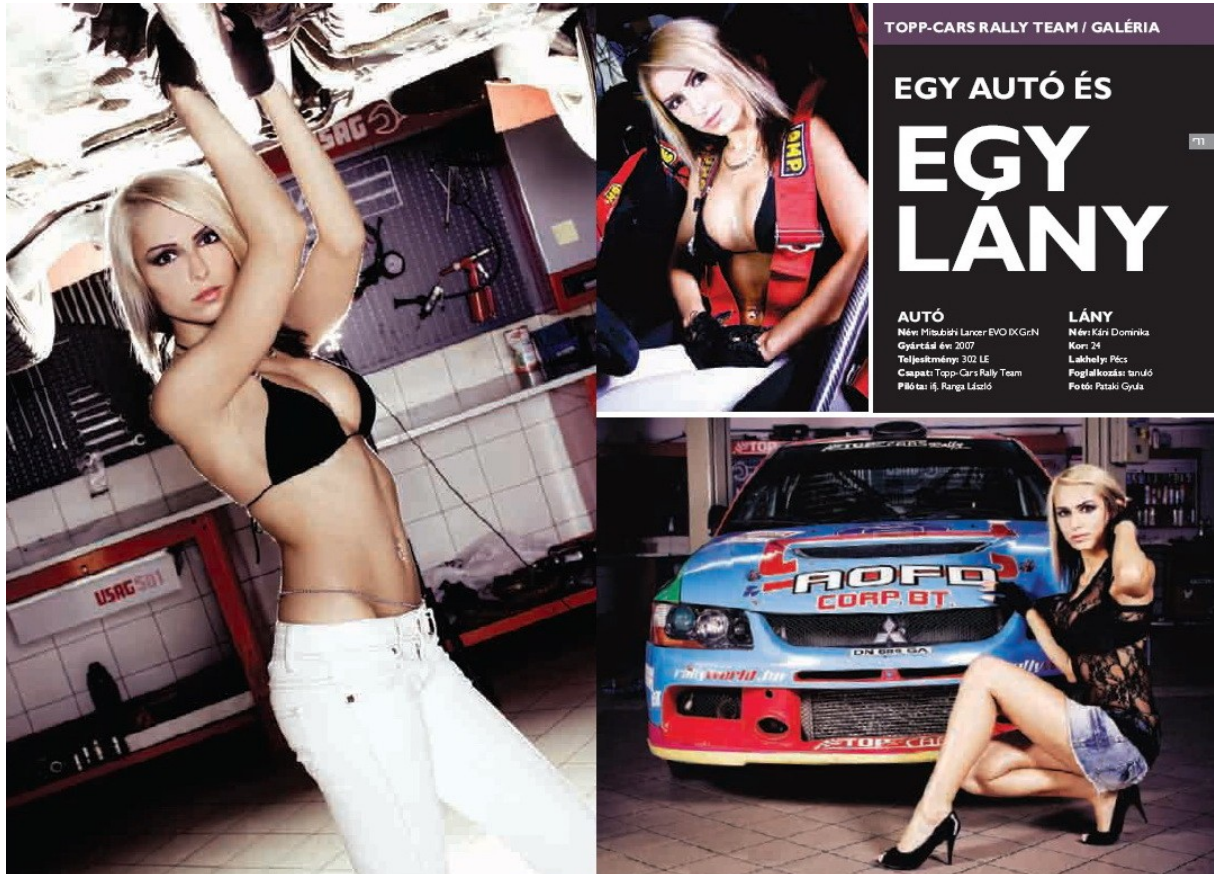
– A Chevrolet annyira a hátramosztós gyári csapatokra koncentrál, hogy én azt mondtam, nem érdeklődök privát versenyzőként.

– Mindegyikünknek jobb az új motor a régiénél?

– Pontosan ugyan lehet tudni. A Chevrolet általában 1,9-es minőségű motorokból készült az új motorral, mint a régié. Ennél kívánulva én úgy gondolom, hogy a régi motorokkal nem lehet felvenni a versenyt az újakkal szemben. A SEAT mellett szóla, hogy velük nagyon jó kapcsolatot építettünk ki, amit a BMW-vel előző héten kezdtem. Tavaly nagyon sok segítséget

A hazai pályák mellett született tudósítások közül a Szilveszter Rali beszámolója került be az AFM-be, a gyengébb nem kedvelői pedig az elmúlt hónap legszebb rajtráclányait, illetve az „Egy autó és egy lány” rovat főszerepében Káni Dominika képeit csodálhatják meg.

A legújabb Autósport és Formula Magazin mellett – a kiadó ajándékként – egy 2011-2012-es lapozható falinaptárat is találnak a vásárlók, amelyből a legnépszerűbb hazai és nemzetközi motorsport szériák versenyidőpontjai is kiolvashatóak. A lap a melléklet többletköltsége és az új évfolyamnál szokásos áremelés ellenére a régi áron, 795 Ft-ért vásárolható meg az újságárusoknál, a benzinkutakon és a hipermarketekben. Aki előfizet, az természetesen jobban jár: számára idén is minden hónapban 499 Ft-ért érkezik az újság, emellett különleges ajándékokra is igényt tarthat.



*

Háttér:

A XII. évfolyamába lépett AFM azért kötött megállapodást az F1 Racing angol kiadójával, mert a magyar olvasók a korábbi években megszerették a világ legelismertebb szakíróinak és legjobb fotósainak válogatott munkáit tartalmazó, harminc nyelven megjelenő magazint és igény mutatkozott a lap további itthoni jelenlétére. A két szerkesztőség közötti együttműködés lényege azonban nem egy különálló lap létrehozása, hanem az F1 Racing legizgalmasabb cikkeinek átültetése magyar nyelvre és azok eljuttatása a rajongókhoz - az Autósport és Formula Magazin segítségével.