

# DUNLOP RACING INFO

PENTRU PASIONAȚII DE MOTORSPORT DIN ROMÂNIA

NR. 4

IUNIE 2010

► INTERVIU IONEL PASCOTĂ – „O VICTORIE PE PISTĂ ESTE UN CUMUL DE ANTRENAMENT, EXPERIENȚĂ, CURAJ ȘI UN DRAM DE NEBUNIE”



CUPA FRAS DUNLOP  
LA KARTING



CNVC DUNLOP 2010  
DOMINAȚIA LUI HORA

## ÎN ACEST NUMĂR:

TROFEUL TELIU - ETAPELE III ȘI IV DIN CNVC DUNLOP 2010

ROSBK DUNLOP 2010 PE HUNGARORING

CNR DUNLOP 2010 - MARIȘCA VICTORIOS LA CLUJ

A DOUA VICTORIE PENTRU DUNLOP LA ISLE OF MAN TT



# Lucien Hora cel mai rapid în etapele III-IV din CNVC Dunlop 2010



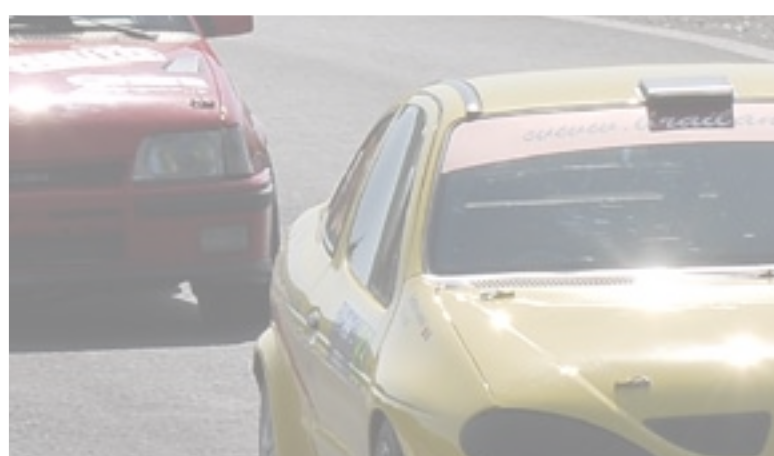
**T**rofeul Teliu, a doua dublă de coastă din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010 s-a desfășurat în weekend-ul 11-13 iunie, pe un traseu configurat pe Drumul Național 10. Cu o lungime de 3,750 de kilometri, cu o pantă medie de 5,5% și o pantă maximă de 8,4%, Teliu este considerat unul dintre cele mai frumoase și mai rapide trasee din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop. Ambele etape ale ediției 2010 a „Trofeului Teliu” au fost câștigate de Lucien Hora, care s-a impus în fața contracandidaților săi într-o manieră

categorică: a fost cel mai rapid pilot, doborându-și propriul record și și-a adjudecat, totodată, și titlul de „King of the Hill” la Teliu. Pilotul reșițean a arătat în dubla de la Teliu că s-a acomodat cu puternicul său monopost Lola F3000, urcând traseul cu aproape 4 secunde mai repede în fața principalului său urmăritor Paul Andronic, cel care a urcat pe a doua treaptă a podiumului la Open, în ambele etape brașovene, dar și pe cea mai înaltă treaptă a podiumului de la Grupa H. Podiumul clasamentului Open a fost încheiat, în etapa de vineri, de către Silviu Dumitrescu,

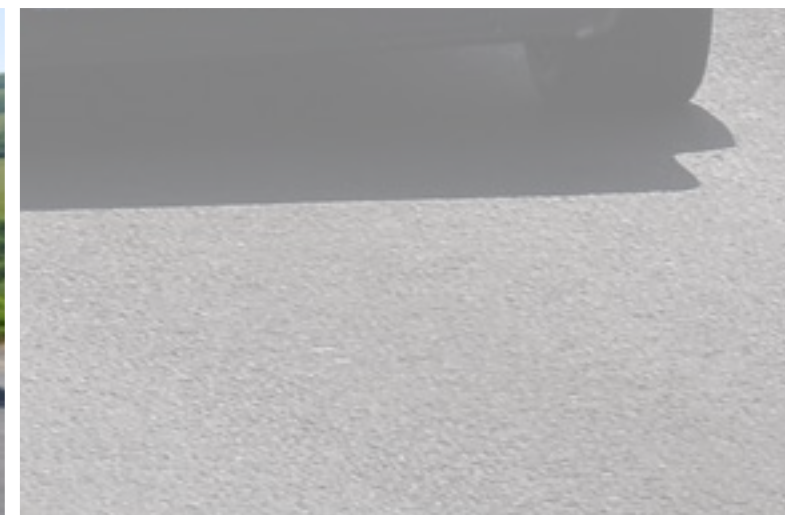
pilotul monopostului Dallara, iar în etapa de duminică de către campionul național en-titre - Daniel Onoriu. Dubla de la Teliu a fost nefastă pentru campionul CNVC Dunlop, acesta fiind „trădat” de materialul său de concurs în ambele etape, și reținut în parcul de service pentru reparații, fapt pentru care a realizat doar jumătate din urcări. Același ghinion l-a urmărit și pe Silviu Dumitrescu, pilotul bucureștean confruntându-se și el cu probleme tehnice, ce nu i-au mai permis să concureze în etapa de duminică. În confruntarea de la grupa A, ambele etape de la Teliu au fost încheiate cu

victoria pilotului brașovean Gunther Graef. Întrecerea de la Grupa N a fost adjudecată de liderul la zi al grupei și, totodată, liderul absolut la Juniori, Christian Nistoran, care a răspuns așteptărilor fanilor săi și s-a impus în dubla de la Teliu, deși a avut ca adversari inclusiv pe piloții de raliu Tempestini și Lucian Preda. În grupa automobilelor istorice s-a impus în ambele zile de concurs Horia Popescu, președintele clubului automobilelor de epocă, în timp ce la clasa diesel și la cea a automobilelor cu două roți motrice s-au impus Ghișoi Sorin și, respectiv, Nemeth Sandor.





Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop  
Trofeul Teliu 2010 - GALERIE FOTO





# Dunlop ROSBK 2010

## - Hungaroring race report -



**I**onuț Mistode și Ionel Pascotț își continuă dominația în Dunlop Romanian Superbike, asigurându-și maximum de puncte și din etapa 3 de pe circuitul de Formula 1, Hungaroring. Chiar dacă vremea s-a jucat puțin cu strategiile piloților români, aceștia au avut parte de o experiență de neuitat. Circuitul Hungaroring oferă senzații foarte puternice în condițiile de securitate impuse de Campionatul Mondial de F1.

Dupa spectaculosul start în cursa motocicletelor de 1000cc Superbike, Ionuț Mistode își păstrează locul întâi pe care îl ține până la sfârșitul cursei cu un avans considerabil. Zoltan Zsigmond reușește un start foarte bun, ajungând în spatele pilotului Amckart Racing Team, Daniel Vârgolici, dar pierde controlul motocicletei în încercarea de a-l devansa și este depășit de mai mulți piloți. Luptele pentru pozițiile de pe podium continuă, Bogdan Vrăjitoru este depășit de Vârgolici, acesta din urmă dovedind clar o supremație în materialul de concurs. Vrăjitoru reușește totuși să câștige lupta și termină în spatele câștigătorului, fiind urmat la foarte puțin timp de ocupantul locului 3, Daniel Vârgolici. Pentru locul 4 au fost duse lupte grele între pilotul Firemotorsport, Răzvan Filipeanu, și pilotul 33team, Zoltan Zsigmond. După nenumarate depășiri între cei doi,

pilotul clujean, Zsigmond, reușește să păstreze locul 4. De remarcat este lipsa pilotului Daniel Ilescu, acesta fiind în recuperare după un accident dintr-o sesiune de antrenamente.

Ionuț Mistode: "Vineri nu am reușit să fac nici un antrenament din cauza ploii, dar sâmbătă la calificări am reușit să îmi asigur locul 1 pe grila de start, cu toate că am folosit doar anvelope medium. Am preferat să testez anvelopele cu care urma să mergem în cursă decât să obținem un timp mai bun în calificări utilizând anvelope soft. Circuitul de la Hungaroring nu este unul din preferatele mele, este foarte îngust, virajele sunt destul de lente, depășirile se pot face mai greu dacă nu dispui de o motocicletă puternică.

Ca și în calificări, în cursă am folosit anvelope Dunlop Sportmax D211 GP compoziție medium. Anvelopele s-au comportat excelent, am reușit să păstrez ritmul până la sfârșitul cursei. În ultima tură am avut o mică problemă, motocicleta a dat semne că nu mai are benzină, dar am putut să câștig datorită avansului câștigat până la apariția problemei tehnice. Mulțumesc echipei tehnice pentru eforturile făcute, mai ales că în momentul de față toți mecanicii sunt prezenți aici pe bază de voluntariat."

Bogdan Vrăjitoru: "Am luat un start bun, m-am trezit într-un pluton de 4 piloți. Am avut în față un pilot pe Aprilia și am observat că pierd mult timp la plecări. După ce am fost depășit de Daniel Vârgolici, am stat calm. Mă bazam pe frânare și pe intrarea în curbă. Căutam să depășesc ori la virajele cu frânare violentă,

ori combinații stânga dreapta fără linie dreaptă lungă între ele. Am terminat pe locul 2, după Mistode. Aș fi vrut să îmi egalez timpul pe tur de 1:56, dar când am aflat, după cursă, că am mers în 3 cilindri, 1:59 mă încântă pe deplin și sunt încrezător că dacă motocicleta va funcționa corespunzător voi evolua și ca rezultat."

Daniel Vârgolici: A fost o cursă frumoasă, cu multe răsturnări de situație. Un start destul de slab, am recuperat câteva poziții și, din cauza unui incident pe pistă, am pierdut locul 2. Nu am putut să recuperez poziția, având 3 ligamente întinse la mâna dreaptă. Per total, o vreme schimbătoare, dar perfectă pentru cursă." Cursa de la clasa 600cc, Supersport, a fost foarte animată mai ales în a doua jumătate a plutonului. Ionel Pascotț s-a impus din primul viraj până în ultimul, câștigând cursa cu un avantaj considerabil. Pe locul 2 a terminat pilotul timișorean Cătălin Cazacu, podiumul fiind completat de Dan Măinescu pilot 33team. De notat a fost evoluția tânărului bucureștean Petre Pop, acesta dovedind că se poate folosi experiența dobândită în 2 ani de competiții cross. O luptă foarte aprinsă a fost și între piloții Ștefan Popescu (GoRacing team) și Marian Zaharia, acesta din urmă reușind să se impună după un șir foarte lung de depășiri. Și clasa supersport a fost marcată de absența unui pilot de top - Octavian Negrea, Amckart Racing Team.

Încă o dată, cele mai folosite anvelope au fost Dunlop Sportmax D211 GP, piloții alegând între două compoziții: medium și medium-soft. Chiar dacă circuitul este mult folosit pentru competiții automobilistice și este foarte gumat, anvelopele Dunlop s-au comportat bine, cu aderența bună, durata considerabilă și, în același timp, au transmis piloților comportamentul motocicletei foarte bine.





**Ionel Pascotă** - practică motociclismul de la vârsta de 12 ani, din 2004 este Maestru al Sportului și are în palmares titluri importante precum Campion European UEM Cup 2008 și Campion European Alpe-Adria 2007 și este multiplu campion balcanic și național.

**DRI:** Ești considerat unul din cei mai buni motocicliști români din toate timpurile. Care este cheia acestui renume? Și mai ales care crezi că sunt acei cei mai buni motocicliști români printre care te numeri?

**IP:** Mulțumesc pentru aprecieri. Cele 21 de titluri de campion cucerite de-a lungul carierei mele sunt obținute prin muncă susținută, atât individual cât și în echipă, cu ajutorul sponsorilor pe care i-am avut în decursul anilor, precum și prin participarea la majoritatea curselor organizate în acest sport. Printre cei mai buni motocicliști la ora actuală i-aș aminti pe Robert Mureșan, frații Vrajitoru, Ionuț Mistode, Laszlo Pentek, Cătălin Cazacu, Octavian Negrea.

**DRI:** În luna iulie este ziua ta. Dincolo de tradiționalul La Mulți Ani! pe care ne permitem să ți-l urăm și aici, cum te simți pe pista curselor de la Dunlop RoSBK 2010? La fel de tânăr ca în prima ta zi de cursă sau deja un veteran al curselor de motociclism viteză, mai ales că din 2004 ești deja Maestru al Sportului?

**IP:** Mă simt la fel de tânăr ca în prima zi, și asta pentru că fiecare cursă la care particip mă face să simt că acumulez tot mai multă experiență, dar, în același timp – fără să fiu considerat lipsit de modestie - titlurile de campion acumulate în toată cariera mea de până acum mă clasează în rândul veteranilor acestui sport.

**DRI:** Încă din anii '40 familia ta a dominat prin reprezentanții ei motoci-

clismul din România. Cât de mult te-a ajutat faptul că provii dintr-o familie cu tradiție în acest domeniu?

**IP:** Cu siguranță m-a ajutat faptul că provin dintr-o familie cu rezultate notabile în motociclism pentru că de mic copil am simțit mirosul de benzină și am fost înconjurat de trofee ale familiei. Bunicul meu a participat la prima cursă în anul 1936. În anul 1955 a suferit un accident cu motocicleta, accident în urma căruia a și decedat. Tatăl meu împreună cu fratele său au continuat tradiția și au participat la curse până în anul 1993, an în care pot spune că "am preluat ștafeta" și mi-am început cariera de motociclist.

**DRI:** Acum 18 ani ai început să mergi la curse de profil având un idol? Ți-ai

păstrat acest idol până astăzi?

**IP:** În acea vreme la vârf era Mick Doohan. Apoi a apărut Rossi și, ca orice motociclist, am devenit fanul lui.

**DRI:** Este deja cunoscut faptul că poți câștiga o cursă și cu o motocicletă de serie. Cât de important este pentru tine materialul de concurs și cât curajul și dorința victoriei?

**IP:** Așa este. Am avut curse pe care le-am câștigat cu motocicleta de serie. Am întotdeauna la concurs o motocicletă de rezervă la care de cele mai multe ori folosesc motor serie, restul motocicletei respectiv suspensii, cadru și cauciucuri sunt de competiție. Recunosc însă că într-o competiție, un mare aport o au cauciucurile; ca o paranteză, din







2006 folosesc cauciucuri Dunlop și au ajutat foarte mult.

**DRI:** Se spune că pentru a obține victoria pe pistă trebuie să evoluezi cu mult curaj. Care este limita acestui curaj? Când se transformă în... nebunie?

**IP:** O victorie pe pistă este defapt un cumul din mai mulți factori: mult antrenament, experiență, curaj și „un dram” de nebunie. Țin această nebunie sub control însă, pentru că atunci când pierzi con-

trolul, apar și greșelile.

**DRI:** Ce sfat le-ai da celor care doresc să participe la cursele de motociclism viteză dar nu au încă curajul să o facă? Dar celor care debutează cu gândul victoriei și cu dorința de a atinge un palmares ca al tău?

**IP:** Întotdeauna am fost și voi rămâne un susținător al curselor și dezaprob total mersul pe stradă. Strada îți oferă multe surprize neplăcute și, mai mult decât atât, nu poți împinge motoci-

cleta la performanțele ei maxime.

Cred că majoritatea debutanților intră pe circuit cu gândul victoriei. Este însă un drum lung, anevoios și presărat de multe obstacole. Unul dintre principalele obstacole îl reprezintă faptul că este un sport destul de costisitor pe de-o parte și pe de altă parte, este un sport încă „crud” în mintea românilor și insuficient promovată. În palmaresul meu sunt titluri obținute cu multă muncă; aici aș aminti titlurile obținute în 2007

– campion al Austriei, campion European Alpe Adria, cel din 2008 – campion european Uem Cup precum și 2009 – campion Est European. Un aport important în obținerea acestor titluri au fost sponsorii pe care i-am avut precum și echipa UCM Reșița fără de care probabil aceste performanțe ar fi fost greu de atins. Așa că i-aș îndruma pe toți cei care sunt pasionați de 2 roți, să „alerge” pe circuit și nu pe stradă.

**DRI:** Ce sfat ai pentru cei tentați să își încerce norocul în motociclism viteză dar se tem pentru că este considerat un sport periculos?

**IP:** Orice sport, în special dacă este practicat la nivel de performanță, are gradul său de pericolozitate. Probabil motociclismul viteză are un grad mai ridicat de risc însă nimic nu este imposibil atunci când îți dorești cu adevărat. Mie personal, îmi este greu să număr de câte ori m-am accidentat cu motocicleta, însă asta nu m-a împiedicat să merg mai departe. Îmi aduc aminte însă că în 2009 am căzut de 6 ori în tot anul competițional – ultima căzătură am avut-o în septembrie și a fost destul de serioasă, în sensul în care și acum am rămas cu ceva probleme.

**DRI:** Camionatul românesc de Superbike este o competiție independentă de forurile instituționale de profil românesc. Care crezi că este viitorul acestei

competiții și mai ales care crezi că este viitorul motorsportului românesc?

**IP:** Am fost prezent în fiecare an la campionatul Dunlop Romanian Superbike. Îl consider vârful competițiilor românești de motociclism viteză la acest moment pentru faptul că la startul acestei competiții se aliniază cei mai buni sportivi ai momentului, este un campionat corect – un adevărat promotor al motociclismului românesc.

**DRI:** Ești campionul en titre la clasa 600 supersport al Dunlop RoSBK 2010 și deja ai demonstrat în primele 3 etape disputate că nu îți este greu să-ți aperi titlul. Cu ce gânduri te vei alinia la startul următoarelor etape din campionat.

**IP:** Da, am fost campion de la apariția campionatului – 2008 și 2009. Anul acesta am câștigat până acum toate etapele și evident îmi doresc să le câștig pe toate până la final. Bunicul meu avea o vorbă; am aflat-o de la tata: “E mai greu să aperi un titlu decât să îl câștigi”. E o vorbă despre care pot spune că mi-a călăuzit pașii în cariera mea de până acum.

**DRI:** Unde vei mai concura anul acesta și care sunt planurile tale de viitor?

**IP:** Ca în fiecare an competițional, obiectivele mele sunt mari. Pentru 2010 îmi doresc să devin campion la toate competițiile la care particip, respectiv să

adaug la “colecția” mea de victorii încă 6 titluri de campion.

Anul acesta particip la Dunlop ROSBK clasa supersport 600 cmc și Campionatul Național pe Circuit clasa supersport 600 și superbike 1000 – campionate la care sunt lider până la acest moment. Campionatul Național pe Aeroport clasa supersport 600 și superbike 1000 și Campionatul European de Est clasa supersport 600 sunt competiții care au debutul în această lună.

Pe viitor mi-aș dori să pot susține motociclismul românesc prin crearea unei școli de profil, școală în care să mă implic personal și să pot antrena noi talente.

**DRI:** Te-ar tenta să îți încerci talentul și în competițiile pe patru roți? Dacă da, în ce sport? Dacă nu, de ce nu?

**IP:** Anul acesta, un prieten Sergiu Tirla m-a lăsat să pilotez, în afara concursului bineînțeles, mașina lui de raliu la cupa DKMT. Timpul pe care l-am scos m-ar fi clasat pe locul 3 la licențiați. A fost o experiență frumoasă. Cu siguranță mă gândesc și la cursele pe 4 roți dar încă mai am mulți ani pe 2 roți. Motociclismul este și va rămâne pasiunea mea cu care m-am născut și pe care o voi cultiva atât cât îmi va permite sănătatea.

**La mulți ani, Ionel Pascotă!**

Vă mulțumesc și vă doresc numai realizări.



# CNR Dunlop 2010

## Marișca: a doua victorie consecutivă pe asfaltul de la Cluj



**R**aliul Clujului Mobil 1 Star Lubricants, a patra etapă a Campionatului Național de Raliuri Dunlop 2010, s-a desfășurat pe o vreme caracteristică mai degrabă toamnei decât începutului verii, deseori reprimă de ploaie în averse punând serios la încercare echipajele aflate în concurs. Cu nouă probe speciale din care două superspeciale spectaculoase, Raliul Clujului a fost ultima etapă de asfalt a sezonului. Totuși, vremea capricioasă și pietrișul aruncat pe asfalt de roțile bolizilor aflați în concurs au făcut ca probele clujene să fie alunecoase, „pregătind” astfel piloții pentru macadamul din a doua parte a sezonului CNR Dunlop 2010.

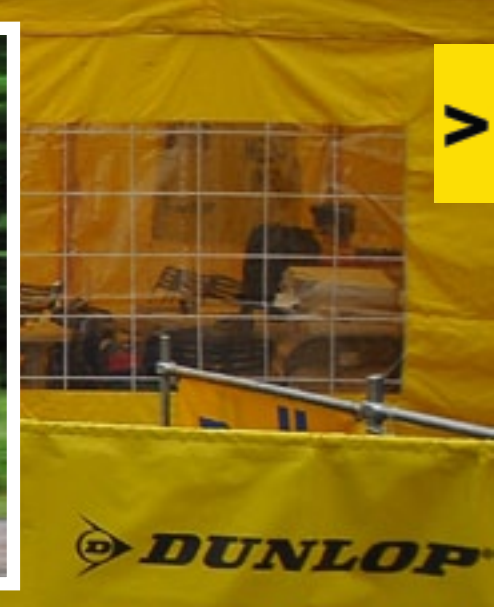
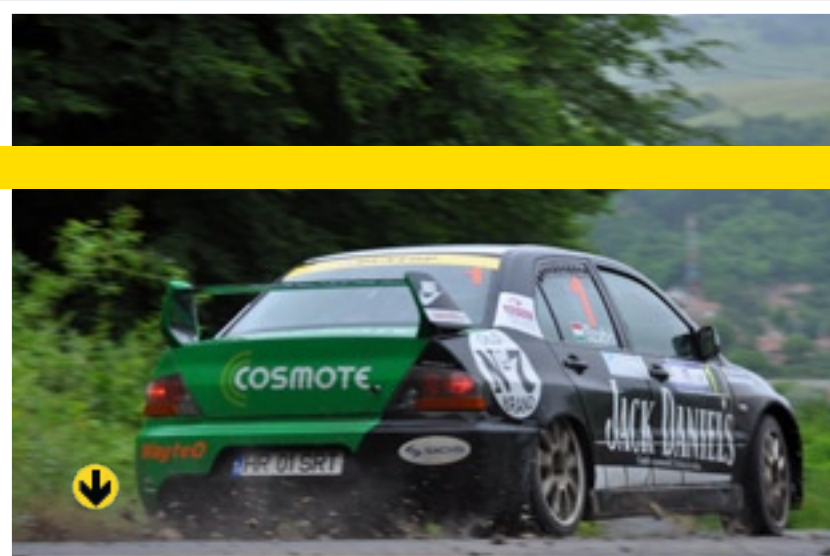
Raliul Clujului Mobil 1 Star Lubricants 2010 a fost câștigat de echipajul clujan Bogdan Marișca / Sebastian Itu (Subaru Impreza N15), care își adjudecă victoria în această etapă de raliu pentru al doilea an consecutiv, demonstrând forța de altă dată a pilotului clujan. Acesta a fost urmat pe podium de echipajele maghiare Csaba Spitzmuller / Bea Bahor (Mitsubishi Lancer Evo 9) și Gergo Szabo / Levente Csegzy (Mitsubishi Lancer Evo 9). Din cele 44 de echipaje care au luat startul, doar 31 au reușit să ajungă la sosire, aderența precară datorată precipitațiilor abundente fiind una dintre cauzele celor mai neașteptate abandonuri. Prin rezultatul de la Cluj, Bogdan

Marișca se distanțează în clasamentul piloților din CNR Dunlop 2010, cu un avans de 19 puncte în fața campionului național en-titre, Gergo Szabo, cel care a urcat o poziție în clasament, devansându-l pe pilotul brașovean Dan Gârtofan. Așa cum era de așteptat, victoria de la Grupa A a fost contabilizată tot în dreptul echipajului Edwin Keleti / Victor Ponta (Renault Clio R3), care acumulează astfel numărul maxim de puncte în clasamentul grupei. Întrecerea de la Grupa H a fost câștigată de veteranul Gunther Graef (Toyota Cellica), în timp ce la Grupa K singurul pilot care a trecut linia de sosire a fost Aurel Cladoveanu (Mitsubishi Lancer EVO 9).

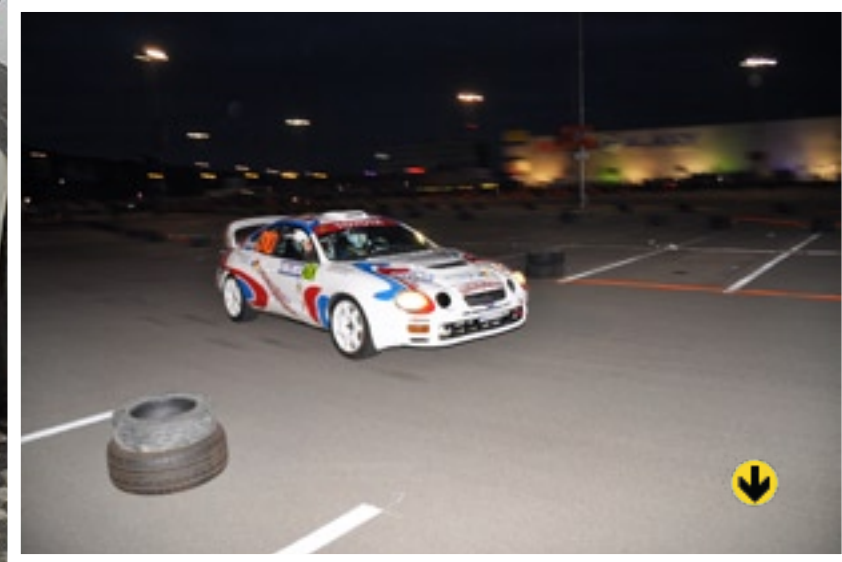
În clasamentul juniorilor, cele mai multe puncte au fost adjudecate de Bogdan Casian, aflat la prima participare în acest sezon al CNR Dunlop, iar la Cupa Dacia, cel mai bine clasat pilot a fost Viorel Ivan, cel care cumulează în momentul de față maximum de puncte la această cupă în Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2010, amintind de performanțele campionului en-titre al Cupei Dacia Logan, Vlad Cosma.

Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2010 continuă cu alte 4 etape programate la Sibiu, Țara Bârsei, Arad și Iași, conform calendarului competițional FRAS.





Campionatul Național de Raliuri Dunlop  
Raliul Clujului 2010  
- GALERIE FOTO -





# CNVC Dunlop 2010: Etapele V și VI - Cupa Reșița



Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010 a continuat în week-end-ul 2-4 iulie cu a treia dublă din acest sezon - Cupa Reșița. Victoria în etapele V și VI din CNVC Dunlop 2010, organizate pe Valea Domanului, au fost adjudecate fără probleme de Lucien Hora, pilotul echipei Racing Team UCM Reșița. Aflat „pe teren propriu”, experimentatul pilot reșițean nu a lăsat nici o șansă adversarilor săi și, profitând din plin de performanțele monopostului său, a câștigat detașat ambele etape. Dacă în etapa de vineri, Hora și-a asigurat victoria cu un timp de 1:48,8, cu șase secunde mai bun decât ocupantul locului secund, în etapa de duminică pilotul reșițean și-a doborât propriul record, urcând Valea Domanului cu un avans de peste șapte secunde în fața următorului său,

Paul Andronic, oprind cronometrul la 1:41,857. Ecarturile stabilite de reșițeanul Hora în ambele zile de concurs au demonstrat încă o dată faptul că Valea Domanului permite depășirea limitelor de viteză în cadrul acestei competiții profesionale. Timpii din ce în ce mai buni pe o urcare cronometrată ridică nivelul competiției și impune noi standarde sportive în competiția internă. Pe poziția secundă în dubla de la Reșița a urcat, în ambele etape, pilotul bucureștean Paul Andronic, care a impus astfel ritmul și la Grupa H. Determinat să își adjudece o poziție pe podiumul final de la sfârșitul acestui sezon, Andronic s-a impus ca o prezență constantă la doar câteva secunde de primul clasat în toate etapele de Viteză în Coastă disputate până în acest moment.

Campionul Național en-titre, Daniel Onoriu, rămâne doar pe poziția a treia în ambele etape reșițene ale Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010, problemele tehnice și insuficiența materialului de concurs reținându-l de la performanțele pe care acesta și le-ar fi dorit în primele șase etape disputate din actualul sezon competițional. Cu toate acestea, Onoriu vine pe poziția secundă a Grupei H în ambele zile de concurs și rămâne pe prima poziție a clasamentului general al grupei după șase etape, cu un avans de 5 puncte față de Paul Andronic. Juniorul reșițean, coechipier al lui Lucien Hora, Christian Nistoran, își confirmă din nou talentul trecând linia de sosire în ambele zile de concurs în plutonul fruntaș și își consolidează poziția de lider al Grupei N în clasamentul general al grupei în CNVC

Dunlop 2010, în fața lui Sorin Iliescu și Dan Luncan. Sosit doar al treilea în etapa de duminică a Cupei Reșița și al doilea în etapa de vineri la Grupa A, Günther Graef rămâne liderul clasamentului la zi al CNVC Dunlop 2010 cu 38 de puncte în fața următorului clasat Ciprian Ciubotaru. Primul sosit în ambele etape reșițene. Mihai Cîmpeanu, rămâne după șase etape doar pe poziția a treia a clasamentului la general al Grupei A. La Grupa D, surpriza etapei de vineri a fost ieșirea în decor a monopostului Dallara, pilotată de Silviu Dumitrescu.

Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010 continuă cu alte 5 duble programate la Sinaia, Straja, Râncă, Râșnov și Câmpulung Muscel, conform calendarului competițional FRAS.



# Cupa FRAS Dunlop la Karting

Competiția găzduită pe circuitul AMCKART a oferit un spectacol sportiv de cea mai bună calitate, atât în calificări, cât și în manșele prefinale și finale contând pentru prima ediție a Cupei FRAS-Dunlop la Karting. În competiție s-au înscris 66 de piloți, marea majoritate de la cluburi școlare de profil, care au demonstrat că talentul în arta pilotajului depășește cu mult materialul de concurs. În manșa finală din 4 iulie, primii intrați pe pistă au fost concurenții Clasei PUFO, cei mai rapizi fiind Cătălin Mariș, Florin Moldovan și Andrei Cerbu, cei care ocupaseră, în aceeași ordine, primele poziții și în ziua de sâmbătă. La Clasa MINI+ Național 60, frații Anton s-au dovedit cei mai rapizi, Bianca devansându-l pe Eduard, cel care a luat startul chiar dacă în manșa prefinală fusese victima unui accident. Locul trei i-a revenit lui Răzvan Fuzer, singurul pilot care le-a pus probleme celor doi în competiția de pe circuitul AMCKART.

La Clasa Național 80, locul întâi i-a revenit lui Florin Lungu, care i-a devansat pe Balasz Bokor și Dorin Prunaru. David Dugășescu a fost din nou imbatabil la Clasa KF3 + Național 100, unde a fost urmat de Andrei Oprea și de Maximilian Junger.

La Clasa KF2 + Național 100, Tiberiu Iorgulescu și Adrian Niculescu au confirmat rezultatele din prefinala de sâmbătă și au ocupat din nou primele două locuri, în timp ce pe locul trei a sosit George Guli. În fine, la Clasa KZ2, Ștefan Demeny și-a adjudecat victoria, fiind însoțit pe podium de Florentin Bucur și Lucian Babaioana.

Cupa FRAS Dunlop la Karting s-a încheiat cu Cupa VIP, o competiție nonconformistă care a aliniat la start piloți de raliuri și viteză în coastă, copiloți din CNR Dunlop, foste glorii ale sportului românesc, dar și vedete din showbiz.







*“Competiția Isle of Man TT pe drumuri normale reprezintă o provocare dificilă pentru orice companie de anvelope,” a spus Stephen Male, Dunlop Motorcycle Motorsport Manager. “Obținând cinci victorii din cinci pentru al doilea an consecutiv și stabilind două noi recorduri este o performanță cu adevărat fantastică. Dincolo de aceasta, Isle of Man TT este o competiție în mod special importantă pentru Dunlop în continuarea programului nostru de dezvoltare “Race to Road”. Stabilind noul record pe tur la clasa Superstock, primul tur parcurs cu o medie de viteză peste 130 mph pe anvelope de stradă legale, arată de ce este capabilă tehnologia noastră pentru anvelope de stradă legale.”*

# DUNLOP OBȚINE A DOUA VICTORIE CLARĂ CONSECUTIVĂ LA ISLE OF MAN TT

Pentru al doilea an consecutiv Dunlop obține o incredibilă victorie clară cu cinci din cinci victorii la cursele Isle of Man TT. Astfel, la portofoliul succeselor Dunlop se adaugă victoria unică a pilotului Honda Dunlop Ian Hutchinson cel care a obținut toate cele cinci victorii, reușita acestuia fiind cu atât mai meritorie având în vedere că pentru prima dată în cei 101 ani ai competițiilor TT un singur pilot a luat toate premiile. Hutchinson a început săptămâna așa cum și-a propus, câștigând primele două curse de Superbike împreună cu coechipierul său de la echipa Honda Dunlop, Michael Dunlop, ce a ocupat ce-a de-a doua treaptă a podiumului. Ambii piloți și-au adjudecat victoria

pe anvelopele lor slick Dunlop Ntec. Aceasta dublă victorie s-a repetat în primele curse de Supersport, cu Hutchinson, acum pe anvelopele Dunlop D211GP, obținând din nou victoria urmat de Dunlop pe a doua poziție. Rămânând cu aceleași anvelope D211GP pentru cursa Superstock 1000 Hutchinson urcă din nou pe prima treaptă a podiumului, deja familiară pentru el, câștigând a treia cursă a săptămânii. Următorul său și cel care a ocupat ce-a de-a doua treaptă a podiumului a fost pilotul unei motociclete Kawasaki echipată cu anvelopele Dunlop D211GP, Ryan Farquhar. Obținând aceasta victorie, Hutchinson a doborât recordul pe tur

pentru clasa Superstock, stabilind primul tur cu 130+mph pe o motocicletă de serie echipată cu anvelope legale de stradă. Cu cele trei victorii deja obținute, Hutchinson a fost de neoprit, folosind din nou anvelopele D211GP în cea de-a doua cursă Supersport pentru a-și adjudeca următoarea și penultima victorie a săptămânii și egalând recordul din 1996 al lui Phillip McCallen, care a obținut patru din cinci victorii în această săptămână de curse. Ca într-o oglindă a primei curse de Supersport, Michael Dunlop a urcat din nou pe ce-a de-a doua treaptă a podiumului în spatele lui Hutchinson, fiind însoțit de această dată pe poziția a treia a podiumului de pilotul Keith Amor, împlinind un podium întreg

de Dunlop D211GP. Consolidându-și ce-a de-a doua poziție a cursei, Dunlop a stabilit și un nou record la clasa Supersport, înregistrând viteza de 127.836mph pe tur. Hutchinson a înregistrat un sfârșit de săptămână incredibil atât pentru el însuși cât și pentru anvelopele Dunlop obținând victoria decisivă în cursa Senior TT. Alergând pe slick-urile Dunlop Ntec, Hutchinson a fost din nou urmat pe podium de Ryan Farquhar care a obținut a doua poziție pe podium cu aceleași cauciucuri Dunlop. Săptămâna TT a oferit o importantă etichetă pentru Dunlop, cu o victorie clară în cinci curse câștigate din cinci, cu 3 podiumuri complete și două recorduri de viteză pe tur.





## Dunlop obține un final de cursă 'best in class' la istovitoarea întrecere de la Le Mans

DUNLOP, CEA MAI DE SUCCES COMPANIE PRODUCĂTOARE DE ANVELOPE DIN ISTORIA CURSEI DE 24 DE ORE DE LA LE MANS, A ADĂUGAT PE LISTA SUCCESURILOR EI TREI NOI CLASĂRI DE TOP PE PODIUM LA DIFERITE CLASE CE COMPUN CURSA.

Anvelopele Dunlop au câștigat cursa clasică franceză de anduranță de peste 34 de ori, și au intrat la evenimentul din 2010 cu obiectivul de a adăuga la impresionanta listă de victorii a companiei noi victorii și clasări pe podium. Cursa a fost dominată de rivalele Peugeot și Audi propulsate diesel pe primele trei poziții, dar Dunlop și-a ajustat rezultatul obținut în 2007 cu a patra poziție cu nou intrata AIM Team

Oreca. LMP1 clasa 5.5 litri V10 Oreca, condusă de Soheil Ayari, Didier Andre și Andy Meyrick a fost câștigătoarea clasei neoficiale a cursei 'propulsată pe benzină', cu patru tururi de pistă în fața celei mai noi rivale ale sale, Lola Aston Martin. Jean-Felix Bazelin, General Manager Dunlop Motorsport, s-a arătat satisfăcut cu aceste rezultate: "Obiectivul Dunlop a fost de a fi cel mai aproape de noile mașini de uzină

Audi și Peugeot, astfel că o clasare pe poziția a patra – și recunoașterea de a fi „cel mai bun din clasa sa” pentru mașinile propulsate pe benzină este un rezultat fantastic ce recompensează dezvoltarea noastră intensă a anvelopelor pentru Le Mans Prototypes din ultimii ani”.

În celelalte clase, Dunlop a obținut trei din top patru poziții în clasa LMP2 Prototype. Echipa franceză OAK ce a obținut locul trei anul trecut a făcut anul acesta un pas pe a doua treaptă a podiumului. Dunlop a sărbătorit de asemenea și poziția a doua în clasa GT1 cu echipa Luc Alphand Aventures Corvette care a repetat succesul obținut în 2009.

În clasa cea mai competitivă, GT2, Dunlop a atins succesul cu noua BMW M3 GT2, marcând revenirea producătorului BMW la Le Mans după mai bine de un deceniu. Totuși, o oprire pentru a schimba un arbore motor la BMW-ul cu numărul de concurs 78, în timp ce acesta se bătea pentru a treia treaptă a podiumului la Le Mans, a împiedicat Dunlop și BMW să consolideze recentul succes obținut de cele două companii: victoria în cursa de 24 de ore de la Nurburgring. Cursa de la Le Mans s-a ținut în condiții de vreme umedă, ceea ce a condus la cel mai rapid și mai dificil eveniment pentru 27 din cei 56 înscrși la start, aceștia fiind cei care au și trecut linia de sosire: o rată de fiabilitate de 48%. Totuși, 11 din cele 19 echipe Dunlop au trecut de steagul caroiat, bătând rata de fiabilitate a cursei cu peste 10%. În prezența a peste 300.000 de fani, Dunlop și-a jucat una din cele mai importante cărți ale sale, noua anvelopă de ploaie TF23 care s-a comportat atât de bine în timpul testelor.

Este combinația abraziune și viteză care face din Le Mans o provocare atât de unică pentru producătorii de anvelope, potrivit lui Bazelin: "Trei mii de mile de cursă intensă și de viteză maximă de peste 225 mph sunt testul ultim pentru o anvelopă de curse. Sunt mândru de performanța Dunlop în a furniza anvelope pentru 19 mașini și rezultatele puternice avute în fiecare clasă. Aceasta ne dă o bază solidă pentru a ne construi succesul la viitorul eveniment Le Mans Series și la viitoarele curse de 24 de ore”.



# Raliul Sibiului - primul macadam din CNR Dunlop 2010



Federația Română de Automobilism Sportiv a programat a cincea etapă a Campionatului Național de Raliuri Dunlop 2010 la Sibiu, în week-end-ul 15-18 iulie. Raliul Sibiului a devenit deja etapa tradițională de deschidere a seriei etapelor pe macadam din campionatul intern de raliuri. Recunoscut pentru duritatea probelor, Raliul Sibiului rămâne deschis oricărui pronostic, mai ales că actualul sezon al CNR Dunlop este extrem de disputat, victoria în primele patru etape fiind obținută de trei piloți diferiți: Bogdan Marișca la Brașov și Cluj, Gergo Szabo la Argeș și Csaba Spitzmuller la Târgu Mureș.

Cu o lungime totală de 424,8 km, din care 147,3 km se întind pe parcursul celor 10 probe speciale, Raliul Sibiului va debuta joi, 15 iulie, cu proba de shakedown. Noutățile etapei sibiene sunt unele din cele mai importante din actualul sezon. Raliul Sibiului devine începând din acest sezon cea mai importantă etapă de raliu, fiind etapă candidată la competiția internațională IRC și aduce o probă mixtă extrem de spectaculoasă în care piloții vor coborî Șanta de la Păltiniș pe macadam, vor urca din nou pe asfalt și vor coborî într-o nouă trecere aceeași Șanta. Startul oficial în Raliul Sibiului se va da vineri, 16 iulie, la ora 16.31.



# Sinaia Forever - CNVC Dunlop 2010 din nou pe circuit stradal

După ce în sezonul 2009 al Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop, dubla de Viteză în Coastă de la Sinaia a adus un suflu cu totul nou în întrecerea internă de profil printr-un nivel deosebit al organizării, anul acesta Trofeul Sinaia Forever propune un redivivus al automobilismului sportiv profesionist pe cel mai atractiv circuit de Coastă.

Circuitul sinăian este unul exclusiv stradal și,

începând cu anul acesta, tinde să devină deja o tradiție în peisajul competițional național.

Programată în perioada 23-25 iulie anul curent, dubla de coastă de la Sinaia este a patra din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010. Aceasta este de altfel cea care a făcut anul trecut cunoscute mașinile de la actuala Grupă I din CNVC Dunlop 2010, traseul sinuos printre casele sinăienilor continuând și anul acesta tradiția.





# Dunlop ROSBK la Pannoniaring 31 Iul - 01 Aug

La sfârșitul lunii iulie, Dunlop Romanian Superbike 2010 va intra în cea de-a doua parte a sezonului competițional, odată cu desfășurarea etapei de pe Pannoniaring. A patra etapă a Dunlop RoSBK se va desfășura în weekend-ul 31 iulie - 01 august pe circuitul de la Sarvar, Ungaria, unde și-au anunțat prezența cei mai importanți piloți ai sezonului, atât la clasa 1000 cc, SuperBike, cât și la clasa 600cc, SuperSport. Următoarea etapă a Dunlop RoSBK 2010 va avea loc la Slovakiaring, conform calendarului competițional, în perioada 3-5 septembrie, iar ultima etapă a sezonului se va desfășura la Pannoniaring, între 24 și 26 septembrie.

## HUNGARORING

Date depre circuit

PANNONIARING - Sarvar - Ungaria

Lungime - 4.740m

Lățime - 11-13m

Linia dreaptă: 700m

Viraje dreapta - 11, viraje stânga - 7

Circuitul se parcurge în sensul acelor de ceasornic.

