



# Autósport és **Formula**

**116**

OLDALON

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

XII. sz. szám, 2008. december - 2009. január

**HAMILTON POSZTERREL!****Taxi**

Potyautasok az F1-es autókon

- **F1:** Az esztendő legjei
- **Rali vb:** Loeb ötödször is a világ tetején
- **MotoGP:** Talmának tetszik a 250

**Autók és lányok**

# HAMILTON

**A legfiatalabb világbajnok**

09001



695 Ft

Rali ob:

**Spici lett a bajnok**



**Jól látja?**

**Nem?**

**Mi segíthetünk!**

**Velünk nem marad le!**

LCD-, plazma és projektoros tv-k Full HD-ban is, házimozí,  
videokamera, digifényképező, navigáció, autóhifi,  
mp3 lejátszó, kiegészítők és  
szinte minden ami szórakoztató elektronika

**Telefon: 06 (1) 422-1607**

**Mobil: 06 (70) 5-666-555**

**1147 Budapest, Telepes utca 2.**

**www.avplanet.hu**

JEGYZET

Bethlen Tamás



## FELEMELŐ

Csak a szépre emlékezem

A 2008-as esztendő utolsó és a 2009-es év első összevont lapszámának főszerkesztői beköszönőjében szólhatnak az évad nehéz és szomorú pillanatairól, de én inkább a legfelemelőbb mozzanatot idézem fel.

Amelynek szerintem Sao Paulóban, az interlagosi pálya pódiuma környékén lehettünk szemtanúi. Ki ne tudná, hogy milyen izgalmakat hoztak a zárófutam utolsó körei, de arra már lehet, hogy csak kevesebben figyeltek, miként mentették ki autójából, és a dobogó alatt elvonulva hogyan kísérték saját garázsába a biztonsági emberek Lewis Hamiltont, hogy amíg ő ott ünnepel, addig az emelvényen egy szomorú szemű brazil pilóta egyszerre élhessen át mennyet és poklot. Felipe Massa, az egykor kissé hirtelen és szeles fiatalember alighanem ekkor lett valójában férfi, aki elfojthatatlan érzelmek és könnyek között ugyan, de képes volt feldolgozni, milyen lehetőséget veszített el, éppen szeretett brazil közönsége előtt. Megindító volt látni, ahogyan a Ferrari versenyzője az egyre jobban rákezdő esőben is hangosan ordító szurkolók ovációjától kísérve a jobbjaival magasba emeli a különleges trófeát, ballal pedig a levegőbe üt... Néhány perc múlva pedig - kívülről szemlélve - már teljes nyugalomban ül a sajtótájékoztatón két egykori világbajnok, Alonso és Raikkönen között, és egyrészt első mondataiban gratulál ellenfelének, másfelől kijelenti, hogy ilyen a verseny. És még csak eszébe sem jut megkérdőjelezni bármilyen történés szabályszerűségét, vagy felhánytorgatni saját csapata hibáit, amelyek miatt még a mezőny legjobb autójával sem sikerült a sportág halhatatlanjai közé kerülnie. Gyorsan tegyük hozzá: egyelőre. A 2007-es botrányév után az is meglepetésnek számított, hogy a verseny végén olaszországi otthonában állítólag saját tévéjén ugráló Fiat és Ferrari elnök, Luca di Montezemolo villámgyors gratulációt küldött a McLaren bajnokának, saját - tíz év alatt nyolc konstruktóri elsődéget gyűjtő - csapatát és versenyzőit pedig a szidás helyett magasztalta. „Felipe a szívek bajnoka... Megmutatta, hogy méltó a bajnoki címre,

és igazi sportember” – jelentette ki a sokat látott sportvezető. Lewis Hamiltonról pedig így nyilatkozott: „Jövőre ő viselheti az egyes rajtszámot, de mindent elkövetünk annak érdekében, hogy azt visszazerezzük.” Csoda-e ezek után, hogy a kibékíthetetlen ellenféltől rövidesen érkezett a válaszüzenet? „Felipe csodálatos versenyzéssel nyerte meg a Brazil Nagydíjat. Szeretném megragadni az alkalmat, hogy tisztelegjek azelőtt, ahogyan vezetett idén és amilyen meggyőző sportembaréssal viselte azt az utolsó pillanatokban, hogy nem nyerte meg az egyéni világbajnokságot” – dicsérte a brazil sofőrt a McLaren ügyvezetője, Martin Whitmarsh.

Bárhogyan is alakul a száguldó cirkusz 60. szezonja, jó lenne hasonló stílusú üzenetváltásokat olvasni a két istálló két gentleman-jének sajtóközleményeiben. És persze egy legalább ugyanilyen érdekes esztendőt látni.





*Csodálatos  
karácsonyt  
kívánunk!*

**WWW.TALMATREND.HU**

<b>Hírek</b>	6	<b>A WTCC belülről</b>	68
Érdekességek, információk a világból		A túraautó világbajnokság magyar résztvevőjének naplójából	
<b>Különvélemény</b>	14	<b>Változások kora</b>	70
Dávid Sándor rovata		MotoGP: Itt is beköszöntött a pénzügyi válság	
<b>Hajmeresztő finálé</b>	16	<b>Téli tesztek</b>	72
Brazil GP: Hamilton ért a csúcsra		Talmácsi Gábor kezdi érezni új, 250-es motorját	
<b>A legnagyobb kaland</b>	22	<b>Távol, Keleten</b>	74
Világbajnoki döntő Sao Paulóban		Hirvonen nyert, Loeb a bajnok	
<b>Igazságos osztozkodás</b>	27	<b>A hibázhatatlan</b>	76
Hol pihennek a Braziliában kifulladászt F1-es sztárok?		Sébastien Loeb ötödszörre, de nem utoljára	
<b>Eredményhirdetés</b>	28	<b>Bajnokavatás Baranyában</b>	78
A Formula-1 2008-as esztendejének legjei		41. Allianz-Mecsek Rallye: Spiciek a csúcsra értek	
<b>A bajnok</b>	34	<b>Versenygyár</b>	86
Lewis Hamilton lett az F1 legfiatalabb világbajnoka		Ahol az SRTH autója készül...	
<b>Mr. Állkapocs búcsúja</b>	42	<b>Zónasikerek</b>	98
David Coulthard csodálatos pályafutása		A nemzetközi túraautózás magyar szereplőinek kimagasló eredményei	
<b>Stílusváltás F1 módra</b>	48	<b>Egy autó és egy lány</b>	98
Technikai szabályváltozások 2009-re		Formula Renault	
<b>A lengéscsillapító</b>	52	<b>Bajnokok Tornája</b>	105
Újszerű megoldás a menetstabilitás fokozására		Sikeres évbúcsúztató a Hungaroringen	
<b>Kik lesznek a befutók?</b>	54	<b>Villantó</b>	106
Kevés a szabad hely, sok a jelentkező		Bemutató: Nissan 370Z	
<b>Potyautasok</b>	56	<b>Forgó morgó</b>	113
Amikor az együléses autókval ketten kocsikáztak		Teszt: Honda Accord	
<b>Nem feledett csapattárs</b>	60	<b>Formula posta</b>	
Bernd Schneider emlékei Kesjár Csabáról		Dávid Sándor rovata	
<b>Motorsport hírek</b>	62		
WTCC, DTM, GP2, A1GP...			



**LEWIS  
HAMILTON**





# TÁVOZIK A HONDA

A gazdasági világválság az F1-re is lesújtott: a Honda bejelentette, hogy azonnali hatállyal kivonul a száguldo cirkuszról. Takeo Fukui elnök a pénzügyi nehézségekkel indokolta a váratlan döntést, amely nem csak a sportágot, hanem az egész autópárt sokkolta. Ross Brawn csapatfőnök és Nick Fry ügyvezető válságstábot hozott létre, ugyanis feltett szándékuk, hogy az anyacég nélkül is egyben tartják a brackley-i csapatot. Ígéretük szerint felhajtának egy új tulajdonost, ami

nem ígérkezik könnyű feladatnak, de állítólag már közvetlenül a bejelentés után is többen érdeklődtek a csapat felvásárlása iránt. A Honda márciusig támogatásáról biztosította a csapatot, de kedvező esetben erre nem lesz szükség. Ha Brawnéknak valóban sikerült becserkészni egy új tulajdonost, a motor miatt már nem kell aggódnunk: a kitűnő maranellói kapcsolatokkal rendelkező szakvezető állítólag leszervezte, hogy az együttes

megkapja a Ferrari erőforrásait. A 2009-es idényre korábban vérmes reményekkel készülődő gárdánál csak Jenson Buttonnak van szerződése, míg Rubens Barrichello helyére Bruno Senna és Lucas di Grassi is pályázik. A Honda 2000-ben motorszállítóként tért vissza az F1-be, 2005 végén pedig felvásárolták a BAR-t és azóta gyári istállóként vannak jelen. 2006-ban a Hungaroringen Jenson Button révén az egylet

megszerezte első győzelmét, az utóbbi két idény azonban gyatrán sikerült a csapat számára. Nem elképzelhetetlen, hogy a Hondán kívül más csapatokat is érzékenyen érint a gazdasági válság. A Williams főszponzora, az AT&T súlyos veszteségeket szenvedett el 2008-ban, ami hatással lehet a pénzügyi problémákkal bajlódó együttesre, s nemrég a Toyotáról is elterjedt, hogy a sikertelenség és a túlságosan magas költségek miatt lezárhatja F1-es projektjét.



## LÁBÁT TÖRTE

Kerékpárbaeset következtében lábát törte a Red Bull Racing versenyzője, Mark Webber, aki az általa szervezett jótékonyági erőpróba nekiütött egy terepjárónak. A baleset Tasmaniában, Port Arthur városának közelében történt. „Úgy tűnik, hogy a téli

tesztprogramból kimarad, de arra számíthatunk, hogy jövő márciusban Mark ott lehet az évadnyitó futam rajtrácsán, Melbourne-ben. Mark megkönnyebbülten nyugtázta, hogy a jármű sofőrje nem sérült meg és köszöni a jókívánságokat családjának, barátainak és

rajongóinak” – tudatta hivatalos közleményben a Red Bull Racing csapata. Webber jótékonyági erőpróbája – amelynek résztvevői öt nap során mountain bike-ozással, kajakozással és trekkinggel 250 kilométer teljesítenek – idén negyedszer került megrendezésre.



## FERRARI AJÁNDÉKÖTLETEK

Igazán könnyű dolga van azoknak, akik Scuderia-rajongókat szeretnének megajándékozni, hiszen már a GPSshop kínálatában is kaphatóak azok a Ferrari ajándécsomagok, amiket a csapat 2008 karácsonyára állított össze. Az elegáns díszdoboz háromféle termék kombinációt rejt: Ferrari sál és sapka; fém kulcstartó és bögre, vagy nyakbaakasztható kulcstartó és bögre. Az ajándécsomagok a Gpshop üzletében vásárolhatóak meg (Budakeszi, Fő u. 126., www.gpshop.hu), ahol ezen kívül még számtalan, jobbnál-jobb

ajándéknak valót találhat minden autó- és motorsport-rajongó, legyen szó Formula-1-ről, WRC-ről vagy MotoGP-ről.

## BARÁTNŐ

Annabelle Bond, a Vodafone-vezérigazgató Sir John Bond lánya a McLarent irányító Ron Dennis új barátnője – szimatolták ki a brit bulvárlapok. A 61 éves szakembertől 22 évvel fiatalabb hölgy igazi kalandornak vallja magát, többek között megmásztá

már a Mount Everest-et is, ráadásul nagyon hasonlít Lisa Dennisre, akitől a csapatfőnök idén vált el. Meg nem erősített pletykák szerint a pár házassága a kalandornő miatt futott zátonyra: amikor tavaly a kémügy miatt házkutatásokat tartottak a McLaren illetékeseinél, Dennisék dél-franciaországi villájában a rendőrök összefutottak a szökecséggel, s ezt a jegyzőkönyvben is rögzítették...



Már a Toyota, a BMW és a McLaren is nyilvánosságra hozta a jövő évi versenygép bemutatójának időpontját: a japánok és az angolok január 16-án, egyelőre ismeretlen helyszínen illetve Wokingban, míg a bajorok január 20-án, Valenciában tárják a nyilvánosság elé 2009-es teremtményüket. Érdekes, hogy a hagyományaitól eltérően a Toyota idén nem tart rendezvényt az új versenyautó bemutatója kapcsán, a japán egyet „az F1-es költségsökkentés híveként” internetes honlapján tárja a nyilvánosság elé a TF109 kódjelű konstrukciót. Az autó első próbakörreire egyébként a portugáliai Algarve Motor Park vadonatúj aszfaltsíkján tartandó kollektív gyakorlás nyitónapján, január 20-án kerül sor. Az eseményen ott lesz a két versenyző, Jarno Trulli és Timo Glock, valamint a csapat vezetője is.

**Fernando Alonso** meglepetésre népszerűbbnek bizonyult Lewis Hamiltonnál azon a szavazáson, amelyet a Times című brit lap internetes kiadásának F1-es blogja írt ki. Az eredményt – mivel internetes voksolásról van szó – érdemes fenntartásokkal kezelni, ugyanis a spanyol drukkerék már többször is demonstrálták, hogy meglehetősen aktívak a világhálón: az évadzáró előtt például gyűlölet-websitet indítottak a brit ellen. A szavazáson a képzeletbeli dobogó legalacsonyabb foka a vb-ezüstérmésé, a ferraris Felipe Massáé lett, aki a BMW-s Robert Kubicát és a Toro Rossós Sebastian Vettelt előzte meg. Meglepetésre a tavalyi bajnok Kimi Räikkönen csak a 6. helyen végzett.





# A NAGY VÁLÁS

Brit sajtóértesülések szerint válik az F1 78 esztendőös mogulja, Bernie Ecclestone és neje, a nála 28 esztendővel fiatalabb és 29 centiméterrel magasabb Slavica. A pár 24 éve él házasságban és két lányuk is született: Tamara 24, Petra 19 éves. A horvát származású

Slavica állítólag már elhagyta a család otthonát és lánya, Petra Temze-parti lakásába költözött. A válás cifráinak ígérkezik, hiszen a pár becslések szerint 4 milliárd dolláros vagyonnal rendelkezik, ráadásul adózási okok miatt csaknem minden a Slavica nevében van.



## SCHUMACHER TORNÝOK

A világ egyik legexkluzívabb felhőkarcolójának tervezésébe szállt be Michael Schumacher. A többszörös világbajnok egyben a névadója is a vízmedencébe süllyesztett alapzatú és a versenyautók aerodinamikai sziluetjét követő toronynak, amely Dubaiban épül. Noha az Egyesült Arab Emírátsuk-beli nagyvárosban minden hétre jut egy extravagáns felhőkarcoló, a

Schumacher közreműködésével készülő új torony még ott is képes szenzációt kelteni. A LAVA formabontó fiatal német építészeti ugyanis a versenypilóta tapasztalatainak segítségével alakították ki 59 emeletes épületüket. A Dubaiban épülő Michael Schumacher-tornyot hat további, a világ különböző pontjain emelendő, ugyancsak hírességekkel

fémjelzett felhőkarcoló követi. A felhőkarcolót a hópelyhek szerkezete, a jövő technológiája és a Forma-1-es versenyautók áramvonalas kiképzése ihlette. A magasházak általában legkevésbé vonzó részét, az alsó szinteket az óceánjárók fedélzetének mintájára alakították ki. A torony tetején elhelyezkedő apartmanok 270 fokos panorámát kínálnak a Boldogság-szigetre.



## ISMÉTLÉS

Fernando Alonso szeretné ismét vb-esélyes csapatát kovácsolni a Renault-t, míg Nelson Piquet hasznosítani szeretné az idei tapasztalatokat 2009-ben. „A múltban már nyertünk együtt bajnokságokat és a következő néhány szezonban feltétlenül meg akarjuk mutatni, hogy képesek vagyunk megismételni a sikereket” – mondta új szerződésének bejelentése kapcsán Alonso. Piquet hangsúlyozta: „Jövőre már a kezdettől fogva erős szeretnék lenni.”

## ÁTPÁRTOLT

Felbontotta motorszállítói szerződését a Ferrarival és leszerződött a McLaren-Mercedes csapatával a Force India. Vijay Mallya csapata a Mercedes-Benz-től motort, a McLarentől pedig váltót, hidraulikus rendszert és KERS-t kap majd. „2009-ben egy vadonatúj autót állunk majd ki. Jómagam úgy látom, hogy 2010-ben talán már lehet esélyünk a győzelemre,

jövőre pedig már azzal is nagyon elégedett lennék, ha rendszeresen pontokat szereznénk. Ez nagy előrelépés lenne” – nyilatkozta a bejelentés kapcsán Mallya, aki kisebb átszervezés keretén belül a csapatfőnöki tisztséget is átvette. Az előző csapatvezető, Colin Kolles távozott az istállótól, s új műszaki vezetőt neveznek ki Mike Gascoyne helyére is. Fontos újdonság, hogy az operációs igazgató a McLarentől érkező Simon Robert lesz.



Az új McLaren-kapcsolatnak könnyen az is következménye lehet, hogy a britek beleszólnak a Force India pilótáinak kiválasztásába

Noha a gazdasági válság következtében az Allianz biztosítótársaság veszteségesen zárta 2008 harmadik negyedét, a cég nem tágt az F1 mellől: meghosszabbították a Williams istállóval évek óta fennálló szponzori szerződést. Hivatalos közlés szerint az Allianznál elégedettek a szponzorációs programmal, mert a Formula-1-en keresztül fontos, a közlekedésbiztonsággal és a kockázatmenedzsmenttel kapcsolatos üzeneteket tudnak eljuttatni partnereikhez. Az új megállapodás időtartamát és pénzügyi részleteit nem hozták nyilvánosságra.

Dicsérik a Williams-Toyota istállónál az első idényét 9 egységgel az egyéni tabella 15. helyén záró **Kazuki Nakajimát**. Rod Nelson főmérnök szerint az ex-F1-es Satoru Nakajima csemetége szenzációs fejlődésen ment keresztül az idény során: „Ha összehasonlítjuk az év eleji Nakajimát az év végével, láthatóvá válik, hogy milyen óriási a változás” – méltatta a fiatal versenyzőt a brit szakember.

Kitüntették hazájában a vb-ezüstérmes **Felipe Massát**, a Ferrari versenyzője a Racing című motorsport-szaklap által idei teljesítményének elismeréséül Aranyisak-díjban részesült. Díjazták Rubens Barrichellót és Nelson Piquet-t is: a Honda versenyzője Ezüstsak-díjat kapott, miután idén nagydíj-indulási rekorderré lépett elő, az ifjú sofőr pedig Bronzsak-díjas lett a Renault-nál töltött – dicsőségesnek legkevésbé sem mondható - debütáló idénye miatt.

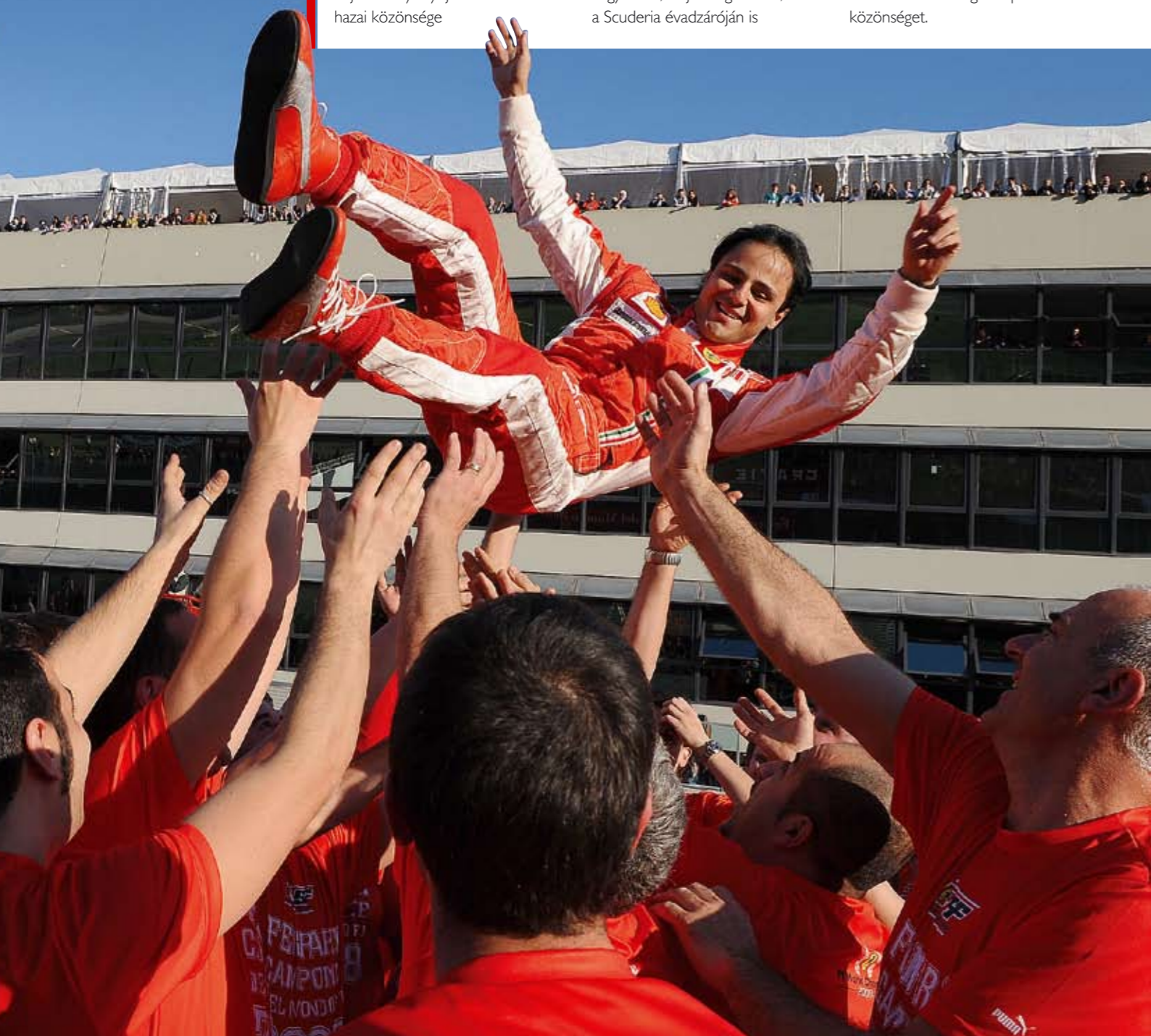


# ELISMERÉS

Felipe Massa nem nyerte meg a világbajnokságot, de küzdeni tudásával és hozzáállásával kivívta a Ferrari-vezér Luca di Montezemolo tiszteletét. „Szeretnék tisztelegni Felipe előtt és nem csak azért, mert domináns teljesítményt nyújtott a hazai közönsége

és igazolta, hogy megérdemli a bajnoki címet, hanem azért is, mert a pályán kívül rendkívüli érettségről és sportemberségről tett tanúbizonyságot. Csodálatos bajnok, csodálatos ember!” – tudatta közleményben a nagyfőnök, majd Mugellóban, a Scuderia évadzáróján is

megismételte a kijelentését. Az eseményen egyébként a vb-t ezüstérmesként záró Felipe Massát bajnoknak kijáró ünnepségekben részesítették, s a brazil sofőr márkatársával, Kimi Räikkönennel együtt bemutatóval örvendeztette meg a népes közönséget.



## UTCÁRA MENTEK

80 ezren voltak kíváncsiak arra az utcai Formula 1-es utcai demonstrációra, amelyet a Red Bull Racing istálló tartott David Coulthard

közreműködésével a Brazil Nagydíjat megelőző hétvégén, Buenos Aires-ben. A Renault csapata is a lovak közé csapott: októberben Guyancourt-ban,

Kijevben és Lisszabonban, november elején Új-Delhiben, a hónap végén pedig Sao Paulóban tartotta meg roadshow-jának egy-egy állomását.

## TARTÓSÍTÁS

Három versenyt kell kibírnuk 2009-ben az F1-es erőforrásoknak – döntött a költségcsökkentés jegyében az istállók új érdekvédelmi

szervezete, a FOTA. A november végén, Genfben tartott ülésen eldőlt az is, hogy a sportágban jelenlévő gyártóknak fel kell készülniük arra, hogy évi 10 millió eurós költségen 25 motort ajánljanak a kiscsapatoknak.



## PARTNER

Öt évre szóló szerződést írt alá Bernie Ecclestone a dél-koreai LG Bernie Ecclestone a dél-koreai LG elektronikai mamutcéggel, amely a kontraktus értelmében a száguldó cirkusz hivatalos elektronikai partnere lesz. A pénzügyi részleteket nem hozták nyilvánosságra, azt viszont igen, hogy a cég logói feltűnnek majd a versenyek közvetítése során.



## Csapatfelállások 2009-ben

Csapat	Versenyző	Versenyző	Tesztpilóta
Ferrari	Felipe Massa	Kimi Räikkönen	
McLaren	Lewis Hamilton	Heikki Kovalainen	
BMW	Nick Heidfeld	Robert Kubica	
Toyota	Jarno Trulli	Timo Glock	
Renault	Fernando Alonso	Nelson Piquet	
Red Bull	Mark Webber	Sebastian Vettel	
Williams	Nico Rosberg	Kazuki Nakajima,	Nico Hülkenberg
Honda			
Toro Rosso	Sebastien Bourdais	Sebastien Buemi	Takuma Sato
Force India	Giancarlo Fisichella	Adrian Sutil	Pedro de la Rosa, Paul di Resta

## Bernie Ecclestone

védelmébe vette az újdonsült világbajnok Lewis Hamilton, aki idén számos alkalommal ért az a vád, hogy túlságosan arrogáns. Az F1-mogul kijelentette: „Ez az egész nonszensz. Lewis nagyon sok mindent elért már és bármelyikünk számára véresen nehéz lenne a helyében lenni. Talán picit túlságosan magabiztos, de nem szabad megfélemlenünk arról, hogy ugyanezt mondták annak idején Michael Schumacherről is.”

Noha számos bírálatot kapott a teljesítménye miatt, **Heikki Kovalainen** elégedett a McLarennél töltött első idényével és 2009-re javulást ígér. „Jól érzem magam a csapatnál. Nincs semmi olyasmi, ami negatívum lenne, vagy bánnék. Megszereztem az első pole pozíciót, nyertem egy futamot és számos jó dolog történt velem az idén. Téli megvizsgáljuk a dolgokat, és jövőre megpróbálok javulni” – mondta a finn.

Arany kormánykerék-díjban részesítette **Lewis Hamilton** a Bild am Sonntag című német lap, az átadásra november 5-én, a berlini Ullstein-csarnokban került sor. A világbajnokot az eseményre elkísérte barátnője, Nicole Scherzinger és a Daimler AG vezérigazgatója, Dieter Zetsche is.

**Sebastian Vettel** bevallotta: nem számított arra, hogy a 2008-as idény ennyire jól sikerülhet számára. „Nagyon büszke vagyok” – mondta a Red Bullhoz igazoló fiatal tehetség. „Sok pontot szereztünk idén és a tabella nyolcadik helye is sokkal jobb annál, mint amire számítottunk. Hihetetlen volt ez az év számunkra.”



# UTOLSÓ ESÉLY

Nico Rosbergnek elege van a Williams-Toyota istálló gyengélkedéséből: a németnek érvényes szerződése van 2009-re is a csapattal, s ha jövőre nem tapasztalt érdemi javulást, távozik a brit egylettől. A fiatal titán attól tart, hogy úgy

járhat, mint Jenson Button a Hondánál: „Számomra Jenson még mindig az egyik legjobb versenyző, de a piaci értéke jelentősen megcsappant azóta, hogy 2004-ben harmadikként zárta a bajnokságot” – adott hangot aggályainak Rosberg.



## TÁVOZIK

Kiszállt a Toro Rossóból Gerhard Berger, akitől 2006 óta birtokolt 50 százalékos tulajdonrészét a másik társtulaj, a Red Bull vásárolta vissza. A szakítás váratlan, hiszen úgy hírelt, hogy a Red Bull akar túladni a részén, Berger pedig megpróbálja egyben tartani az istállót. Az osztrák szerint békében váltak el, ugyanakkor a csapat

jövőképet borúsán látja: „Az új szabályok nem teszik lehetővé a javulást egy olyan kiscsapat számára, mint az STR. Dietrich Mateschitz pedig inkább a Red Bull Racingre fog összpontosítani, az STR támogatása kisebb lesz, ami meggátolja az istállót abban, hogy előrelépjen a hatodik helyről” – nyilatkozta a száguldó cirkuszt versenyzőként és szakvezetőként is megjáró Berger.

## AJÁNDÉK AUTÓ

A Bethesda Gyermekkórház a gyógyászati készülékek támogatásán túl idén még szokatlan ajándékot, négy Forma-1-es kisautót is kapott az ING Biztosító gyermek-egészségügyi alapítványától. „A négy pedálos Forma-1-es kisautó reményeink szerint két célt is szolgál majd a kis betegek számára: ezek közül az egyik a játék, míg a másik a rehabilitáció, hiszen az kisautók segíthetnek a mozgáskoordináció fejlesztésében



is” - mondta Dr. Kótiné Somfai Ágnes a Biztosító kommunikációs igazgatója. Az adomány egyben kapcsolódik az ING Forma-1-es szponzorációjához, hiszen az ING immár második éve az Renault F1-es csapat főtámogatója.

## KIVÁLTSÁGOS

Kiváltságos helyzetben van a McLaren istállónál Lewis Hamilton, akinek Ron Dennis még azt is megengedi, hogy megtartsa néhány győzelmi trófeáját. „Megtarthatom például azt, amit az első dobogós helyezésemért, az első győzelmemért, az első monacói győzelmemért és az első bajnoki címemért kaptam. Nagyon örülök ennek” – újságolta Hamilton. Hasonló kedvezményt Dennis még az olyan McLaren-sztároknak sem tett, mint például Ayrton Senna, Alain Prost és Mika Häkkinen.

**AKCIÓ!  
HASZNÁLJA KI A RENDKÍVÜLI ALKALMAT,  
ÉS FIZESSEN ELŐ**

# 440%

**KEDVEZMÉNNYEL  
az Autósport és Formula  
Magazinra!**

Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postaládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!

**Előfizetés:  
1 évre - 4490 Ft  
½ évre - 2990 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](mailto:elofizetes@formula.hu)

Autósport és  
**Formula**  
Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazin:

egy évre - 4 490 Ft  fél évre - 2 990 Ft

Név: \_\_\_\_\_

Lakcím: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

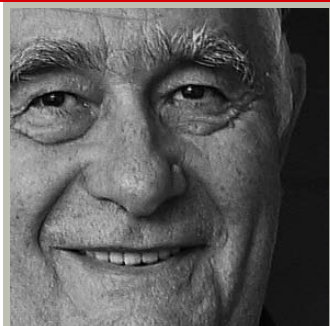
E-mail: \_\_\_\_\_

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](mailto:elofizetes@formula.hu)





# KARIZMA

Mi az, ami Massából és Hamiltonból egyaránt hiányzik?

Ayrton Senna nem volt annyival jobb versenyző Prostrnál, Piquet-nél, vagy Mansellnél, mint amennyivel többre értékeli az utókor, vagy amennyivel már életében is többre tartották mindenki másnál.

És így van ez mindazokkal, akiket a közvélemény kiemel még a világbajnokok sorából is: Jackie Stewart, Niki Lauda, Manuel Fangio és a többiek. Ezeknek a kiemeléseknek reális alapja tulajdonképpen nincs, a más korokban versenyzők eredményei nem vethetők össze, az egyetlen összehasonlítási alap az emlékezés. De még azzal is baj van, hiszen csak nagyon kevesen láthatták Fangiót és Schumachert életük során.

Mégis van valami, amelynek alapján ezek a rangsorok, alá és fölé rendelések kialakulnak, és állandósulnak. Ez a valami pedig a karizma. A karizma görög szó, és a sokféle jelentése közül az egyik leghasználhatóbb: „szinte természetfeletti megnyerő, meggyőző erő”. Amellyel a karizmatikus egyén rendelkezik. (Itt és most nem szeretnék ennek a fogalomnak a szerteágazó és filozófiai mélységeibe vesző magyarázatába fogni, csupán annyit jegyezni meg, hogy a régi felfogás szerint ez az erő Istentől való és születésünktől adottságunk, amennyiben ily kivételes egyéniségek vagyunk, egy modernebb felfogás szerint viszont megszerezhető, megtanulható. (Én az előbbit hiszem.)

Nehezen tagadható, hogy a Forma-1 lassan hatvan éves történetének legkarizmatikusabb versenyzője Ayrton Senna volt, akit tragikus halála még magasabbra emelt ebben a misztikus körben, s tett valóban feledhetetlenné. Miközben a karizma nélküli versenyzők tucatjai estek és esnek ki az emlékezés rostáján. Ami a világnak Senna, az nekünk, magyaroknak Kesjár Csaba. Aki ugyan csak a Forma-1 küszöbéig jutott, addig a néhány körig a Hungaroringen, de akit sportszeretete, életvitele, és karizmatikus egyénisége igazi Példaképpé, Idollá emelt. És az ő esetében sem a körök, másodpecsek a döntőek, hanem az ember, az egyéniség. Csaba felnőtt korára igazi férfiszépség lett, tökéletes testalkat, topmodell elegancia, barna bőr; és a gomba alól is világító zöld szemek. Mégsem ez volt a vonzerejének

a titka, hanem a mosolya, a megnyerő egyénisége. Amellyel, s egy akatáskával felfegyverkezve, végigkilincselte a lehetséges támogatókat, és személyesen képes volt annyi pénzt összegyűjteni, amellyel a versenyzést folytatni tudta. Tragikus halála nyitva hagyta a kérdést, „mi lett volna, ha? ...”, de valószínűleg nem is ez a fontos, és nincs is rá válasz. Kesjár Csabát ezek kísérték utolsó útjára, csaknem mind fiatalok. A magyar beat-nemzedék legjobbjai, gyönyörű lányok tucatjai. Azok a fiatalok, akik személyében egyik hőstüket, példaképüket veszítették el, s akik, hiszem, ma is, már középkorúan, ugyanolyan szeretettel emlékeznek rá. Amely szeretet nem lehet csak körökkel és másodpercekkel kiérdemelni... Frankl Andris barátom viszont (lám, hova jutottam egy váratlan fordulattal), azt írta e lap előző számában a várakozás izalmában, hogy szerinte az lenne a legjobb, ha Hamilton és Massa közül egyikük sem nyerne a világbajnokságon, ami ugyan lehetetlen, de az lenne az igazságos – mert egyikük sem érdemli meg a címet a tudása alapján! Megvallom, boldogan olvastam a sorait, és főleg azt díjaztam, hogy ő (Amerikában és Londonban élő, független, hogy úgy mondjam „milliomos” újságíró, volt laptulajdonos), ezt meg is írhatja. Én meg, nyugdíjas kollégája legfeljebb halkán kontrázhatok (brácsázhatok) neki ily finoman: sajnos egyikük sem érett még meg arra, hogy igazi világbajnok legyen. Ha pedig mi ketten, egymástól több tízezer kilométerre ugyanarra következtetésre jutunk, akkor abban biztosan van valami! Andris a technikai hibákat emlegeti föl, és méltán, engem pedig, mint rendesen, a dolog emberi oldala izgat inkább. Jelen esetben, mindkét fiúban, a karizma csaknem teljes hiánya. Én megengedhetem magamnak, hogy mindkettőjüket elfogulatlanul nézzem, de egyikükben sem érzem azt a lelki pluszt, azt a „szinte természetfeletti meggyőző erőt”, amelyet a korábbi világbajnokokban érezni lehetett. Gondoljanak csak Kimi Raikkönenre,

aki ennek az erőnek már akkor a birtokában volt, amikor még csak küzdött a címért éveken át. Vagy a másik finnre, Hakkinenre. Az ember még most, évekkel visszavonulása után sem tud érzelemmentesen gondolni rá. Ezzel szemben akárhonnán is nézem, Lewis Hamiltonban én legalábbis, (másnak lehet más a véleménye), nem érzem a karizmának a jelenlétét. Pokolian tehetséges versenyző, ebben a mezőnyben meg is érdemelte a győzelmet, de azért még sokat kell tenni, hogy valóban a legnagyobb bajnokok sorába emelkedjen. Az, hogy a legfiatalabb világbajnok, nagyszerű. De az nem érdem, hanem állapot. Emerson Fittipaldi, aki évtizedeken át birtokolta ezt a titulust, ebben a meggyőző erőben még hetven évesen is messze e fiúk felett áll... Massából ugyancsak nem sugárzik ilyen „szinte természetfeletti erő”. Kiváló versenyző, olykor tökéletes versenyekre is képes. De nem több. Ez önmagában is nagyon sok, vannak, akik egész életükben nem jutnak el ilyen szintre, ilyen magaslatokra. Az elvárásoknak azonban nem ez a csúcса, egyszerűen azért, mert vannak ennél sokkal magasabb csúcsok is, amelyeket más, nagy versenyzők állítottak fel. Amiért (a ténymegállapításon felül) nem szabad mégsem kárhoznunk ezeket a fiúkat, az az, hogy minden versenyzőnek, minden bajnoknak az adott mezőnyben kell a legjobbnak lennie! Hamiltonnak és Massának is ebben a mostani mezőnyben kellett versenyeznie és eredményt elérnie – mert nincsen más, nincsen jobb mezőny! Ekképpen a dolgukat elvégezték, jól végezték, lehet örülni. De lehet (lásd fentebb) keseregni is, mert a karizma, sajnos, csak szűkösen van jelen ebben a mezőnyben. És lehet reménykedni is: mert ebben a mezőnyben azért benne van egy sokkal jobb, sokkal erősebb, sokkal karizmatikusabb mezőny csirája is. Megvárom, amíg szárba szökken.



A Forma-1 lassan hatvan éves történetének legkarizmatikusabb versenyzője Ayrton Senna volt, akit tragikus halála még magasabbra emelt ebben a misztikus körben.



## Sao Paulo

Autodromo José Carlos Pace

A pálya hossza:	4,309 km
Versenytáv:	71 kör – 305,909 km
Időjárás:	esős, száraz
Levegő hőmérséklete:	26-30 fok
Aszfalt hőmérséklete:	23-35 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	18 autó
Kiesett:	2 autó

Leggyorsabb kör:  
Felipe Massa 1:13,736



# HAJMERESZTŐ FINÁLÉ

Hamilton lett az F1 legifjabb világbajnoka

Felipe Massa csodálatos teljesítménnyel 2006 után ismét győzött a Brazil Nagydíjon, de csak csatát nyert, a háborút elveszítette. A vb-cím Lewis Hamiltonhoz került, aki drámai hajrában hozta össze a végső győzelemhez szükséges minimumot.

Mészáros Sándor, Bethlen Tamás

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Hraeling

Miután a vb-cím sorsa Sanghajban nem dőlt el, az évadzáró interlagosi összecsapást kéthetes lázas esélylátogatás előzte meg. Hamilton dolga 7 pontnyi előnye birtokában egyszerűnek tűnt, Massának viszont némi reményt adott a hazai pálya, ellenfelének második verseny motorja és az, hogy márkatársának, Kimi Räikkönennek egy évvel korábban hasonló helyzetből sikerült „lebirkózni” a britet. Sao Paulo lakossága is

kitett magáért a város szülőtte érdekében: drukkerek egy csoportja Hamilton likvidálására buzdító nótát énekelt a BMW-s Robert Kubicának, a britre és családtagjaira úton-útfélen fekete macskát dobáltak a babonás „paulisták”, míg komikusok a Vasco da Gama focicsapatának mezét ajándékozták a listavezetőnek, célözva arra, hogy a gárda másodikként zárta a bajnokságot.

**1. Felipe Massa** „Izgalmas nap volt. Majdnem véghezvittük a tervünket. Röviddel azután, hogy áthaladtam a célvonalon, a versenymérnököm szolt, hogy Hamilton mégis bejött ötödiknek és egy ponttal megszerezte a bajnoki címet. Ilyen sport, ezt el kell fogadnom. Azé a titulus, aki a legtöbb pontot szerzi, így gratulálok Lewisnak.”

**2. Fernando Alonso** „Nagyon elégedett vagyok a második helyezéssel. Sikerült előnyt kovácsolnunk a nehéz körülményekből. Maximális teljesítményt nyújtottunk, a csapat rendre jó döntéseket hozott, így magam mögött tudtam tartani Räikkönent. Fantasztikus eredményt hoztunk össze, remek formában zártuk le a szezont.”

**3. Kimi Räikkönen** „Sajnálom, hogy Felipe egyetlen ponttal, ráadásul ilyen drámai körülmények között lemaradt a világbajnoki címről, annak viszont örülök, hogy a csapat ismét a legjobb lett a konstruktorok között. Számomra nem sikerült jól az idei évad, de mindent megteszek azért, hogy jövőre visszavágjak!”

**4. Sebastian Vettel** „Nem tudtam róla, hogy befolyásolom a világbajnokságot. Nehéz volt megítélni, hogy ki lekörözendő és ki nem. Ráadásul egyre sötétebb és sötétebb lett, így még nehezebb volt megítélni, hogy autózik előttem. Az eredménnyel nagyon elégedett vagyok, remek verseny volt.”

**11. Robert Kubica** „Óriási csalódás számomra, hogy az utolsó versenyen elbuktam a bajnoki bronzérmet. Túlcsúsztam sokat hibáztunk ezen a hétvégén és ennek ez lett az eredménye. Hibás információk miatt száraz gumikon rajtoltam, majd beragadtam Sutil mögé. A végén már képtelen voltam javítani.”

**12. Nico Rosberg** „Alapjában véve elégedett vagyok a mai versennyel. Nehéz körülmények között a 18. helyről rajtolva a 12. pozícióban futottam be. Érzésem szerint elég jól mentem, a rajtomban sem sikerült rosszul. Hosszú volt ez az évad, nagyon várom már a téli időszakot. Köszönet a csapatnak, Lewis-nak pedig gratulálok.”

**13. Jenson Button** „Három pozíciót javítottam az első körben, de aztán beragadtam a forgalomban. Emiatt három kiállós stratégiára váltottunk, de a kocsik hiába voltak gyorsak, és nem működött. Hiába variáltunk az esőgumikkal is, az sem fizetődött ki. Nehéz és kiábrándító évadot zártunk le ezzel a mai versennyel.”

**14. Sebastien Bourdais** „Jól sikerült a rajtomban, de száraz gumikon nagyon nehéz volt vezetni a kocsit. Hibáztam, Glock megelőzött, majd én mentem el Fisichella mellett. Trulli támadott, ellekezte magát és kitölt a fűre. Ez már a második eset volt, hogy kerszbe tett nekem. A végén már csak küszködtem, képtelen voltam támadni.”



Timo Glock Toyotája is részese lett a világbajnokságot eldöntő utolsó pillanatoknak, de a német az utolsó pillanatokban állítólag azt sem tudta, kik előzték meg

**5. Lewis Hamilton** „Képtelenség szavakba önteni, amit érzek. Azt hittem, hogy a szívem kiugrik a helyéről, amikor szoltak, hogy meg kell előznom Vettelt. Végül az utolsó kanyarban sikerült elmennem Glock mellett, amit csakis Istennek köszönhetek! Az első kanyarnál jártam, amikor szoltak, hogy sikerült. Köszönet a csapatnak mindenért!”

**6. Timo Glock** „Csak a saját versenyemre összpontosítottam. Nem tudtam, hogy én leszek a varázsige a bajnokságban és nem is foglalkoztam ezzel. Fogalmam sincs, hogy Lewis hol ment el mellettem, mert balról és jobbról négy autó is megelőzött. Csak azzal foglalkoztam, hogy pályán tartsam a kocsit.”

**7. Heikki Kovalainen** „Ma az volt a legfontosabb, hogy Lewis-nak sikerült összehoznia azt, amire a világbajnoki cím megszerzéséhez szüksége volt. Nagyon megérdemelte, különösen annak fényében, ami tavaly történt vele ugyanitt. Jömagam a tél folyamán keményebben fogok küzdeni, hogy jövőre én lehessenek a bajnok!”

**8. Jarno Trulli** „Jól sikerült rajt után Massa mögött haladtam, majd száraz gumikra váltottunk. Ekkor beragadtam Fisichella mögé, aki túlságosan lassú volt, de nem voltam elég gyors ahhoz, hogy elmenjek mellette. Amikor végre letudtam, elkezdtem felzárkózni, de az élményem ekkorra már túl messze volt.”

**9. Mark Webber** „Nagyon nehéz volt ma vezetni az autót. Hosszú középső etapot futottunk, de nem volt meg a megfelelő tempóm és emiatt csak szenvedtem. Tudtuk, hogy az edzéseken nem sikerült minden problémát megoldani, ezért ezeket a futamot próbáltuk orvosolni. Sikertelenül. Kiábrándító ez az eredmény.”

**10. Nick Heidfeld** „Kipörögtek a kerekeim a rajtnál, így egy helyben toporogtam. Később előztem néhányat, de a kocsik balansa problémás volt. Próbáltam támadni Webbert, de nem jártam sikerrel, az eső eleredtekor pedig hamar intermediate gumikra váltottam, de ezzel a húzással sem léptem előre. Lewis-nak ezúton is gratulálok.”

**15. Rubens Barrichello** „Örült versenyen vagyunk túl. A végén a legjobb tíz nyomában haladtam és amikor elérted az eső, extrém esőgumikat raktunk fel bízván abban, hogy ez kifizetődhet. Sajnos nem jött össze. A kocsik versenyképesek voltak, de az időjárás miatt nem tudtuk megmutatni. Emelt fővel vittük végig ezt a borzalmasan nehéz évadot.”

**16. Adrian Sutil** „Jól zártuk az évet, mert most legalább elmondhatjuk magunkról, hogy megpillanthattuk a kockás zászlót. A verseny végén extrém esőgumikra váltottunk a sötét fellegek láttán, de nem jött be a húzásunk. Szerintem még így is elégedettek lehetünk, mert sikerült két másik autót előtérbe vinnünk.”

**17. Kazuki Nakajima** „Kiábrándító volt ez a verseny, mert számomra gyakorlatilag már az első kanyarban befejeződött. Megsérült a kocsim karosszériája és felfüggesztése, a tempóm pocské volt, így már annak is örülhettem, hogy eljutottam a célig. Hamilton és Massa izgalmas csatát vívott, gratulálok Lewis-nak a sikerhez.”

**18. Giancarlo Fisichella** „Mozgalmas volt ez a verseny. A biztonsági autó után rögtön száraz gumikra váltottunk, ami jó döntés volt. Ekkor egy darabig az első három között haladtam. Később gondjaim támadtak a kuplunggal, emiatt rengeteg időt vesztettem és visszaestem a mezőnyben. Az eredmény gyenge, de a futam eleje kitűnő volt.”

**Nelson Piquet** „Fogalmam sincs arról, hogy valójában mi történt. Lehet, hogy megöktek, de az is előfordulhat, hogy elvesztettem az uralmat az autó felett. A 3-as kanyar bejáratánál a kocsim hátulja kitört és kész. Nagyon bosszant, hogy nem sikerült befejeznem a hazai versenyemet. Köszönet mindenért a csapatnak.”

**David Coulthard** „Rosberg megelőzött hátulról, megpördültem és eltaláltam Nakajimát. Szomorú vagyok, mert nem így akartam lezárni a pályafutásomat. Nem panaszkodom inkább, mert hosszú és jó karrierem volt a száguldó cirkszban. Köszönettel tartozom a csapatnak és mindenkinek, aki támogott engem az évek folyamán.”



2008-ban sem maradt el a rablótámadás Sao Paulóban, ezúttal a Red Bulletin című paddock-pletykalap munkatársaira rottantak rá fegyveres banditák. Az incidens a pályától pár száz méterre, egy közlekedési lámpánál történt, de a rablók akciója sikertelen volt, ugyanis nem tudták betörni a megtámadott kocsi ablakát. A város csapnivaló közbiztonságát jól szemlélteti, hogy az esettől néhány méterre egy rendőrautó állomásozott...

Influenzával és magas lázzal bajlódott a versenyhétvége előestéjén a toytótás Jarno Trulli, aki már azt is fontolgatta, hogy nem vesz részt az idénzárón. „Csütörtökön nem mentem ki a paddock-ba, inkább rászántam az időt a pihenésre, hogy mihamarabb helyrejöjjenek. Pályafutásom során először még az is megfordult a fejemben, hogy nem ülök autóbá.” – mondta az olasz.

Különleges ajándékokat kapott utolsó F1-es versenyének alkalmából David Coulthard: a Red Bull Racing egy mini-gokarttal, valamint egy aprócska overallból, sisakból és versenycipőből álló csomaggal lepte meg a leendő apukát, míg az FIA – ki tudja, milyen okból – egy dísztalapzatra rögzített közlekedési bójával lepte a skót veteránt.



Kanada Formula Unája, Katrina Lesko nem vehetett részt a braziliai döntőn, ugyanis a magát marketing-szakos egyetemistának valló hölgy vízum helyett Visa-bankkártyával próbált Sao Paulóba utazni... A döntőt egyébként a spanyol Ana Bermudez nyerte, míg hazánkat a hungaroringi győztes, Rétfalvi Flóra képviselte.

Lewis Hamilton sikeréért barátnője, a Pussycat Dolls frontánya, Nicole Scherzinger is a helyszínen szorított. A futam hajrájában szemlátomást extázisban szurkoló hölgy később videóüzenetben is köszöntötte kedvesét: mivel a felvételen tizenéves csitri módjára rikácsolt, a nemzetközi sajtó kedvezőtlen fogadtatásban részesítette az üzenetet.

Timo Glock, a Toyota versenyzője cáfolta azt a futam után napvilágot látott feltételezést, amely szerint az utolsó körben szándékosan engedte el maga mellett Lewis Hamiltont. Mivel a helyi drukkerok megorroltak a németre és csapatára, Massa javaslatára a Toyota tagjai álcázva, a Ferraritól és a Renault-tól kölcsönkapott trikókban, brazil focimezekben hagyták el a versenypályát.



Razé a titulus,  
aki a legtöbb  
pontot  
szerzi,  
így gratulálok  
Lewisnak.

Úgy tűnt, a helyiek fáradósága nem volt hiábavaló. Bár a szitáló esőben tartott pénteki edzések után a renault-s Fernando Alonso volt a legjobb 1:12,296-os idejével, Massa „izmosabbnak” tűnt Hamiltonnál. Az első tréningen a két esélyes az első két helyen végezett, míg délután a brazil a 2., a brit pedig csak a 9. helyet mondhatta magáénak. Alonso a szombat délelőtti utolsó gyakorlásán is domináns formát nyújtott, Massa azonban a kvalifikáción már utólérhetetlennek bizonyult: a zárótapban első próbálkozása is pole-t ért volna, második mért körében pedig tovább javított és 1:12,368-nál állította meg a stoppert. Fokozta a ferraris és az ünneplő brazilok elégedettségét, hogy Hamilton – a McLaren által kidolgozott „biztonsági” stratégia miatt – csak a 4. helyre kvalifikálta magát. A két vb-esélyes közé az időmérő legnagyobb meglepetéseként az influenzával bajlódó toytótás Jarno Trulli és Massa hátvédje, a leköszönő világbajnok Räikkönen ékelődött be, míg a 3. soron Hamilton társa,



Heikki Kovalainen és a bizakodó Alonso osztozkodhatott. Massa vasárnap is uralta Interlagost: esős és száraz pályán – a rajt előtt és az utolsó néhány körben is eleredt az égi áldás – egyaránt gyors volt, s magabiztos vezetéssel elsőként haladt át a kockás zászló alatt. Néhány másodpercig világbajnoknak is érezhette magát a brazil, azonban a szakági történelem talán legizgalmasabb utolsó köre keserű csalódást tartogatott számára. Biztonsági stratégiájával Hamilton végig a 4-5. helyen egyensúlyozott, azonban 3 körrel a leintés előtt az egyre hevesebben zuhogó esőben Sebastian Vettel megtámaszkodott és Toro Rossójával a 6. pozícióba szorította vissza. Massa már befutott, családja a Ferrari-garázsban ünnepelt, amikor újabb fordulat következett: a 4. helyen haladó Timo Glock száraz gumikkal próbálta meg befejezni a távot, de az utolsó körben már képtelen volt uralni Toyotáját és előbb Vettel, majd pár száz méterrel a befutó előtt Hamilton is elment mellette, így a McLaren ásza világbajnokként haladhatott át a célvonalon. A sírva fakadó Massa Alonsóval és Räikkönennel pezsgőzhetett a dobogón: a Renault spanyol ásza hibátlan teljesítményének és jól időzített boxkiállításának köszönhetette helyezését, míg a finn a pontoknak köszönhetően megfosztotta a bronzéremtől Kubicit és bebiztosította a Ferrarinak a konstruktóri vb-címet. A vörösök 172:151 arányban

győzték le a rivális ezüstösöket. A titulus sorsának eldöntésében központi szerephez jutó Glock végül Vettel és az új bajnok mögött, a 6. helyen ért célba, s pontot szerzett a McLarennel semmi különöset nem mutató Kovalainen és a verseny elején megpördülésével számos pozíciót veszítő Trulli is.

Az F1 2008-as zárófutamán komolyabb incidensek csak a rajt után történtek: David Coulthard Red Bulljával megpördült és eltalálta Kazuki Nakajima Williams-Toyotát is, így a skót utolsó versenye néhány kanyaron át tartott, a középső régióban pedig Nelsinho Piquet törte rommá a Renault-t. Rajtuk kívül mindenki eljutott a célig az évadzárón.

#### Végeredmény

1. Felipe Massa	W-H-H-W	Ferrari F2008	1:34:11,435
2. Fernando Alonso	W-H-H-W	Renault R28	+ 13,298
3. Kimi Räikkönen	W-H-H-W	Ferrari F2008	+ 16,235
4. Sebastian Vettel	W-H-H-H-W	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 38,011
5. Lewis Hamilton	W-H-H-W	McLaren MP4-23	+ 38,907
6. Timo Glock	W-H-H	Toyota TF108	+ 44,368
7. Heikki Kovalainen	W-H-H-W	McLaren MP4-23	+ 55,074
8. Jarno Trulli	W-H-H	Toyota TF108	+ 1:08,463
9. Mark Webber	W-H-H-W	Red Bull RB4-Renault	+ 1:19,660
10. Nick Heidfeld	W-H-H-W	BMW Sauber F1.08	+ 1 kör
11. Robert Kubica	W-H-H-W	BMW Sauber F1.08	+ 1 kör
12. Nico Rosberg	W-H-H-W	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
13. Jenson Button	W-H-H-EW	Honda RA108	+ 1 kör
14. Sebastien Bourdais	W-H-H-EW	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 1 kör
15. Rubens Barrichello	W-H-H-EW	Honda RA108	+ 1 kör
16. Adrian Sutil	W-S-S-EW	Force India VJM01-Ferrari	+ 2 kör
17. Kazuki Nakajima	W-H-H-W	Williams FW30-Toyota	+ 2 kör
18. Giancarlo Fisichella	W-S-S-EW	Force India VJM01-Ferrari	+ 2 kör

#### Kiestek

19. Nelsinho Piquet	w	Renault R28	1. kör
20. David Coulthard	w	Red Bull RB4-Renault	1. kör

Gumistratégia S=lágy, M=középkemény, W=esős, EW=extrém

#### UE

1. L. Hamilton	98 pont
2. F. Massa	97 pont
3. K. Räikkönen	75 pont
4. R. Kubica	75 pont
5. F. Alonso	61 pont
6. N. Heidfeld	60 pont
7. H. Kovalainen	53 pont
8. S. Vettel	35 pont
9. J. Trulli	31 pont
10. T. Glock	25 pont
11. M. Webber	21 pont
12. N. Piquet	19 pont
13. N. Rosberg	17 pont
14. R. Barrichello	11 pont
15. K. Nakajima	9 pont
16. D. Coulthard	8 pont
17. S. Bourdais	4 pont
18. J. Button	3 pont

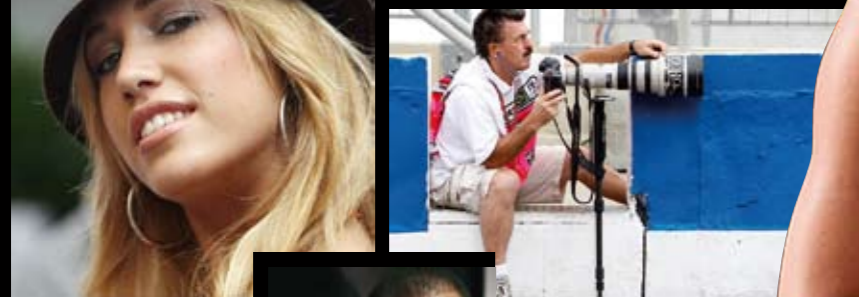
#### Konstruktörök

1. Ferrari	172 pont
2. McLaren	151 pont
3. BMW	135 pont
4. Renault	80 pont
5. Toyota	56 pont
6. Toro Rosso	39 pont
7. Red Bull	29 pont
8. Williams	26 pont
9. Honda	14 pont



# SAO PAULO

Mint már annyiszor, 2008-ben is megkapta a církuszt a pénzéért az a több mint százezer hazai szurkoló, aki jegyet tudott szerezni az interlagosi pályára. Sao Paulóban minden volt: tűzött a nap, esett az eső, zajlott egyhangú körözés és történtek izgalmas előzések, és egyszerre győzött majd veszített az imádott hazai versenyző.



ROYALBEACH Fitnessgépek –futópadok, eliptikus járógépek, szobakerékpárok, edzőcentrumok diszkont áron, kizárólag az importőről: [www.bonsaibp.hu](http://www.bonsaibp.hu); [www.royalbeach.hu](http://www.royalbeach.hu) Jótállás és német minőség. Biztosított szervizhálózat. Témafelelős: Schekk Tamás (30/680-5330)



Bonsai Int. Budapest Kft.  
1023 Budapest Frankel Leo u. 45. Tel: 326-16-49; Fax: 326-16-48;

**royalbeach**<sup>®</sup>  
the sports & action company



# A legnagyobb kaland

Világbajnoki döntő Sao Paulóban

A Swissair menetrendszerű járata finoman landolt Sao Paulo nemzetközi légitikötőjében, és kezdetét vette életem alighanem egyik legnagyobb sportújságírói kalandja, melynek lényege: élőben láthatom, hogyan dől egy F1-es világbajnoki cím sorsa. Mindez a világ egyik leghíresebb pályáján, Interlagosban.

Bethlen Tamás

Getty Images, Hoch2wei, FOP  
Bethlen Tamás

Amíg az ember a tömött repülőn ül, úgy érzi, soha nem tudja majd elfelejteni a 12 órás odautat, amely esetemben még két órányi várakozással is meghosszabbodott, ennyit ültünk ugyanis szerencsétlen társaimmal az ülésekbe szíjazva, mert a hatalmas zürichi hóesés fogva tartotta a Boeingot. Aztán a nyüzsgő reptérről kikaszálódva a 22 fokos meleg, párás levegő, a szálloda luxusa és az előttem álló izgalom reménye mégis azt mondatja velem: jaj de jó, hogy itt vagyok! Persze hiába a fantasztikus klíma, meg a medencéje partján sétálgató „hangulatfelelős” pávák, nekem nem sok időm maradt

létesítmény egy szegénynegyed közepén terül el, lerobbant aprócska házak, viskók és kalnyák, illetve a brazil utcaképhez szervesen hozzátartozó autószerelőműhelyek gyűjtőjében, de a legendás helyszín közelségét az is jelezte, hogy némelyik épületben gokartokat és formaautókat javígtattak. A ring maga egy óriási katlan, amelynek a lelátói csütörtök lévén egyelőre üresek voltak, de a célegyenes melletti médiaközpont lépcsőjéről így is fantasztikus látványt nyújtott a létesítmény. A célegyenes lejtőjére (!) felfestett rajtkockák látványától borsózott a bőröm, és tényleg megilletődve jártam be a még nyitott



sziesztázni, hiszen rohannom kellett az akkreditációmért a Transamerica Hotelbe. Mivel a tömegközlekedést a borzalmas közbiztonság miatt senki nem ajánlotta, csak a taxi maradt. Amikor aztán több mint egy órás autózás után kiszálltam a kocsiból, tisztán láttam, hogy egy 15 milliós városban nem is olyan egyszerű a helyváltoztatás, ami nagy baj, mert nekem minden nap kétszer is meg kell tennem majd ezt az utat.

A szálloda halljában szembe találtam magam Senna óriási portréjával, mellette egy a pilóta emlékére szervezett kiállítással, plasztikákkal, szobrokkal, festményekkel. A legkülönfélébb ajándéktárgyak sem hiányozhattak, a csúcstól a sztár limitált darabszámú replika sisakjainak egyike jelentette, az ára nagyjából 400 000 forintnyi real volt. Ayrton 14 és fél éve halott, de emléke alighanem kitörölhetetlen marad a honfitársak emlékezetéből.

Belépőkártyával a nyakamban már nem volt nehéz a futam helyszínére kikeveredni, a főbejáratnál mégis megtorpantam: olyan érzésem támadt, mintha egy szentélybe lépnék be, de ez bizonyosan nem csak velem, hanem az autósport és az F1 minden rajongójával így van, ha eljut a Carlos Pace pályára. A városi tulajdonban működő

boxutcát illetve a magyar pályához hasonlítva igencsak szűkös paddockot. Előbbiben a szokásos kerékcseré gyakorlatokat végezték az istálló megizzadt szerelői, a Red Bull garázs előtt az attrakciót figyelők között még annak a Coulthardnak az ábrázatát is fel lehetett fedezni, akinek a búcsúfotózása csak pár órával korábban zajlott. A boxok mögött „sétálóutcán” kis asztalok mellett nyilatkoztak a pilóták, mindenki kipihentnek tűnve adta sorozatinterjúját. A legkelendőbb Barrichello volt, de Massát is sokan üldözték, igaz ő csak ritkán állt meg a kamerák és a mikrofonok előtt. A kis Piquet is sietősre vette a figurát, de helyette feltűnt a forgatagban a BMW-alkalmazott és túraautó-menő Farfus, aki szívesen osztotta az információkat.





Az én legnagyobb csütörtöki élményemet azonban egy magyar ember okozta: interjút adott ugyanis Rohonyi Tamás, a verseny promotőre, és nem utolsággal a Magyar Nagydíj kitalálója. A Sao Paulóba élő hazánkfia 30 éve űzi ezt a mesterséget, tulajdonképpen ügyvezetője a rendező vállalkozásnak, de komoly pozíciója és feltehetően bokros teendői mellett mégis meglepően lazán és vidáman fogadott, és legalább két órát beszélgethettem vele. (Hogy miről is, az majd a következő számból derül ki.)

Péntek reggel alig akartam hinni a szememnek, amikor kinéztem az ablakon: az erkély korlátján kóvér vízcseppek sorakoztak. Pedig én szinte csak rövidnadrágot és pólót hoztam az útra, de úgy látszik, a brazil tavasz meg tudja tréfálni a jámbor utazót. (Ez a „tavasz” amúgy is egy kicsit furcsa, hiszen itt nem éled a természet újjá, merthogy a pálmák és a többi egzotikus növény örökké zöld és virágzik.)

A taxisnak reggel két célpontot diktáltam be: a versenypályát és előtte a Morumbi temetőt. Senna sírja a nagydíj helyszínétől nem messze, a város egyik legelőkelőbb negyedében található, húsz- és harmincemeletes apartmanházak és egy szépen karbantartott park ölelésében. A bejáratnál már mutatja is a golyóálló mellényt viselő őr, hová menjünk, de útbaigazításra nem nagyon van szükség: ha nyughely mellé felhalmozott virágokból nem is, az ott dolgozó tévéstábokból rájövünk, hol találjuk a pilótafenomén nyughelyét. Ahogyan senki másnak, ebben a temetőben Sennának sincs sírköve, helyette egy szabvány bronz emléktábla emlékezik meg Ayrtonról. A néhány perces csendes tisztelgés, és a halála tíz éves évfordulójára megjelentetett Formula magazin egy számának a többi emléktárgy közé illesztése közben eszembe jutott az a sok-sok ismerős, akik az évek során a brazil nemzeti hős kapcsán soha nem felejtették el megemlíteni, hogy életük egyik álma ugyanott állni, ahol most én... A pálya környékén aznap már sokkal nagyobb nyüzsgés és rendőri felügyelet fogadott, tíz méterenként álltak a fegyveres egyenruhások, és a sapka-, esőkabát- és fülldugó-árusoktól sem lehetett lépni. A bejáratok előtt egy brazil FI-es magazin tavaly decemberi példányaait osztogatták, én

is kaptam belőle, a címdaláról naná hogy Massa mosolygott a rajongókra. Az ülőhelyek többsége a lelátókon még nem volt foglalt, és szamba-hangulatnak sem volt még nyoma az aszfaltcsik körül. De hogy szombaton és vasárnap azért lehet számítani némi össznépi örületre, az leszűrhető volt azoknak a brazil tinilányoknak a sikoltozásából, akik nem messze a bejáratnál meglátták és letámadták a jövő brazil pilótahősét, Bruno Sennát, és addig nem is engedték el, amíg le nem fényképezkedett mindenkivel. Az unokaöccs amúgy a paddockban is kelendő volt, a riporterek adták egyik kézből a másikba, és a fiatalember sokadszorra is türelmesen nyilatkozott. A többi sztár is megadta a sajtónak, ami megjár neki, még a betegen érkező, meleg sapkában járó-kelő Trulli is mondott egy-két szót a kérdésekre. Hárman azonban a kötelező interjúkon kívül szinte elérhetetlenek maradtak: Raikkönen ki se dugta a fejét a Ferrari helyi főhadiszállásáról, Hamilton és védelmező médiásai gyors léptekkel vágta át a tömeget, és Massa is csak futva közlekedett a paddockban. A brazil bajnokesélyes helyett persze bőven volt, aki nyilatkozott, hiszen édesapja, édesanyja és testvére is népszerű riortalanyoknak bizonyult. Az én pénteki privát kalandomat a hallomásból már ismert két magyar FI-es világbárá

felderítése és megismerése jelentette. Krisztián a Toyota szerelője, Tina a Bridgestone alkalmazottja, mindketten kemény fizikai munkát végeznek csapatuk garázsában. Külföldön születtek és élnek, és török ugyan, de szülei révén jól ismerik a nyelvünket, emellett látszik, hogy örülnek, ha valaki „jó napot”-tal vagy „szia”-val köszön nekik.



Ezen a napon megnéztem a pálya célegyenesen kívüli szakaszait is. A legnagyobb hatást a startot követő lejtős, bafelé döntött balkanyar, és az azt követő kombináció tette rám, el is határoztam, hogy nem a sajtószobából, monitorról, hanem élőben fogom megnézni, hogyan zuhan be ide a mezőny vasárnap délután. A nap legnagyobb tanulsága hazafelé indulva, este ért. Azt hittem ugyanis, hogy

megbeszéltem a csak portugálul tudó reggeli taxissal (Sandro), mikor és hol találkozunk a visszafuvar ügyében. De nem volt sehol, és mivel a lefixált pályaközelemben benzinkút személyzete sem tudott segíteni (gyakorlatilag egy kukkot sem értettem abból, amit mondtak), a kellemetlenül szemerklélő esőben vissza kellett mennem a paddock club kapujához, hogy ott fogjak autót. Az egy kilométeres séta közben – hála a kollégák korábbi intelmeinek – minden szembejövőben rablót láttam, aki majd pisztollyal fogja elvenni a hátizsákomat, benne a laptopommal, fotófelszereléssel, mindenemmel. De megúsztam. A sokadik taxissal indultam a szálloda felé, akivel a nyelvi akadályok ellenére kitérőt kaptunk, hogy Puskás és Pelé a világ legjobb focistái, de Baumgartner azért nem mertem szóba hozni Massa ellenében. Amikor már mindent megbeszéltem, és kimerült a tízszavas közös nyelvkincs, a korábbi napok gyakorlatának megfelelően elő akartam venni a gépem, hogy a napi munkába mélyedjek. De a sofőröm óvatosan lecsukta a notebook tetejét, és az út szélén ácsorgó fiatalokra mutatott, jobb kezéből pedig egy pisztolyt formázott. Ok, jobb a béke, gondoltam, és írás helyett Sao Paulo esti csúsforgalmába és a város fényeibe merültem.

*A legnagyobb kaland*





A szombat valamivel vidámabban köszöntött Sao Paulóra, mint az esős-szeles péntek, a nem túl erős, inkább kellemes napsütésben így én is vidámabban keltem útra a pálya felé. A taxiból már látni véltem a sajtó belépésére kijelölt 7-es kaput, amikor a sofőröm egy laza mozdulattal mégis elkanyarodott, és csak egy újabb óra autózással tudott visszatérni a megfelelő pontra. Mivel nagyon nem siettem, és fix fuvardíjban állapodtunk meg, csak egy kicsit bosszankodtam. Annak pedig kifejezetten örültem, hogy körbeautóztuk a pálya összes kapuját, így megnézhettem a környék szomorú állapotát, meg az ott lakók nem túl vidám és meglehetősen kevés luxussal körbevett életét. Láttam

bodegakápolnákat, ócska áruval tömött boltocskákat, meg lepukkant talponállókat. A helybéliek amúgy próbáltak üzletet csinálni az F1-ből, ezt-azt árultak, illetve rengeteg gyerek loholt a kocsik után, hogy náluk (pontosabban megbízóiknál) parkoljanak az autók. A járművel érkező és a gyalogos tömeg ugyanis ekkorra már hatalmas, és a legendának megfelelően valóban vannak olyanok, akik a bejárat előtt sátrat vernek, vagy hálósákba bújnak, hogy reggel elsőként léphessenek be a pályára. Aki már bent volt, nem rejtette véka alá a véleményét: az üdvrivalgást természetesen Massának, a fújolást Hamiltonnak tartogatta a közönség, de még a Q2-ben kiesett

Barrichellónak is becsülettel osztotta a dicsőretet a publikum. Elárulom, a sajtóközpontban a hasonló volt a hangulat, amikor Felipe megszerezte a legjobb időt, és annak is kitörő öröm lett a következménye, amikor Raikkönen és Trulli is egy-egy hellyel hátrébb tolta Lewist. Amikor aztán saját szememmel láttam a kocsijából kipattanó rajtelső ferrarist a betonfalra ugrani, és örömeiben öklét rázni a nézők felé, tényleg úgy éreztem, kivételezett vagyok. A braziloknak kell a show, és ezt a Forma-1 megadja nekik. Sao Paulóban láttam hatalmas futballstadiont, megcsodálhattam az üresen is lenyűgöző, hosszú karnaváli arénát, de az interlagosi pálya alighanem mindegyiken

túltesz. A legolcsóbb jegyek 370 reálba, azaz 37000 forintba kerülnek, ennek ellenére szombat-vasárnapra megtelnek a lelátók. A paddockon belül aznap végre feltűnt Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet és valamelyik kisgyereke, a állítólag válófélben lévő (és tényleg külön-külön mozgó) Barrichello família, a Massa-rokonság pedig alighanem haza se ment, mert az előző napokhoz képest ismét teljes létszámban képviseltette magát a garázsok mögött. Megjegyzendő: az öcsike meglehetősen sokat szerepel, kifelé menet már rutinosan aratja le a tulajdonképpen Felipének szóló elismerő pillantásokat – furcsa, hogy a legtöbben a nagy ellenfél, Lewis öccsének társaságát is a báty miatt keresik. Előjött magas keréttel és őrkkel körülvett házikójával maga Ecclestone úr is, hogy saját szemével lássa, miként is folynak a dolgok „országában”, rajta kívül Ron Dennis volt még az, aki kiült végre egy kicsit sütkérezni a McLaren-kuckó elé. És hogy ne

az csak pletyka, hogy a Red Bulletin is hasonló sorsra jut...)

Semmivel össze nem hasonlítható élmény volt a PaddockClub boxutca-látogatásának megtekintése, ilyenkor ugyanis nem csak a fotósok, hanem az olyan mezei újságírók is átléphetik a pit lane határát jelzőcsíkot, mint én. Hömpölygött a tömeg a garázsok előtt (ez mondjuk a Hungaroringről is ismerős lehetett), megbecsülni sem merem, hányan is lehetnek a kíváncsiskodók, mindesetre alighanem megdőlt az adott területre és időintervallumra eső legtöbb vakuvillanás világcsúcsa. Az érdeklődők természetesen leginkább a Ferrari előtti helyekért mentek előre, de a többi istálló vezetője is elégedetten dörzsölhette a tenyerét, mert a brazil elit mindenkire kíváncsi volt.

„Fel vagy pörögve!” – állapította meg vasárnap reggel a paddockban Faragó Andris, ahogy fényképezőgéppel toporogtam a garázsok előtt. Ők Szilárdal, operatőr kollégájával együtt

múljon el egy nap sem Senna nélkül, ezúttal a hős nővérét köszöntötte mindenki csókkal a paddockban.

A nap kvalifikáció túli másik „jelentős” eseménye a Formula Una világdöntőseinek megjelenése volt, akik már többnapos kiképzés és összetartás után tették tiszteletüket a pályán. A legutolsó divat szerint felöltötött sok fiatal lány komoly forgalmi dugót okozott a szűk utcáskán, hiszen a fotósok szinte rájuk vetették magukat. Milyen kicsi a világ: a magyar válogatás győztese, Flóra is feltűnt a színen. (Tőle tudtam meg, hogy pár évig biztosan nem folytatódik az italgártó különversenye a szépségeknél, mert állítólag már nem a régi a médiaérdeklődés. Remélem,

rutinosak és nagyon nyugodtak üldögéltek a beléptetőrendszer mellett, tudták, hogy az utolsó napon csak később érkeznek a pilóták és a fontosabb személyiségek. Amúgy velem kapcsolatban igaza volt: abban a pillanatban, néhány órával a futam előtt úgy éreztem, hogy azonnal egy zacskóba kell zárnom valamennyit az interlagosi ring levegőjéből, és hazavinni, hogy mások is megérezzék belőle, amit én most.

A pálya környéke iszonyatosan bedugult, egyedül a különleges matricákkal rendelkező autósoknak nyitottak külön sávot, a nézők pedig áramlottak rendületlenül. A kapun belül már a sűrűn le- és felszálló helikopterek zaja sem tudta elnyomni a korábban általam csak

nagy stadionokban hallott morajlást, a zenét, az öröm hangulatát.

A rengeteg VIP miatt még szűkebb paddockban is hömpölygött a tömeg, a csapatok személyzete tette a dolgát, de a meghívottak csak sétáltak fel-alá, hátha sikerül elcsípni egy csak a tévéből ismert arcot. Ilyenkor tulajdonképpen a sajtó is vadászatot tart, érdekes és fontos személyiségeket szólnak meg a riporterek, csattognak a fényképezőgépek. Ami az én szememnek érdekes volt, az például az nyilvánvalóan a Renault motorokról egyezkedő Briatore és Horner; a kis Piquet-nek tanácsokat osztó Nagy Emo, az indiai turbános méltóságokkal tárgyaló Ron Dennis, vagy a végre-valahára befutott, de magából továbbra sem túl sokat megmutató Hamilton-család, élen Lewis barátnőjével.

Az időjárás hihetetlenül változékonyak bizonyult. Az egyik pillanatban a napsütés képes volt vörösrre perzselni a karomat és az arcomat, máskor meg hirtelen felhő ereszkedett a pályára, hogy szemerkélő esőt bocsásson a nézőkre. Én éppen azzal voltam elfoglalva, hogy valahonnan egy kis naptejet és egy baseballsapkát szerezzek (a Bridgestone sajtófőnöke könyörült meg rajtam), amikor észrevettem, hogy a Porsche Szuperkupa résztvevői vad piruettek közepette bírkóznak a csúszós pályával. A gumiszállító vállalat munkatársai azonban nem voltak megdöbbenve a külső szemlélőnek váratlanul tűnő fordulaton, mosolyogva felelték a kérdéseimre, hogy ők már rég tudták: esős lesz a szezonzáró F1-es verseny.

A sajtózobában pár perccel a start előtt brazil padtársaimnak is elújságtam a hírt, de ők csak mosolyogtak rajtam, és az ég szélére mutattak: ők már a gyülekező fellegekben kitalálták, mi következik. A következő pillanatban hatalmas mennyiségű rázta meg az ablakokat, és akkor zivatar csapott le a pályára, hogy csak az esernyők miatt nem teltek meg a versenygépek vízzel. A startot el is halasztották, de pár perc múlva már elfogadhatóvá váltak a körülmények az induláshoz. (Még jó, hogy a korábbi terveimnek megfelelően nem a célegyene végén vártam a mezőnyt! Egyrészt lemaradtam volna mindenről, másrészt úgy jártam volna, mint a fotós kollégák némelyike, aki már az első körök után csurom vizesen tértek vissza a sajtózobába...)

Ahogy arra számítani lehetett, Massa nem adta ki a kezéből az elsőséget, de Hamilton is számára tökéletes pozícióban autózott. Egyedül a búcsúzó Coulthard és a hazai közönség előtt bizonyítani akaró kis

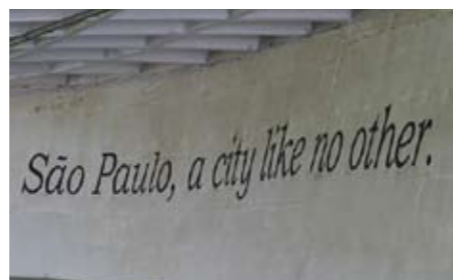




A pódium alatt aztán láthattam a könnyes szemmel a győzelmi trófeát a közönség felé mutató ferrari-ászt, és élvezhettem az esőbe locsolt pezsgő keserű illatát. A győztesek italát aztán a sajtóközpontban meg is kóstolhattam, hiszen minden újságíró asztalára megérkezett egy pohár Mumm, aztán számban a különleges ízrel elcsodálkozhattam azon, hogy Massa mennyire sportszerűen rázza le magáról a Glock-Hamilton manőver valódiságát firtató

kérdéseket, és milyen magától értetődően gratulál ellenfele vb-sikeréhez. Nem sokkal később eljött a pillanat, hogy elhagyjam álmaim F1-es futamának helyszínét. Szomorúan csomagoltam, de egyelőre csak a pályától búcsúztam, nem a várostól és az F1-től, mert hivatalos voltam a szezonzáró Red Bull partira, amelyet a város egyik gigantikus szórakozóhelyére szerveztek. Sajna túlságosan rég jártam már ehhez fogható rendezvényen: felesleges volt pontosan a

Piquet járt pórul, hiszen mindketten gyorsan kiestek. A brit esélyes innentől kezdve végig a 4-5. helyen haladt, és ahogyan telt-múlt az idő, a média képviselői között egyértelmű többségben lévő Massa-szimpatizánsok arcán úgy nőtt a feszültség. Nem sokkal a vége előtt aztán a fiatal Vettel főszereplővé lépett elő, hiszen megelőzte, és vesztes (6.) pozícióba szorította a McLaren ászát. Innentől kezdve a közönség extázisba esett, és a sajtószobába tódult szinte az összes rendező, hogy lássák a csodát. Mivel mindenki csak azt figyelte, sikerül-e visszaelőznie a britnek a németet (és nem sikerült), hatalmas üdvrivalgás fogadta Felipe leintését. Lewis barátnőjének örömeiből sem következtetett senki semmi rosszra (biztosan fogalma sincs a dolgokról!), csak amikor Massa megdőbbsent arcát mutatta a kamera, akkor esett le mindenkinek, hogy valami nem stimmel. De ez már történelem. Nekem két választásom volt: vagy a McLaren garázsa felé rohanok, vagy megnézem a verseny szomorú díjkiosztóját. Utóbbi mellett döntöttem, még akkor is, ha másokkal együtt közben olyan kordonokon kellett áttörnem, amelyek mögé nem léphettem volna be.



meghívóban megjelölt kezdési időpontban érkeztem, így nagyjából három órát vártam, mire elkezdődött a hivatalos „program”, és az ezalkalomra szerződött szombatáncosok az előtérből a színpaddal és táncparkettel kibővített lépcsőzetes elrendezésű terembe vezették a becslésem szerint jóval több, mint ezer fős közönséget. A hatalmas tömeg miatt az csak itthon átnézett fotókból derült ki a számomra, hogy tulajdonképpen együtt bulizhattam a cseppet sem bosszús Coultharddal, a majdnem hössé vált Vettelrel, és Webberrel, Rosberggel, Buttonnal.



# IGAZSÁGOS OSZTOZKODÁS

Hol pihennek a Brazíliában kifulladásig futó F1-es sztárok?

**A fejemet teszem rá. Hogy nem Luca di Montezemolo volt az egyetlen a világon, aki összetörte a TV készüléket, miután Lewis Hamilton nyert.**

Gyorsan azt is hozzá teszem: óriási mázlival győzött a brit fiú. Persze egy szó nem igaz abból, amit Ron Dennis, Martin Withmarsh és Matt Bishop (a McLaren PR-igazgatója) mondanak, hogy ez így volt kiszámítva. Úgy látszik, hogy még ebben a felemelő pillanatban is képtelenek egy őszinte szót szólni. Mert hogy fantasztikus volt a futam, és hogy a tv-nézők is remekül szórakoztak, ahhoz nem fér kétség. Sőt van valami szimbolikus abban

előzése után pár percig azt hihette, hogy tavaly után idén sem jön össze a dolog... Még jó hogy nem volt ideje összetépni a fogadási szelvényt. Egyébként talán így lett igazságos: Hamilton is nyert és a Ferrari is. Ami viszont nem volt sportszerű, az az, hogy az FIA illetékesei közül senki nem gondolt arra, hogy Lewis is felmenjen a díjkiosztó után az emelvényre és a sajtószobába egy valóban sporttörténelmi

jól csinálja, mint például az ING, akkor lehet belőle hasznot húzni, de ehhez nagy türelem és sok pénz kell. Azt, hogy a sport egyre jobban eltolódik a régi vérbeli pályák hangulatától, azt nagyon sajnálom, de a tulajdonosokat csak anyagiak érdeklik. Gondoljunk csak bele: a csodálatos és valóban megismételhetetlen brazil verseny volt idén a finálé, éppen úgy, mint tavaly. 2009-ben viszont hol lesz? Abu Dhabiban. Ahol olyan sok a



**Az FIA illetékesei közül senki nem gondolt arra, hogy Lewis is felmenjen a díjkiosztó után az emelvényre és a sajtószobába egy valóban sporttörténelmi képre**

is, hogy 72 órán belül Hamilton és Obama is egy-egy óriási versenyt nyertek. Remélem, hogy sok reményvesztett ember ezek után rájön, hogy mégis érdemes küzdeni és keményen dolgozni. De volt, akinek nem csak a lelke örült, a pénztárcája is alaposan vastagodott Hamilton sikerére. Történ ugyanis tíz évvel ezelőtt, hogy egy angol úr bement egy fogadási irodába és letett 50 fontot arra, hogy egy ismeretlen, 13 éves kisfiú Lewis Hamilton néven világbajnok lesz a 25. születés napja előtt. Az úr most ment vissza, hogy megkapja a 125 ezer fontos, azaz nagyjából 40 millió forintnyi nyereményét. Furcsa egy érzése lehetett, amikor nézte a brazil versenyt és Vettel

képre. Talán mert ehhez egy kis fantázia kellett volna. Mert kinek lenne ez jó sok százmillió szurkolón kívül... Nem. Majd Monacóban, december közepén, szépen kisüvickolva, szmokingban, mint mindenki más. Ott állni vízesen, piszkosan, fáradtan, boldogan, büszkén Sao Paulóban - ki hallott már ilyet? A nagy eufória után persze fel kell tenni egy másik, a gazdasági és pénzügyi válság közepén nagyon is időszerű kérdést is, amely már a jövőre vonatkozik: milyen pénzekből fog 2009-ben működni a Formula-1? A szponzorok egy része csődbe ment, a többi óriási anyagi gondokkal küzd. Akár mit is mondanak a marketing menedzserek, az F1 - éppen úgy, mint a többi sport - nem létkérdés. Ha valaki

szurkoló, hogy nem is tudom, lesz-e nekik hely. Én megértem, hogy ha ott a pénz, akkor oda is kell menni. De egy antiszeptikus ultra modern borzalomba? A döntőre? Én nagyon remélem, hogy addigra el fog dőlni a világbajnokság sorsa, lehetőleg Brazíliában. Hogy kik között? Ki állhasson rajthoz úgy, hogy övé legyen a 2009-es cím? Vettel, Kubica, Massa és Hamilton. Különben, ha valakiben felmerül, hogy vajon ezekben a hetekben éppen hol vannak a Formula-1 sztárjai, megsúghatom: Kaliforniában. Itt ugyanis a kutya nem ismeri meg őket. Mi több, mehetnek inkognitóban gokartozni Fontanába. Óriási bulik zajlanak majd Los Angeles mellett, de egy ilyen hosszú szezon után megérdemlik a fiúk a kikapcsolódást...



# EREDMÉNY- HIRDETÉS

## A Forma-1 2008-as esztendejének legjei

Ha tartanánk magunkat az F1 hivatalos címeihez, a titulusok kiosztásánál meg kellene elégednünk azzal, hogy az egyéni világbajnoki címet Hamilton, a konstruktóri titulust pedig a Ferrari nyerte. De ugye Önök is érzik, hogy mások is díjakat érdemelnének? Szerkesztőségünk a szezon végén az alábbi elismeréseket osztotta ki...

Mészáros Sándor

Getty Images

### A LEGJOBB VERSENYZŐ

Noha a finálé idejére már elveszítette bajnoki esélyeit, Robert Kubica számos néző és bennfentes szerint akár a világbajnoki címet is megérdemelte volna 2008-ban. Lengyelország jelenlegi legpiacképesebb terméke a többi élmenővel ellentétben gyakorlatilag hiba nélkül teljesítette az évet, szorgalmasan gyűjtögette a pontokat, míg idényének csúcspontjaként Bahreinben az első pole pozíciót, Kanadában az első győzelmet is megszerezte saját maga és csapata, a BMW számára. Kelet-Európa első igazi F1-es sztárja nemcsak magával, hanem a BMW-vel szemben is szigorú volt: többször panaszkodott, hogy a bajorok nem küzdenek elég keményen a vb-címért.

### A LEGJOBB CSAPAT

Nehézkes kezdés után a Toro Rosso istálló csodát művelt 2008-ban. Az előző évben



használt modell átépített változatával, az STR2B-vel az első néhány futamon nem termelt sok babér az együttesnek, a Red Bull RB4-klón, az STR3-as monacói bevetésével azonban felgyorsultak az események. Sebastian Vettel az energiatalos reklámszövegnek megfelelően szinte szárnyakat kapott: szépen gyűjtögette a pontokat, míg a monzai esős hétvégén pole pozícióval és győzelemmel tette fel a pontot az i-re. Az ex-Minardi saját autójával verte a nagytestvér Red Bullt, s vélhetően ez nem csak annak volt köszönhető, hogy a kisebb egyet Ferrari motorja erősebb a nagyobb Renault-jánál.



### A LEGJOBB ÚJONC

Kazuki Nakajima és Timo Glock is először futott teljes idényt a királykategóriában, de mivel korábban már mindketten megízlelheték az F1-et, 2008-ban csak Sebastien Bourdais és Nelson Piquet volt igazi újonc a mezőnyben. A kis Piquet több pontot gyűjtött, mégis Bourdais tűnt meggyőzőbbnek. A Champ Carban szerzett négy bajnoki cím után a francia vállalta az F1-es megmérettetést egy eleinte sereghajtónak tűnő autóval, így jelentős teher alatt kellett megfelelnie a kihívásoknak. Vettel ragyogó teljesítményével könnyedén háttérbe szorította a másik „Seb”-et, aki ráadásul többször hibázott is, ennek ellenére sokat fejlődött és vitathatatlan, hogy új színt hozott a mezőnybe.



### A LEGNAGYOBB BOTRÁNY

2008 legnagyobb botránya nem valamelyik csapat vagy versenyző körül robbant ki: a középpontban maga Max Mosley, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) első embere állt. A sportdiplomata arról az egyik brit bulvárlap olyan fotókat és videofelvételeket hozott nyilvánosságra, amelyeken öt náci – vagy ahhoz hasonló – kosztümben öltözött prostituálttal folytat szadomazo orgiát egy londoni bérházban.



### A LEGSZEBB REKORD

Rubens Barrichellónak nehéz idénye volt a Hondánál, de akadt néhány örömteli pillanata is a veterán sofőrnek. Eredmények tekintetében Silverstone volt a fénypont a brazil számára, ahol az esős káoszban sikerült összehoznia egy 3. helyezést, Isztambul pedig talán egész pályafutása

legfelelőbb versenye volt: 257. alkalommal rajtolt a szálguldo cirkuszban, ezzel felülmúlta a 256 rajtot jegyző Patrese csúcsát, amely az 1993-as Ausztrál Nagydíj óta állt fent. „Rubinhónak” 16 évre volt szüksége a rekord megdöntéséhez, eközben megfordult a Jordan, a Stewart és a Ferrari istállóknál is. A brazil jelenleg 270 rajtnál tart, a folytatás azonban erősen kétséges...

Habár a közvélemény felhördült és az F1 szereplőinek többsége is szót emelt Mosley ellen, az FIA Világtanácsa megerősítette posztján a sokfelé nem kívánatosnak minősített nagyfőnököt, aki jelezte: a 2009-es tisztújításon már nem kandidál az elnöki posztra.



### A LEGNAGYOBB KUDARC

Menet közben fogyatkozott 20 autóra a 2008-as évad F1-es mezőnye, ugyanis Aguri Suzukinak nem sikerült megfékeznie a Super Aguri körül az előző év nyarán megindult pénzügyi lavinát. Miután a Honda elfordult korábbi fiókszponzorától, a versenyzőből lett szakvezető hiába tárgyalt befektető-jelöltekkel: Isztambul előtt az egyet jobb létre szenderült. Szakemberek hamar szétszéledtek, a felszerelések kalapács alá kerültek,



### A LEGNAGYOBB CSALÓDÁS

Habár Heikki Kovalainen is alulmúlta a közvélemény előzetes várakozásait a McLarennél nyújtott teljesítményével, utódja a Renault-nál, Nelson Piquet még nagyobb csalódást okozott a sportág híveinek. Hiába töltötte teszteléssel az előző évet a korábbi háromszoros világbajnok Nelson Piquet ifjú csemetéje, hamar bebizonyosodott, hogy az F1 minden tekintetben túlságosan nagy teher számára. Hibát hibára halmozott és ezen az sem kozmetikázott túl sokat, hogy Hockenheimben némi szerencsével dobogóra tudott kerülni. Hálát adhat az égnek a fiatal brazil, hogy nem rúgták ki már az idény közben és amiatt is, hogy megtarthatja az állását a 2009-es szezonra.

Takuma Sato és Anthony Davidson pedig munkanélkülivé vált. Japán – ahol a kiscsapat mindig nagy népszerűségnek örvendett – jókora felháborodással fogadták a csőd híreit: Tokióban még tüntettek is amiatt, hogy Honda nem dobott mentőövet.





## A LEGHATÉKONYABB CSAPATVEZETŐK

Franz Tost csapatvezető és Gerhard Berger társtulajdonos tandemje minden dicsőretet megérdemel a Toro Rosso 2008-as szereplésével kapcsolatban. Az együttes váratlan előretörésében nem csak a pénz játszott fontos szerepet, hanem az is, hogy az egymást a BMW-s időkben jól ismerő két vezér

hatékonyan dirigálta az istállót: míg Berger a csapat külső ügyeit intézte, addig Tost belül szorgoskodott és kihozta a legjobbat a legénységből, amely gyakorlatilag változatlan a 2005 végén lezárult Minardi-korszakhoz képest. Tostnak ráadásul sikerült feledtetnie azt is, hogy tavaly vademberként könyvelték el amiatt, hogy összeverekedett versenyzőjével, Scott Speeddel.

## A LEGJOBB VERSENY

Minden idők egyik legizgalmasabb, a világbajnoki cím sorsáról is döntő befutót láthatott a nagyközönség az évadzáró Brazil Nagydíjon. Interlagosban nemcsak az időjárás volt szeszélyes kedvében, hanem Fortuna istenasszony is: a



futam elején és végén is eleredt az eső, míg Massát előbb néhány pillanatra kegyeibe fogadta a szerencse, majd Hamilton kedvéért csúnyán kiejtette onnan. A hajrá és az utolsó kör drámai pillanataival a viadal helyet követelt magának a sportág történelmének aranyoldalain és igazi bumm volt a televízióban is: Massa és Hamilton heroikus küzdelme a világbajnoki titulusért számos országban megdöntötte a nézettségi rekordokat.

## A LEGÉRZELMESEBB BÚCSÚ

Elköszönt a száguldó cirkusztól minden idők egyik legnagyobb kvalitású másodhegedűse, David Coulthard, aki hazai versenye, a Brit Nagydíj előtt jelentette be, hogy a 2008-



as idény végén lezárja másfél évtizeden át tartó pályafutását. A skót 1994 óta datálódó karrierje során versenyzett a Williams, a McLaren és az utóbbi négy évben a Red Bull istállóknál is. A 37 esztendőes veterán 12 pole pozíciót, 62 dobogós helyezést és 13 futamgyőzelmet szerzett, legjobb összetettbeli eredménye a 2001-ben elért vb-ezüstérem volt. 535 pontjával „DC” számít a szakági történelem legeredményesebb brit versenyzőjének. Coulthard a jövőben a Red Bull tesztlő-szaktanácsadója lesz.

### Legek

A legjobb versenyző	Robert Kubica
A legjobb csapat	Toro Rosso
A leghatékonyabb csapatvezetők	Franz Tost – Gerhard Berger
A legjobb verseny	Brazil Nagydíj
A legjobb újonc	Sebastien Bourdais
A legnagyobb botrány	Max Mosley szexelése
A legérdekesebb előzés	Hamilton-Räikkönen, Belga Nagydíj
A legnagyobb csalódás	Nelsinho Piquet

A leghevesebb reakció	Luca di Montezemolo
A legnagyobb kudarc	Super Aguri
A legszebb rekord	Rubens Barrichello
A legszebb jubileum	Bridgestone 200. futama
A legérzelmesebb búcsú	David Coulthard
A legérdekesebb újdonság	Villanyfényes futam Szingapúrban
A legnagyobb előrelépés	FOTA megalakulása
A legszimpatikusabb vesztes	Felipe Massa



Grafika: Pintér Péter

## A LEGHEVESEBB REAKCIÓ

Elképesztő érzelmeket váltott ki az évadzáró Brazil Nagydíj utolsó köre, amely a vb-cím sorsát is eldöntötte. Felipe Massa tündöklése és bukása

kapcsán a Sao Paulo közönsége előbb az öröm, majd a bánat miatt tombolt, s hasonló volt a reakció a brazil foglalkoztató Ferrari háza táján is. A maranellóiak egyik szerelője Lewis Hamilton leintésének pillanatában mérgében szétütötte a garázs egyik

üvegparavánját, de még így sem tett túl a márka elnökén, az eseményeket hazulról figyelemmel kísérő Luca di Montezemolo: „Elismerem, darabokra törtem a tévét, nagyon ideges voltam. A lányom a szomszéd szobában nagyon megijedt a csattanástól!” – mondta az elnök.



## A LEGÉRDEKESEBB ÚJDONSÁG

2008-ban a száguldó cirkuszt is elérte az éjszakai versenyzés láza, az F1 is megízlelte az Észak-Amerikában már évek óta hódító trendet. Szingapúr vadonatúj városi pályája éjszakai versenyyel debütált: a Valerio Maioli által tervezett világítórendszernek köszönhetően a belvárosi ringet

1600 nagyteljesítményű reflektorral világították meg, ami a focistadionokban használatosnál négyszer erősebb fényt biztosított a versenyzőknek. Extra érdekesség volt a délkelet-ázsiai futamon az, hogy a versenyirányítás digitális zászlókkal tájékoztatta a pályán száguldó versenyzőket. Előzési lehetőségekben nem bővelkedik az új ring, a látvány azonban varázslatos volt.

Hamilton hajtott végre Kimi Räikkönen ellen az esős Belga Nagydíj hajrájában. Sikanlevágós próbálkozása után a McLaren ásza visszaengedte maga elé a Ferrarival vizes pályán csak küszködő finnt, majd kisvártatva újra elment mellette. A britet időbüntetéssel visszasorolták a 3. helyre, mert a bírák szerint pozícióját visszaadta ugyan, de a szabálytalanságból nyert lendületét nem veszítette el. Noha a Ferrari-hívek üdvözölték a döntést, a határozat annak fényében feltétlenül furcsa, hogy az FIA csak ezután pontosította a kanyarlevágással kapcsolatos előzésekre vonatkozó passzust.

## A LEGNAGYOBB ELŐRELEPÉS

Politikai fronton a Formula-1 2008-ban kissé visszafogottabb volt, mint az előző néhány évben, ráadásul felcsillant a csapatok közötti megbékélés lehetősége is. Forradalmi



áttörésként a Magyar Nagydíj előtti napokban a csapatok létrehozták új érdekvédelmi testületüket, a Formula One Constructors Association-t (FOTA). A szervezetnek minden istálló tagja: a tervek szerint az FIA-val és a FOM-mal együtt dolgoznak majd az új Concorde Egyezmény véglegesítésén és a sport jövőbeli szabályainak kialakításán. A különféle munkacsoportokat is létrehozó szervezet első elnökévé a ferraris Luca di Montezemolót választották, míg az alelnök a totyás John Howett lett.

# BMW JÁTÉK

Nyerje meg a BMW Sauber F1 Team által felajánlott ajándékokat!



Az év végére különleges ajándékokkal kedveskedik a BMW az Autósport és Formula Magazin olvasóinak. Aki december 31-ig elküldi postai (3504 Miskolc Pf. 90) vagy e-mail (formula@formula.hu) címünkre, hány dobogós helyezést szerzett az F1-ben az istálló 2008-ban, az megnyerheti az alábbi értékes ajándéktárgyak egyikét:



BMW Sauber F1 Team Pen Drive  
Csapatsapka  
Az első győzelem emlékére kiadott Zippo öngyújtó  
BMW Motorsport nyakbaakasztó

Jó szórakozást!

## A LEGSZEBB JUBILEUM

Szép jubileumot ünnepelhetett a Valencia vadonatúj városi pályáján tartott Európa Nagydíjon a Bridgestone. Ez volt a 200. nagydíj, amelyen ott voltak a mamutcég bronzcsai. A japán vállalat munkatársai a paddock-ban kiállítottak egy pár aranyszínű gumit, amit a helyszínen tartózkodó híres személyiségek, versenyzők, csapatvezetők a kézjegyükkkel láttak el. A Bridgestone F1-es nagydíj-részvételi mutatói a közeljövőben biztosan tovább javulnak: 2008-ra megkötötték azt



a szerződést, amely kizárólagos beszállítói státuszt garantál a vállalatnak. Az FIA-val aláírt kontraktus értelmében a japán márkának 2011-ig biztosan nem lesz ellenfele a legelit géposztályban.



## A LEGÉRDEKESEBB ELŐZÉS

2008 egyik legérdekesebb momentuma az az előzési manőver volt, amelyet Lewis



## A LEGSZIMPATIKUSABB VESZTES

Bár egyetlen közvélemény-kutató intézettel sem végeztettünk reprezentatív felmérést, biztosak vagyunk abban, hogy a szurkolók közül legalább annyian szorítottak Felipe Massa végső sikeréért, mint Hamilton diadaláért. Az egykor talán túltúlul heves kis brazil mára olyannyira profivá érett, hogy azt is tudja magáról, még

nem tökéletes. Mi több, ha rászólgál a kritikára, be is ismeri a hibáit. A tavalyi hazai versenyén egy szó nélkül tette világbajnokká azt a csapatársát, akihez nem fűzik különösebb érzelmek, idén pedig (ugyancsak otthon) úgy tudott veszíteni, hogy ugyan hullajtott pár férfikönnyet, de minden nyilatkozatában elismerte mclarenes riválisa tudását. A Ferrari ásza az elkövetkezendő években nem csak nációja, hanem tehetsége miatt is megérdemelne egy vb-címet...



# A BAJNOK

Lewis Hamilton lett az F1 legfiatalabb világbajnoka

Hosszú évek munkája gyümölcseként Lewis Hamilton az idei évad végén elérte azt, amire mindig is vágyott, ráadásul úgy, ahogy eddig senkinek nem sikerült: alig több mint 23 évesen lett a Forma-1 történetének legfiatalabb világbajnoka.

Nyüsti Anikó

Hochéwei

A legtöbb Forma-1-es pilótához hasonlóan Lewis is gokartozással kezdte pályafutását. Csupán nyolc éves volt, amikor édesapjától, Anthonytól – aki egyben a menedzsere is – kapott egy száguldó „hokedlit” karácsonyra. Később persze az eredeti ajándékot komolyabb gépre kellett cserélni, de ez volt az a pont, amikor a kislí megmutathatta, hogy akar és tud is versenyezni. Hamilton tíz éves volt, amikor első alkalommal lett gokartban bajnok, a brit Formula Cadet bajnokságát nyerte meg, a kategória valaha volt legfiatalabb győztese lett.







A fiú eredményei igencsak figyelemre méltók voltak: amilyen bajnokságban Hamilton elindult, azt előbb-utóbb garantáltan meg is nyerte.

Lewis ekkor már régóta figyelemmel kísérte a Forma-1-et. Attól a perctől fogva a McLaren szurkolója volt, hogy először látott ilyen versenyt. Ayrton Senna volt a kedvence, s egyben a versenyzésben példaképe. Éppen ezért jelentett számára sokat, amikor az 1995-ös Autosport díjátadón (habár a Sennával való találkozáshoz egy évvel lekészte) találkozhatott Ron Dennisszel. A fiatal kisser minden bátorságát összeszedve autogramot kért a McLaren főnökétől, majd egy beszélgetés után közölte vele, hogy egy napon az ő autóját akarja vezetni, ezért ha lehet, adja meg a telefonszámát is. Dennis a szám mellett azt is az autogramhoz írta, hogy „hívj fél kilenc

év múlva”. Hamilton saját bevallása szerint a mai napig őrzi a cetlit arról a napról, amely végül megváltoztatta az életét. A Hamilton család nagyon keményen dolgozott, hogy Lewis minden versenyére eljuthasson. Feladni nem akarták, mert a fiú eredményei igencsak figyelemre méltók voltak: amilyen bajnokságban Hamilton elindult, azt előbb-utóbb garantáltan meg is nyerte. Ha csak tehetnék, mindannyian elkísérték a versenyekre, még mostohaanyja, Linda is szerepet vállalt, ő volt a „csapat” szakácsa. Ez különösen jól jött a hidegebb napokon, amikor a fűtetlen kisbuszban

Linda forró levesét kanalzhatták. Anyagilag nehezen boldogultak, édesapja állandó, napi munkáját ott kellett hagyja, hogy folyamatosan ott lehessen fia mellett. Anthony nem csak apaként és menedzserként, de minden szerelőként is részt vett a munkában. Emellett minden létező, a versenyekkel nem ütköző pénzkereső munkát elvállalt, hogy jobb körülményeket teremtsen a fia versenyzéséhez. Ennek ellenére néhányszor az anyagiak miatt majdnem feladták. Az egyik ilyen kritikus pillanatban szinte mentőövként érkezett egy váratlan telefon. Egy bizonyos

Ron Dennis kereste Anthony Hamiltont, csupán három évvel azután, hogy megadta a telefonszámát Lewisnak. Dennis és a McLaren visszautasíthatatlan ajánlatot tett, Hamilton csatlakozhatott a McLaren fiatal tehetségeket felkaroló programjához. Ezzel a legfiatalabb versenyző lett, akit Forma-1-es csapat valaha szerződtetett.

Az óriási lehetőség megoldotta a család versenyzéssel kapcsolatos anyagi problémáit, hiszen ettől kezdve a McLaren állta a számlákat, Anthony-nak nem kellett azon gondolkodnia, hogy a hiányzó alkatrészt vajon miből veszi meg a következő versenyre, Lewis-nak pedig csak a versenyzésre kellett koncentrálnia. Iskolába is a McLaren busza vitte, hogy az órák végeztével mihamarabb útra kelhessen a következő versenyhelyszínre. A McLaren tehetséggondozó programja amellet, hogy biztosította a technikai feltételeket, lehetőséget adott arra is, hogy a fiatal versenyzőpalánta beszélgethessen a felsőbb kategóriák McLaren pilótáival. És bár Lewis saját bevallása szerint Ayrton Sennán kívül soha senkit nem bálványozott, azért nagy hatással voltak rá ezek a találkozások például

## BRIT-E VALÓJÁBAN?

Hárpáthy Zoltán (London)

Bár Hamilton hazája már nagyon vágyott egy brit F1 világbajnokra, hiszen utóljára Damon Hill hozhatta haza ezt a megtisztelő címet 1996-ban, a Brazil Nagydíj végeredménye mégis vegyes érzelmeket váltott ki a brit rajongókból. Sokan abban a meggyőződésben álltak fel ugyanis a tévé elől a közvetítés végén, hogy Timo Glock szándékosan engedte el Lewist, és hogy a McLaren pilóta kevésbé érdemelte meg a bajnoki címet, mint ellenfele, a brazil Felipe Massa.



A Facebookon (amely egy Angliában nagyon népszerű, iwiv típusú társadalmi alapú weblap) számtalan Glock-ellenes fórum alakult, amelyeket olyan brit rajongók éltek, akiknek egyáltalán nem tetszenek a sportág legfiatalabb világbajnokának megnyilvánulásai. Szerintük a pontosan ötven évvel az első brit F1 bajnok, Mike Hawthorn után megkoronázott Hamilton egyáltalán nem érdemi meg, hogy az ország mellé álljon. Ennek fő oka, hogy a kedvezőtlen adózás tényét tagadva (a paparazzikat hibáztatva) Hamilton Svájcba költözött, és annak ellenére, hogy a bulvárlapok azt hangoztatták, hogy 2008-ban visszatért Angliába, ott is maradt. Amint az ország gazdasági gondokkal küszködik, egy több tízmillió fontból származó adóbevétel nagy segítségnek számítana az államkasszában, viszont azzal a döntésével, hogy az adóparadicsom Svájcban marad, sok brit szerint csak szóban nyilvánítja ki britségét, és nem nemes tetteivel. Ez a téma legutóbb még a parlamentben vitára is került, ahol kérdőre vonták, miért vallja magát egyáltalán britnek. A pozitív imázs kialakításában az sem segíti az F1 világbajnokát, hogy állandóan a bulvársajtó címlapjain szerepel, legtöbbször kétes hírnevű barátokkal (például a gengszterkapcsolatokkal is rendelkező amerikai rapper szupersztárral, P Diddy-vel), vagy a 30 éves újdonsült barátjával, a Pussycat Dolls pop-csapat vezérének nőjével, Nicole Scherzingerrel. Egy másik ok az ellenszenvre, hogy nagyon arrogánsnak tűnik az interjúkban, a pályán pedig túl erőszakos. Monzában minden lelkiismeret-furdalás nélkül szorította a pályáról

Kubicát és Glockot, aminek folytatásaként a többi F1 pilóta jóvoltából negatív médiakampány indult el vele kapcsolatban. Az ellenfelek szerint gondot jelent, hogy Hamilton agresszíven vezet és nem törődik a biztonsággal, ugyanakkor nem is vesz részt a versenyzők által kezdeményezett GPDA (Grand Prix Drivers Association) biztonsági kampányban, amelynek vezetői Mark Webber, Jarno Trulli és Fernando Alonso. Ebben a fényben kell megítélni ezen három versenyző nyilatkozatait, akik

mindenképpen ellenszenvesnek tartják, hogy a jelenlegi legnagyobb F1-es médiasztár az általuk kiharcolt biztonság jóvoltából fürdök a dicsőségben, de ahhoz semmilyen módon nem járul hozzá.

Lewis viselkedése sokak szerint azért is furcsa, mert a fiatal ember a Londontól északra eső Stevenage-ben, egy tipikus szociális lakásokkal teletűzdelt negyedben nőtt fel. Édesapja elsősorban azért vásárolt gokartot neki, hogy egyfajta irányt adjon érdeklődésének és ne az utcán, illegális tevékenységekbe keveredve nőjön fel. Rajongói kivételesen dicsőretnak tartják, hogy ilyen helyzetből képes volt kiemelkedni és nemzetközi sportbálvánnyá válnia. A brit miniszterelnök, Gordon Brown nemrég nemzeti példaképnek nyilvánította Hamiltont, aki sikerével példát mutathat a szerény körülményekben élő ifjúságnak. A kiemelés nem véletlen: jelenleg nagy gondot jelentenek a brit társadalomban az utcákon lézengő és erőszakos merényleteket elkövető, egyre gyakrabban a késeléstől sem visszariadó tizenéves csoportok. Ugyanakkor dicsőretnak módon Lewis minden sikerét a családjának köszöni, olyan értékeket dicsőítve, amely egyre inkább kiveszik a brit társadalomból.

Az elkövetkező évek során persze minden bizonnyal kiderül, hogy Lewis Hamilton melyik énye nyom többet a latban. A többség azt reméli, hogy az idők során egy botrányoktól mentes, valóban Nagy-Britanniában élő, sportszerű, szerény és családcentrikus világbajnokká válik, akiről majd nem a botránylapok cikkeznek, hanem az objektív, minőségi szaklapok.



## MOTIVÁCIÓ

Ugyan valóra vált Lewis Hamilton álma és világbajnok lett, ám főnöke, Ron Dennis tudja, hogyan lehet valakit még nagyobb teljesítményre sarkallni. A McLaren gyárában, Wokingban áll kiállítva a McLaren F1 LM sportautó egy példánya. Az utcai sportkocsiból összesen öt példány készült, a McLaren sportautóinak 1995-ös Le Mans-i sikerének emléket állítva, amikor öt ilyen autó fejezte be a 24 órás viadalt, az egyik a végső győzelmet is megszerezve.



Az LM három példánya a brunei szultán tulajdona, egyet nemrég vásárolt meg egy magát megnevezni nem kívánó gyűjtő, az utolsó darab tulajdonosáról semmit nem tudni. Az LM ára körülbelül 800 millió forint. Az 1995-ben készült autó a csapatalapító Bruce McLaren versenyzőjére emlékeztetett papaya sárga. Ettől a színtől csak egy alkalommal tértek el, a brunei szultán egyik autóját ezüst-kékre festették. A Wokingban kiállított hatodik, nem hivatalos LM tulajdonképpen a sportkocsi prototípusa, az XP1 LM. Dennis ezt az autót ígérte Hamiltonnak, eredetileg az idei egyéni és a konstruktóri VB címért, ám mivel ez utóbbi nem valósult meg, az ígéret egy kicsit módosult. Már úgy szól, az autó Hamiltoné, ha három egyéni világbajnoki címet nyer a csapattal. Egy már a zsebében van, tehát a következő cél további két cím megszerzése. Amikor a Brazil Nagydíj után Hamilton a gyárba látogatott, az ünneplés közepette Ron Dennis kisebb meglepetéssel szolgált az újdonsült világbajnoknak. Ugyan a valódi autót egyelőre még nem viheti haza, de Hamilton már most egy apró, matchbox LM boldog tulajdonosának mondhatja magát. Amikor felmerült, hogy esetleg megkaphatja a prototípust, Hamilton azt is elárulta, gyerekkora óta szerelmes az autóból. Azóta, hogy még gokart versenyzőként először járt McLaren gyárban, minden alkalommal, amikor ide látogat, alaposan megnézi az autót, az ajtókat kinyitja, sőt, az illatát is igyekszik emlékeztetébe vésni. „Amikor a gyárban járok, ez az egyetlen autó Ayrton Senna 1989-es versenygépe kivül, ami mellett mindig megállok. Mindig kinyitrom, hogy érzem a friss, új illatát. Ez a prototípus a legrágább és a legszebb autó a világon. Akarom.”



Első bajnoki győzelmét 2003-ban szerezte a Formula Renault brit sorozatában. 2004-ben tovább lépett, a Formula-3 európai sorozatában lett ötödik. Közben megnyerte a bahreini „Superprix” versenyt, amely mind a pilóták, mind a szponzorok szemében sokat jelent. 2005-ben már a sorozat bajnoka, ráadásul az év végi Marlboro Masters döntőjének legjobbjá. 2006-tól kezdődően azok is felfigyeltek rá, akik addig esetleg nem hallották a nevét, hiszen a Forma-1 betétsorozatában, a GP2-ben versenyzett, ahol azonnal bajnok lett. Innen egyenes út vezetett a McLaren Forma-1-es tesztjéig, ahol sikerrel szerepelt. A teszt eredményeképpen Ron Dennis az első találkozásuk után 11 évvel elé toltta azt a szerződést, amire nem csak Hamilton, de

minden autóversenyző vágyik: Lewis Forma-1-es pilóta lett. A régóta dédelgetett álom beteljesülni látszott, ott állhatott a siker kapujában. Ettől kezdve már csak rajta múlt, mit kezd a lehetőséggel. Hamilton pedig tudta, mit kell tennie. 2007-ben, első Forma-1-es szezonjában kilenc egymást követő dobogós helyezéssel a valaha volt legeredményesebb újonccá vált, sőt az évad végén csupán egyetlen ponttal veszítette el a világbajnokságot. Lewis elismerte, sokat tanult az év során elkövetett hibáiból, és hogy talán nem is baj, hogy nem lett azonnal világbajnok, mert erősebb lett azáltal, hogy az utolsó versenyen saját bőrén tapasztalhatta, milyen kemény játék is a Forma-1. Nem csak fizikai, de szellemi értelemben is...

## KISÖCSÉM

Lewis Hamiltont családja rendszeresen elkíséri a versenyekre. Édesapja mellett a paddockban leggyakrabban látott rokon féltestvére, Nicolas. A fiatal, 16 éves fiú feltűnő jelenség, hiszen időnként toloszékkel kénytelen közlekedni, máskor pedig erősen sántítva, lassan, de magabiztosan lépdél. A bajnok sokszor, sok helyen elmondta, mennyire fontos számára, hogy a családja jelen van a versenyeken, mert támogatásuk erőt ad neki. Habár édesapja, Anthony mindenben segíti, menedzseli, üzleti ügyeit is intézi, Hamilton legnagyobb lelki támaszának mégis az öccsét tekint. Lewis édesanyja, Carmen Lockhart elvált Anthonytól amikor Lewis csupán két éves volt. Tíz éves koráig édesanyjával élt, ám amikor Carmen újra férjhez ment és Anglia egy távolabbi szegletébe készült költözni, Lewis úgy döntött, inkább édesapjával, annak új feleségével, Lindával, és féltestvérével, Nicolasszal akar élni.



Hamiltonban a mai napig elvelen él Nicolas születésének emléke, mint ahogy az is, amikor az alig nyolc hónapos kislányról az orvosok kimondták, cerebrális paraesiben szenved. Ez az állapot, az „agyi bénulás” a terhesség során kialakuló rendellenességből, vagy a születéskor bekövetkező oxigénhiányos állapotból következő agykárosodás. Gyógyítani nem lehet, ám az általános kondíció fejleszhető. Általában

mozgásszervi rendellenességet okoz, súlyosabb esetekben a szellemi képességeket is befolyásolhatja. A Hamilton család szerencséje a szerencsétlenségben, hogy Nicolas szellemileg ép. Mozgása azonban erősen korlátozott, amin rendszeres edzéssel igyekeznek javítani. Így fordulhat elő az, hogy időnként toloszékbe kényszerül, máskor azonban erőn felül is járni próbál. Lewis számára az életben fontosabb példakép nincs is Nicolásnál. Testvére mindig mindenben részt akar venni, ha úgy van kedve, biliárdoznak, sőt akár kosárlabdáznak. Nem érdekli őket, hogy mások szerint Nic fizikailag nem is volna képes a sportolásra. Máskor órákon keresztül játszanak Playstation-nel. Hamilton egyszer bevallotta, az egyetlen ember, akit valaha is győzni hagyott valamiben, az Nic volt egy ilyen csatában. Testvére életereje, küzdeni tudása, és küzdeni akarása ösztönzi Lewist, hiszen ha ez a fiú képes valamire, akkor arra neki is képesnek kell lennie.



LEWIS HAMILTON

FORMULA 1



Annak ellenére, hogy az első év egyrésről kudarcra zárult, hiszen a végső győzelem nem lett az övé, másrésről viszont óriási siker volt, hiszen bebizonyította, hogy a királykategóriában is képes a tőle addig megszokott remek teljesítményre. És most már az ellenfelek is láthatták, Hamilton nem viccel, ha az álmaról van szó.

A 2008-as évadnak már az esélyesség terhével a vállán vágott neki. Ellenfelei is tudták, mire képes, senki nem mondhatta, hogy meglepetésként érték az eredményei. Éppen ezért mindenki számolt is vele. A jó pilóta - jó autó kombinációjaként előlépett

elsődleges legyőzendővé, ami ismét óriási pszichikai terhet rótt rá. Ám ezúttal az elmúlt év tapasztalataival is felvértezve, a különböző támadásokkal nem törődve csak azzal foglalkozott, hogy elérje, amiért az első gokartos körök óta hajtott.

Sok kisgyerek álmodik gyors autóról és sikerről, de közülük csak kevesen tesznek is valamit álmaik eléréseért. Még kevesebben kapnak lehetőséget arra, hogy rengeteg munka után az autóversenyzés csúcscategóriájában mutathassák meg mit tudnak. Lewis Hamilton egyike azon kisgyerekeknek, akik nem csak álmodtak, de tettek is azért, hogy lehetőséget

kapjanak. S a kemény munka meghozta gyümölcsét, hiszen 15 évvel azután, hogy a kis Lewis először gokartozott, a Forma-1 történetének legfiatalabb világbajnoka lett. Ahogyan az utolsó, mindent eldöntő versenyt követő reggelen nyilatkozott, „Soha az életben nem gondoltam volna, hogy eljutok idáig. Csak álmodtam róla, és talán éppen ezért olyan érzés, mintha most is álmodnék. Ezért van az, hogy újra és újra az agyamba villan, hátha végre elhiszem, hogy ez a valóság.”

Lewis Hamilton egyértelmű üzenete a sikerről álmodóknak: álmodni érdemes, a legszebb álmok igen is valóra válhatnak.

MEGJELENT

Frankl András

## Száguldás a Forma-1-ben és azon túl



FRANKL ANDRÁS  
Száguldás a Forma-1-ben  
és azon túl

Öt éves szünet után jelentkezik ismét Frankl András, immáron a hetedik könyvével. A szerző első cikke 1970-ben jelent meg az Autó-Motorban, azóta folyamatosan közvetített Forma-1-es versenyeket az MTV-nek, majd dolgozott az RTL Klubnak és a Magyar Rádiónak. Publikációival a formula-rajongók világszerte találkozhatnak.

Legújabb könyvét ketten is ajánlják a magyar olvasóknak:

dr. Mario Theissen, a BMW csapat igazgatója és Kimi Raikkönen, a 2007-es év világbajnoka.

A szerző részletesen foglalkozik a sportág olyan legendáival, mint Senna, Clark, Hamilton, Alonso és természetesen Raikkönen. A több mint 200 oldalas könyv eredeti történetekkel és exkluzív fotókkal kényezteti az olvasókat, utóbbiak zöme még soha sehol sem jelent meg.

A szerző az F1-es sztírok mellett beszámol olaszországi kalandjairól is, melyek során tesztelte a Michael Schumacher közreműködésével fejlesztett 430 Scuderia Ferrari utcai "versenyautóját", és kipróbálta a Maserati, a Lamborghini illetve a Pagani Zonda legújabb sportkocsijait, amelyek fotói szintén nem hiányozhatnak a könyvből.

216 oldal, keménytető, 210x210 mm  
Ker. ár: 3290 Ft

## HÁTTÉREMBER

Magyar Szilvia

Kron Dennisnek valahogy mindig minimum eggyel több finnie van, mint amennyit a pályán látunk. Még akkor is, ha a pályán nem látunk egyet sem! Gyakorlatilag időtlen idők óta áll ugyanis a McLaren alkalmazásában a Finn Olimpiai Bizottság egykori vezető sportpszichológusa, Dr. Aki Hintsa. Ötvenes éveiben jár, erőteljes testfelépítésű, öszilő, határozott kézfogású finn úriember - ez volt minden, amit találkozásunk első 30 másodpercében megtudtam róla. Később is csak annyit, hogy jófajta finn humora van. Úgy értem, nem az, amit Kimi Räikkönenről vagy Mika Häkkinenről ismerhetünk meg, hanem tényleg jó. Ő viszont abban az első 30 másodpercben mindent megtudott rólam... De ilyen egy jó pszichológus, és Ron Dennis régóta tudja, hogy bármelyik pilótája is esélyes a vb-címre, elkel neki a lelki támogatás.

Dr. Aki Hintsa 1983-ban szerzett orvosi diplomát a Turku Egyetemen. 1995-ben, Helsinkiben általános sebészeti, 2003-ban

ortopédiai és traumatológiai képzést végzett. 1998-ban kezdett a McLarennél dolgozni, mint Mika Häkkinen orvosa, aztán 2003-ban vált a csapat hivatalos doktorává. 2006 óta a McLaren Forma-1-es Humán Erőforrás Fejlesztő Programjának vezetője. Három világbajnoki cím született a segítségével: egy Häkkinen, egy Räikkönen (bár ő a Ferrarinál ért fel a csúcsra) és egy Lewis Hamilton révén.

A McLaren szoros kapcsolatban áll a kuortanei (Finnország) sportközponttal, akikkel együtt jelenleg a pilóták teljesítményének optimalizálásán dolgoznak, azonban más csapatok igényeire is figyelmet fordítanak. Hogy egyenes vagy fordított pszichológia-e, amit ő művel, azt nehéz eldönteni. A McLarennél tudják róla, hogy talán a világ legrosszabbul fogadó embere, és ha ő fogad valamire, annak általában az ellenkezője következik be. Ezért mondta annak idején Hamiltonnak: „Fogadok, hogy belőled nem lesz világbajnok!”





# MR. ÁLLKAPOCS

## BÚCSÚJA

45

David Coulthard csodálatos F1-es pályafutása

DC a Brazil Nagydíjon intett búcsút autóversenyzői pályafutásának, ebből az alkalomból készült vele a következő interjú – ám a főszereplő nem ő, hanem szeretett sportja.

SA

Hoch2wei

Így az utolsó futamot követően mit gondolsz az F1-ről? Jó pozícióban vagy válságban van? Azt hiszem ez nézőpont kérdése. Üzleti szempontból erősnek gondolom. A televíziós közönségnek és az új helyszíneknek köszönhetően az F1 lassan az egész világot meghódítja. Az érdeklődés folyamatosan növekszik, és újabb ismeretlen területekre törhet be. Kínában már szerepelünk, és Indiában is célcsoportra talál majd, ami az üzlet szempontjából jó. Fontos, hogy a nézőközönség is izgalmasnak találja a versenyeket és az autót. Számomra bordázatlan gumikkal, 3,5 literes motorral élvezetesebb volt a vezetés. Valamivel erősebbek voltak a gépek, és jobb volt a mechanikai tapadás is, de a pályafutásom minden időszakában szerettem a Formula-1-es autót vezetni. A modern autók izgalmasak, és kihívás őket vezetni. De talán mégsem annyira, mint abban az időszakban, amikor a csapatoknak nagyobb technikai szabadsága volt.

**Nehezebb az áttörés a mai fiataloknak, mint Önnek volt?**

Nem hiszem. Talán manapság hosszabb ideig maradnak, és kevesebb csapat van a rajtrácson, de azt hiszem összességében könnyebb dolguk van. Amikor én kezdtem, még nem kaptak ekkora figyelmet az újoncok, ma ez egy fontos kérdés. Talán hiányzott valami, de manapság sokkal több segítséget kapnak. A nyolcvanas évek végén és a kilencvenes évek elején szponzorok



voltak. Ott volt a Marlboro vagy a McLaren/Autosport utánpótlás versenyzői programja, de ezek nem voltak olyan népszerűek. Az utóbbi időben már szinte minden csapat saját projekttel rendelkezik. Aki elég jó, az versenyezhet, és egyre előrébb kerül. A legjobbak eljutnak a Formula-1-be. Amikor például még a Paul Stewart Racing színeiben versenyeztem, a bajnoki cím nem volt alapvető követelmény, míg most elvárás.

**A gyártók térhódítása megváltoztatta a sportot?**

Sokkal szorosabb lett a küzdelem, nemde? Százalékosan sokkal kisebb lett a különbség az élén állók és a mezőny vége között, mert már a privát csapatok is gyártói támogatással indulnak. Sokkal szórakoztatóbb, ha több

autó van a rajtrácson, és a nézők, valamint a sajtó is azt szeretné, ha sokkal több győztes lenne, de ez nem reális. Az a csapat, aki a leggyorsabb csomaggal kezd, általában végig megőrzi az előnyét. Miért kellene minden héten másnak nyernie? Azonos összetevővel azonos sűteményt tudsz készíteni. Sokkal fényűzőbbek lettek a versenyek, mint tizenöt éve, de nem vagyok biztos abban, hogy ennek csak az az oka, hogy a csapatok nagy része gyártó is. A technológia sokat fejlődött az elmúlt időszakban, és ebben az üzletben a technika a meghatározó. Sokan visszasírják azokat az időkötet, amikor egyesek vásárolt March autótól versenyeztek és sokkal nagyobb volt a lemaradásuk az éltől, mint a mai követőbolynak. Valóban ezt várjuk a Formula-1-től? Nem hiszem.



## LEGEK

## A legjobb verseny...

„A 2000-es Francia Nagydíj, ahol előzés közben a középső ujjamat mutattam Michael Schumachernek. Az egy remek verseny volt. Nem a mutogatás miatt, hanem azért mert Rubenst és Michaelt is meg kellett előzőlni ahhoz, hogy megnyerjem a futamot. Igazi küzdelem volt. Persze a Spában, Monzában és Silverstoneban szerzett győzelemre is büszke vagyok. De akkor is ez volt a legjobb versenyem.”

## A legrosszabb verseny...

„Az idei Angol Nagydíj. Az első körben összeütköztem Sebastian Vettelrel. Az én hibám volt, és nem vagyok büszke rá. Ez olyan, mint amikor vezető pozícióban a motor elfüstöl alattad. A McLaren-Mercedesnél nem egyszer előfordult.”

## A legjobb autó...

„A Williams FW17-es gép 1995-ből. Nagy élvezet volt beülni a volánja mögé. Az autó pontosan azt tette, amit én akartam. Kiszámítható volt. A jelenlegi autók a Formula-3-as versenygépekre hasonlítanak. Kis motorerő és bordázott gumik. Gyorsak, de nem olyan élvezetes őket vezetni. Az a Williams igazi szörnyeteg volt.”

## A legrosszabb autó...

„A '95-ös McLaren MP4-10-es, amelyet év végén teszteltem. Nigel Mansell egész évben csak küzdött velem. Még jó, hogy nekem nem ezzel kellett versenyznem. A Red Bull volt a leglassabb. De az a McLaren volt a legrosszabb. Rádásul csúnya is volt.”

## A legkeményebb ellenfél...

„Michael Schumacher. Amikor azt hitted, hogy elérted a határt, akkor jött ő és még magasabbra helyezte a mércét. Emiatt nagy kihívás volt ellene harcolni. Soha nem félttem tőle, habár tudtam, hogy nagyon gyors. De végül is ő is csak egy ellenfél volt.”

## A legkeményebb csata...

„A Formula-1-es pályafutásom során viszonylag kevés kerék a kerék elleni csatát vívtam. Fizikailag a szingapúri futam volt a legkeményebb. Lewis versenyét egy ideig a visszapillantóból követhettem figyelemmel. A legkeményebb csatát talán Mikával vívtam, 1999-ben, Spában. Dühös volt, hogy én nyertem. Az Osztrák Nagydíjon is összeütköztünk, így Eddie Irvine győzött a futamon. Mika természetesen mérges volt.”

## A legsikeresebb csapatfőnök...

„Ron Dennis, aki nagyon magasra helyezte a mércét. Mindenki példát vehet a McLaren szervezetszervezéséről. Hogy milyen a kapcsolatunk? Volt, hogy napokig nem beszélünk egymással, máskor összeültekünk.”

## A legnagyobb bukás...

„A 2000-es repülőgép baleset. A legrosszabb az egészben, hogy csak ülsz a gépben és várod, hogy mi lesz. De volt két balesetem a Formula-1-ben is, amelyekre nem vagyok büszke. 1998-ban Belgiumban tömegkarambolt okoztam a rajtnál. Majd az esőben Michael nekem jött hátulról. Elvettem a lábam a gázzal, hogy elengedjem. De az esőfűgőnytől nem vette észre. Most már tudom, hogy hol hibáztam és hogy miért volt dühös.”



Ez egy gyors verseny, ahol mindenki a legmagasabb technológiát, és a lehetőségek szerinti legjobb eszközöket alkalmazza. A gyártók ezt meg is engedhetik maguknak.

## A paddock milyen változáson ment keresztül 1994 és 2008 között?

A sajtó és az internet elterjedése a legnagyobb változás. A legnagyobb átalakuláson a sajtó ment keresztül. Az internetes hírközlés folyamatos frissítést igényel, és nagy a nyomás, hogy ők közölgék

először a szenzációs híreket, sokszor utánajárás nélkül. Ami egyszer oda kikerül, az elterjed. A lapok egymást etetik. Korábban az újságírók leültek interjút készíteni, körbejárták a paddockot az információgyűjtéshez, gondolkodtak, megvitatták ezeket a bizalmas forrásaikkal, majd az anyag a hét vagy a hónap végén a nyomdába került. Most azt mondják, hogy „hallottam ezt a sztorit, most meg kell írnom!” Az eredménye pedig az, hogy sok valótlan állítás jelenik meg, de amíg mindez gyorsan történik, nem számít nekik.

David Coulthard az elkövetkezendő esztendőben szakértőként tevékenykedik majd a brit televízióban



is ilyen. Ha egy régi pálya finansziális vagy más okokból nem tud fennmaradni, el kell fogadni. Nem élhetsz a múltban, egy olyan technológiai üzletben, mint a Formula-1.

## Volt olyan időszak, amikor azt gondolta, hogy a Formula-1 rossz irányba halad?

A legnagyobb csalódást a 2005-ös indianapolisi futam okozta. Úgy gondolom, hogy lehetett volna megoldást találni. A sport érdekében és azokért a rajongókért, akik azon a napon versenyt akartak nézni. Az FIA azon az állásponton volt, hogy nem kell módosítani a pálya vonalvezetésén azért, mert egy szállító nem tudott biztonságos gumit a partnerei rendelkezésére bocsátani, pedig lehetett volna megoldást találni. A pontokat a Bridgestone versenyzői kaphatták volna, de legalább verseny lett volna. Azt hiszem, hogy ez volt az F1 történetének legkínosabb pillanata. Az emberek csak ültek a hamburgerükkel a kezükben, nézték az üres pályát, és egy percet, de legalább húsz másodpercet kellett várni amíg a következő autó felbukkant. A Formula-1 átvészelte, de az amerikai közönség előtt hosszú időre károkat szenvedett. Ez egy példa arra,

amikor a vezetőség megelőzhetné volna a kellemetlenségeket.

## Az F1-es pilóta munkája is megváltozott?

Sokan azt hiszik, hogy sokkal több a média munka, de számomra kevesebb lett. A futamgyőzelmek népszerűvé tesznek, így most kevesebb, mint korábban volt. A hétvégék menetrendje változatlan, de teljesen más a Red Bullnál dolgozni, mint a Williamsnél vagy a McLarenél. Azt hiszem ennek az az oka, hogy tapasztalt futamgyőztesként érkeztem ide, aki két bajnoki csapatnál is versenyzett. A Red Bull sokat fejlődött, és szükség volt a gyakorlatomra. Ez egyes területeken még most is így van, de máshol kisebb a kompetenciám, mert jöttem erre alkalmas szakemberek. Az én elsődleges feladatom mindig is az autó vezetése volt.

## Mi a helyzet a jövővel?

Úgy gondolom, hogy a megfelelő időpontban döntöttem úgy, hogy befejezem a versenyzői pályafutásomat. A Red Bullal kötött megállapodásom értelmében a tesztek és a fejlesztések során még a rendelkezésre állok, és lehet hogy más területeken is. Majd kialakul, de készen vagyok a kihívásra.

## Ajándékot keres?

## Nálunk megtalálja!

## Legújabb termékeink:

McLaren cipők



## Ünnepi nyitvatartással és karácsonyi kedvezményekkel várjuk!

Ferrari ajándécsomagok



[www.GPSHOP.hu](http://www.GPSHOP.hu)

Eredeti Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126., **Info: 06 70 254 7906, info@gpshop.hu**

Nyitvatartás (dec. 1 - 23 között): H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 16:00, Vas: 10:00 - 14:00



# STÍLUSVÁLTÁS FI MÓDRA

Technikai szabályváltozások 2009-re

Néhány héttel a Formula-1-es világbajnoki sorozat befejezését követően a csapatok szinte azonnal megkezdték a következő idényre szóló felkészülési programjukat. Némelyik egészen különös – természetesen a következő év szabályai szerint épült autókkal.

Papp István

Getty Images



A szabályalkotók az új reguláktól a költséghatékonyság növelése és a környezetbarát technológiák bevezetése mellett – melynek egyik eszközeként kerül bevezetésre a KERS - egyre látványosabb versenyeket remélnék. A változtatásoktól több előzést is várnak, bár egyelőre még senki sem tudhatja pontosan, hogy a bevezetésre szánt új aerodinamikai elemek közül melyik lesz az, amely igazán sokat nyomhat majd ebből a szempontból a latban. A szakemberek számára természetesen nagy segítséget jelentenek a szélcsatornában két egymás mögött elhelyezett modellel kapcsolatban elvégzett vizsgálatok, hiszen ezek segítségével lehet igazán megérteni, hogy a versenyautók fizikája miként befolyásolja az előzéseket.

## Aerodinamika

Elsőre talán érdekesebb az újítások szemmel látható részleteivel, az aerodinamikai változtatásokkal kezdeni ismertetőnk. A Williams-Toyota és a Honda csapat mellett a BMW-Sauber volt az, aki már a novemberi barcelonai tesztsorozaton pályára vitte az új aero-elemekkel többé-kevésbé felszerelt autójuk hibrid változatát, melyek külső megjelenése minden bizonnyal eltérő reakciókat váltott ki a rajongók körében. A csapatok technikai vezetőivel és az FIA szakembereivel közösen működő TWG (Technikai Munkacsoport) néhány éve már azon fáradozik, hogy minél élvezetesebb futamokat láthassanak a nézők. Ebből a megfontolásból alapították kisebb szervezetüket, az OWG-t (Előzési Munkacsoport), melynek élére Rory Byrne került, aki olyan szakemberekkel együtt dolgozik, mint Paddy Lowe (McLaren), Pat Symonds (Renault) és nem utolsósorban Jean Claude Migeot (FondTech).

A Ferrari F2004-es konstrukcióját alapul véve kezdték megvalósítani alapkonceptiójukat, hogy a szélcsatornában olyan versenyautót alkossanak, amely két másodperccel jobb köridő elérésével képes megelőzni a lassabb ellenfeleket. Hamar szembesültek azonban azzal a problémával, hogy a mechanikai tapadás elégtelensége és az egyvonalban haladó autók közül a hátulsóra ható, úgynevezett szakaszos légáramlatok igencsak megnehezítik az előzések kivitelezését. Éppen ezért a fejlesztési munkák alkalmával leginkább erre a területre, vagyis a két egymást követő versenyautó esetére összpontosították figyelmüket. A szélcsatornai tesztek gyorsan választ adtak arra a kérdésre, hogy mely aerodinamikai elemek befolyásolják leginkább az előzéseket: a kutatások fő fókuszterülete az első- és a hátsó légtelérő szárny, valamint a versenyautó hátsó

traktusában helyet foglaló diffúzor lett. Az OWG csapatának tagjai hamar egyetértettek abban, hogy az autók karosszériáját a lehetőségekhez mérten le kell egyszerűsíteni, ami azt jelenti, hogy a kisebb-nagyobb méretű kiegészítő légtelérő szárnyakat, fordító- és terelőlemezeket, és a versenyautón található különböző nyílásokat meg kell szüntetni.

A szakemberek elmondása szerint a „lécupaszított” konstrukciók alkalmazásának előnyei akkor érvényesülnek igazán, amikor két versenyautó halad egymás mögött, és a közöttük lévő távolság kisebb, mint 0,5 méter. Az új aerodinamikai csomaggal ellátott autóra nagyságrendileg 5%-kal kisebb leszorító erő hat, szemben a 2008-as szezonban használt

mértékű leszorító erőt állít elő, mint a diffúzor; áramlástechnikai szempontból azonban kevésbé olyan érzékeny, mint a versenyautó hátsó szekciója. Gyakran lehet hallani a pilótáktól, hogy amikor egy másik autó mögött haladnak, az autójuk alulkormányozottá válik, ami tulajdonképpen nem más jelent, mint hogy az első szárnyon lecsökken a leszorító erő nagysága. A vizsgálatok folyamán kiderítették, hogy a nagyobb fesztávú, és az aszfalthoz képest minél alacsonyabb építésű légtelérő elem jobban elviseli a turbulens légáramlatokat, vagyis stabilabban viselkedik általa a versenyautó.

Az új aerodinamikai elemekkel ellátott konstrukció egészére nézve a megfelelő eloszlású leszorító erő érdekében az



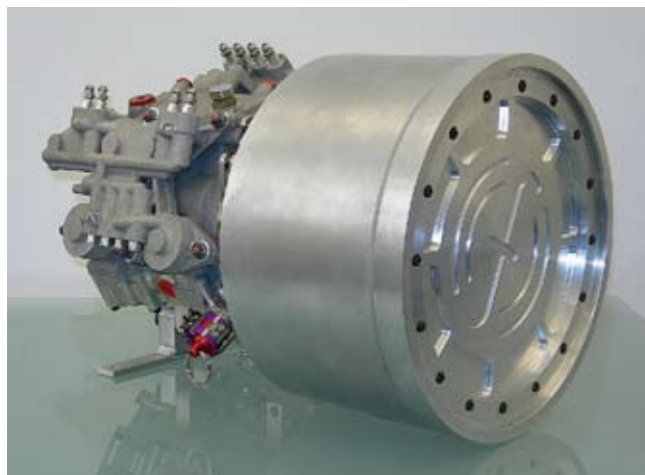
Az FIA jelentős, és első olvasatra minden bizonnyal sokak számára meglepő szabálymódosításokra készült 2009-re, amelynek értelmében a versenyautók jó néhány műszaki paramétere mellett azok külső megjelenése is igencsak módosulni látszik

változatokkal. További észrevétel, hogy a versenyautó új kialakítású padlólemeze és diffúzora kedvezőbb áramlástechnikai hatást fejt ki a hátul haladó autó számára, és az előzőleg említett kisebb mértékű leszorító erő mellett a padlólemez stabilabb úttartást kölcsönöz viselőjének. A Ferrari F2004-es autó esetében például a diffúzor a teljes aerodinamikai leszorító erő mintegy 37%-át fejtette ki szabad légáramlás esetén, míg egy másik autó mögött haladva ez az érték nagyjából 2%-kal csökkent. Az egymást követő versenyautók közül a hátsó fél menetstabilitását rendkívüli módon befolyásolja a hátsó légtelérő szárny hossza és felfelé irányuló kiterjedése: a szűkebb és magasabb építésű hátsó légtelérő szárny ugyanis megfelelőbb stabilitást biztosít. Ismét példaként említve a Ferrari F2004-es versenyautót, elmondható, hogy az olasz gárda által készített hátsó szárny a versenyautó egészére vonatkozó leszorító erő 29%-át állította elő, ami szintén 2%-kal csökkent, amikor egy másik vetélytárs mögött az ún. örvényzónában haladt a pilóta. A versenyautó első légtelérő szárnya hasonló

áramlástechnikailag jóval kritikusabb hátsó légtelérő szárny miatt a diffúzor nem a hátsó kerek vonalából indul, hanem 330 mm-rel a hátsó tengelyvonal mögött. 350 mm-es hosszának és 175 mm-es magasságának köszönhetően pedig egészségesebb egyensúly alakul ki a diffúzor és a hátsó szárny által keltett leszorító erő mértéke között. A korábbiakban megszokott kivétellel szemben megalkotott magas és kisebb fesztávú hátsó szárny veszített aerodinamikai hatékonyságából, és a nagyobb közegellenállás miatt valamelyest kisebb csúcssebességet lehet általa elérni. A teljesen átdolgozott, szélesebb lezáró lemezekkel rendelkező hátsó szárny, és az alacsonyabbra épített első légtelérő elem – amely már nem rendelkezik az orrkúp alatti „kanálszerű” kialakítással – merőben új külsőt ad majd a 2009-es konstrukciónak. Mindezek mellett elmondható továbbá, hogy az új formát öltött diffúzor a teljes leszorító erőnek mindössze 15%-át állítja elő, míg az első- és hátsó légtelérő szárnyak nagyjából egyenlő arányt képviselnek.



Az új szabályok értelmében a versenyző állíthatja majd a kormánykeréken elhelyezésre kerülő gombbal az első légtelről származó két végén lévő lemezek dőlésszögét maximum 6 fokban. A feltehetően hidraulikai rendszerrel működtetett mechanizmus kiépítése minden bizonnyal átforgalmazza majd az autók orr-elemét is. Az új rendszerrel minden pilóta saját maga döntheti majd el, hogy a fékezések és a kanyarodások alatt akar-e az autó elülső részére nagyobb leszorító erőt – csökkentve ezáltal az alulkormányozottság kialakulását -, vagy az egyenesekben a laposabb szárnyállással kisebb légellenállást kíván elérni.



Két különlegesség: a vadonatúj KERS energiátároló, és a korábbi esztendőkből már ismert bordák nélküli abroncs

### KERS, a Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszer

A 2009-es idény az aerodinamikai módosítások mellett technikai vonatkozásban tartogat még néhány újdonságot. Még javában zajlott a 2008-as világbajnoki szezon, amikor egyes csapatok már tesztelhetők a következő évben bevezetésre kerülő új segédeszközt, a Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszert, amelyet legtöbbször csak KERS (Kinetic Energy Recovery System) néven említ a világsajtó. A négybetűs névvel illetett berendezéssel a fékezések alkalmával keletkezett energia – amely az eddigiekben alkalmazott technológiák révén hővé alakul - egy részét kívánják majd eltárolni, hogy azt a megfelelő pillanatban a versenyautó mozgatására újra fel lehessen használni.

már két féle megoldás van születőben: a versenyautó fékezésénél felszabaduló energiát egy úgynevezett lendkeres rendszerben mozgási energiaként, egy másik megoldással pedig elektromos energia formájában tárolják. Az előbbi elgondolás útján megalkotott rendszer alkalmazásának nehézsége, hogy csak rövid ideig képes feladatát ellátni, míg elektromos változatánál az akkumulátorok jelentik a legnagyobb kihívást.

### Gumik

A Formula-1-ben használt gumibroncsok szempontjából az egyik legnagyobb fordulópontnak a 1998-as év nevezhető, amikor az azt megelőzően használt sima, slick gumik helyett a hosszanti, egymás mellett párhuzamosan futó barázdákkal ellátott kerekeket tették kötelezővé a csapatok

számára. A változtatással a tapadási felület nagyságának csökkentését, és a versenyautók sebességének megfelelő kontrollálását akarták elérni. Mindazonáltal, hogy a rákövetkező évben az első kerekeken lévő barázdák számát háromról négyre növelték – míg a hátsó gumik esetében változatlanul négy hosszanti mintázatot alkalmaztak -, a specifikáció alapjaiban véve a mai napig érintetlen maradt.

Az aerodinamikai területen elvégzett kutatásokhoz hasonlóan a gumibroncsokkal kapcsolatban is felismerték, hogy nagyobb tapadási felülettel több előzést lehet realizálni. Ennek megfelelően tehát több mint egy évtizedet követően újra visszatérnek a slick gumik a

Formula-1-be. Ennek egyik hatása lesz minden bizonnyal, hogy a nagyobb tapadáshoz rövidebb féktáv párosul majd, másfelől pedig csökkenni fog az abroncsok felületi szemcsésedésének gyakorisága is, melyek remélhetőleg több esélyt biztosítanak majd az előzésekhez. Kétségtelen tehát, hogy a bevezetésre kerülő technikai szabálymódosítások eredményeképpen megszületni látszó Formula-1 egy merőben más korszakot teremthet a sport számára. A költséghatékonyság és a környezetudatosság mellett az előzések elősegítésére irányuló megvalósulásával pedig, hogy ezek a változtatások meg hozzák-e a tőlük várt eredményeket, még jó néhány hónapot várnunk kell ...

## TÖBB IZGALMAT

Új kvalifikációs szisztéma bevezetéséről tárgyal decemberben az istállók érdekvédelmi szervezete, a FOTA, mert szeretnék látványosabbá és izgalmasabbá tenni az időmérő edzéseket. A brit sajtó már egy javaslatot is kiszagolt: az összes autó egyszerre hajtana pályára, ugyanolyan üzemanyag-

mennyiséggel, s minden egyes kör végén a leglassabb sofőr búcsúzna, így 14 kör megtétele után már csak a hat leggyorsabb maradna harcban. Ők új gumikon, de továbbra is azonos benzinszinttel mérköznének meg egymással a rajtelsőségért. Az elképzelés szerint a pole-

megszerző versenyző jutalma egy világbajnoki pont lenne. Ha minden csapat rábólint az ötletre, már csak az FIA Motorsport Világtanácsának kell ratifikálnia ahhoz, hogy 2009-ben az új rendszer szerint bonyolítsák az időmérő edzéseket.

### Iroda a zsebében!

Nem kell feltétlenül mindenhol magával vinnie a laptopját, ha van egy Windows Mobile operációs rendszerrel felszerelt telefonja. Az Outlook-nak köszönhetően azonnal olvashatja e-mail-jeit, chatelhet a telefonon, de szerkeszthet Word és Excel dokumentumokat vagy megnézheti az Önnek küldött Power Point prezentációkat is. Fedezze fel a Windows Mobile kompakt és sokoldalú világát a <http://www.microsoft.com/hun/mobile/default.aspx> weboldalon!

### Online adatszinkronizálás!

A munkahelyi számítógép. Az otthoni laptop. A felesége Mac gépe. A fia okostelefonja. Eszközök különböző helyeken. De a dokumentumok és a program, amely kezeli az adatokat gyakran más és más helyen vannak. A Mesh most mindent megváltoztat. Regisztráljon <https://www.mesh.com/Welcome/default.aspx> címen, csatlakozzon az otthoni gépére és szinkronizálja az adatait bármire: notebookra, telefonra vagy akár egy Macintosra. Érjen el mindent egy gombnyomással, ossza meg a munkáit, dolgozzon bárhol és bármikor!

### Online kommunikáció!

Magyarországon több mint kétfélmillióan használják nap, mint nap az MSN Messenger rendszer üzenetküldő szolgáltatásait. Legyen köztük Ön is, hiszen itt testre szabhatja a saját Messenger programját, videótelefonként is használhatja, valamint megoszthatja digitális fényképeit és szöveges dokumentumait. Bárhonnan bármikor dolgozhat, kommunikálhat vagy megszervezheti online a családi vagy üzleti programjait! Az MSN legújabb verzióját – ingyenesen – innen töltheti le: <http://get.live.com/>

### Legyen naprakész!

Jól sikerültek a nyaraláson készült fotói? Nincs elég hely fényképezőgépe memóriakártyáján? Regisztráljon a skydrive-ra <http://skydrive.live.com/> és tölts fel a dokumentumait a jelszóval védett tárhelyre. Több gigabájtnyi anyag, ami bárhonnan elérhető, ahol Internet és számítógép van. Létrehozhat privát mappákat és olyanokat is, amelyekhez hozzáférhetnek az Ön által meghatározott személyek.

### Legyen publikus!

A Live Spaces-t több millióan használják világszerte, legyen Ön is tagja a világ legnagyobb közösségi színterének! Ide meghívhatja a barátait, itt megoszthatja képeit, sőt még blogot is indíthat! A Live Spaces szolgáltatások megkönnyítik mindennapi online életét és szinte mindenre megoldást kínálnak!

# EREDETI VAGY?

Elég kreatív, hogy kiálljon a többiek elé és elmondja: eredeti vagyok! Ha igen, akkor rögzítse videóra és tölts fel az eredetivagyok.hu weboldalra! Ha Ön eredeti, tudhatja, hogy miért érdemes eredeti szoftvert használni! De lássuk milyen érdekességeket tartogat az eredeti Windows világa!



Csányi Sándor is eredeti szoftvereket használ

### Ön mennyire eredeti?

Mondja el nekünk! Nincs más dolga, mint ellátogatni a [www.eredetivagyok.hu](http://www.eredetivagyok.hu) weboldalra és feltölteni a saját videóját. A felhasználók értékelhetik egymás videóit és ha az Ön videója a legeredetibb, akkor több értékes nyeremény mellett megnyerhet egy Vista Home Premium operációs rendszerrel felszerelt, HP Pavilion laptopot is!





# A LENGÉSCSILLAPÍTÓ

Újszerű megoldás a menetstabilitás és a tapadás fokozására

A Vodafone McLaren Mercedes csapat hivatalos beszállítója, a Koni látja el a wokingi gárdát csúcsmínőségű lengéscsillapító elemekkel, de tevékenységükkel nemcsak az autóversenyzés világát, hanem a közutakon használatos személyautók műszaki szintjének fejlesztését is segítik.

Papp István

Racing Line

A cikkben található képanyag eredetileg a McLaren csoport Racing Line magazinjában jelent meg, amely a csapatok és a Vodafone McLaren Mercedes rajongói klub tagjai számára elérhető. További információk a kiadványról: [www.mclaren.co.uk/eshop/teamMcLaren.php](http://www.mclaren.co.uk/eshop/teamMcLaren.php)



## Technikai adatok

Súly:	450 g
Hossz:	200-250 mm
Átmérő (főtollatű):	35 mm

A Koni az FSD (Frequency Selective Damping = Frekvencia Függő Csillapítás) lengéscsillapító elem segítségével oldja meg, hogy a kocsik lengéscsillapító-rendszere megfelelő vezethetőséget és komfortérzetet biztosítson. A lengéscsillapító rendszerek működését illetően elmondható, hogy a keményebb, illetve a merevebb beállítás a kanyarodások alkalmával jelent pozitívumot, míg a lágyabb értékek az egyenetlen aszfaltfelületek okozta lökéseket igyekeznek minél hatékonyabban tompítani. Hogy az előzőleg említett kettős funkciót maradéktalanul ki lehessen elégíteni, egészen mostanáig egy komplex számítógép-vezérlésű rendszerrel oldották meg a Formula-1-es autó hasmagasságának szabályozását. A rendszer

tulajdonképpen a bonyolultságának elkerülése érdekében azonban a Koni szakemberei 2008-ra megalkották az FSD névre hallgató lengéscsillapító elem „F1-es változatát”, amely a benne rejlő speciális szelepezésnek köszönhetően képes eleget tenni ennek a kettős szerepnek. A korábban említett számítógép-vezérlésű rendszerrel szükséges kábelezésekre, érzékelőkre, és az adatátvitelhez szükséges egyéb kiegészítőkre egyáltalán nincs szükség, amely tulajdonképpen már önmagában véve a költségek és a műszaki tartalom tekintetében is egyszerűsíti a rendszer kialakítását és működését.

„A tervezés során egy olyan rendszert alakítottunk ki, amely tartalmaz egy speciális szelepezést, melynek segítségével szabályozni lehet a dugattyúrúdnál átáramló olaj mennyiségét” – magyarázta Frits Altorf, a Koni motorsport termékmenedzsere. „Ez a megoldás az FSD egyik legnagyobb előnye, aminek köszönhetően a csillapítóerőt szinte lineáris módon lehet növelni miközben a dugattyú egy irányba mozog. Ez pedig

egyenesebben, vagy a pálya kanyarjaiban” – folytatta Altorf. „Csakis így lehet megoldani, hogy a versenyautó minden helyzetben tökéletesen viselkedjen a pályán, hiszen nélküle a legjobbnak ígérkező aerodinamikai csomag sem fejt ki a tőle elvárt hatásokat. A bukkanokon történő áthajtás során esetlegesen fellépő nagy csillapítóerő hatására ugyanis a versenyautó veszít tapadásából” – tette hozzá a Koni termékmenedzsere. Annak ellenére, hogy az FSD új fejlesztésnek számít a Formula-1-ben, az azt előállító Koni vállalat már 50 éve van jelen a motorsportban, és ezen időszak alatt az általuk készített felszerelésekkel összesen 13 világbajnoki címet szereztek. A Vodafone McLaren Mercedes fejlesztési stratégiájának köszönhetően a wokingi gárda alkalmazásba vette a Koni szerzeményét, melynek egyik legegyszerűbb magyarázata az, hogy a versenyautó mind szűkebbre szabott hátsó traktusa nem volt képes befogadni a nagyobb méretű lengéscsillapító elemeket. Éppen ezért tehát a McLaren memóikból és a Koni szakembereiből álló fejlesztőcsapat közösen megalkotta az az FSD névre hallgató lengéscsillapító elemet, amely kis méretével, és a korábban is említett – a régi rendszerekhez képest - egyszerűbb műszaki kivitelezésével nyerte el a csapat tetszését.

„Ha egy lengéscsillapító tervezéséről van szó, akkor a mérnöknek mindig is könnyebb a helyzete, ha a szelepezésen belül nagyobb mennyiségű folyadékáramlással kalkulálhat, hiszen ha valami meghibásodás miatt kisebb mértékű szivárgás jelentkezne a dugattyúnál, a lengéscsillapító elem még abban az esetben is képes a megfelelő nagyságú csillapítóerő előállítására” – magyarázta Mark Williams, a Vodafone McLaren Mercedes vezető járműfejlesztési memóke. „Köztudott azonban, hogy a Formula-1-es versenyautók esetében igen kis beépítési helyekről beszélhetünk. Éppen ezért, ha a kisebb méretben, és ebből adódóan kevesebb mennyiségű folyadékkal rendelkező lengéscsillapítóinknál minimális mértékű szivárgás lenne tapasztalható, annak hatása igen jelentős volna. A Konival karöltve elvégzett fejlesztések során az egyik legnagyobb kihívást az jelentette, hogy kevés folyadék alkalmazása mellett megfelelő áramlási jellemzőket biztosítsunk a szelepezésen belül” – folytatta Williams.

azt jelenti, hogy amikor a lengéscsillapító lassan elmozdul, mint például a versenyautó kanyarodása során, a rendszer nagy csillapítóerőt állít elő. Ezzel szemben viszont, amikor a lengéscsillapító gyorsan üzemel, mint amikor a versenyautóval a magasabb kerékvetőn hajtanak keresztül, kisebb csillapítóerő keletkezik” – tette hozzá a szakember. Az FSD-t első ízben a Mercedes-Benz SLR McLarenben alkalmazták, majd a próbák sikerességét követően beültették azt a Formula-1-es versenyautóikba is. Az új eszköz verseny pályákon történő alkalmazásához, illetve annak megfelelő hatásainak kihasználásához a pálya karakterisztikájának és a versenyző vezetési stílusának megfelelően tökéletes módon be kell hangolni. „A célunk az, hogy a versenyautó lengéscsillapítóját úgy tudjuk beállítani, hogy a minél nagyobb tapadás elérése érdekében lágy rugózást biztosítson a kerékvetőkön, és az aszfalt egyenetlenségein történő áthajtáskor, de mindezek mellett megfelelő merevséget is kell nyújtania a gyors





# KIK LESZNEK A BEFUTÓK

Kevés a szabad hely, sok a jelentkező

2009 különleges évadnak számít majd a Forma-1 történetében, hisz rendkívül kevés változás várható pilótafronton.

Farkas Livia

ATP



A Red Bull már idény közben bejelentette, hogy a visszavonuló David Coulthard ülését Sebastian Vettel veszi át, így már csak az a kérdés, hogy kik vezetnek majd jövőre a Toro Rossókat, Jenson Button mellett a másik Hondát, és hogy a Force India-McLaren Mercedes házasság fenyegeti-e a jelenlegi Fisichella-Sutil páros indulását. A Toro Barcelonában lázasan tesztelte a helyébe ragaszkodó Sebastien Bourdais-t, Takuma Satót és az energijait gyárosok tesztpilótáját, Sebastien Buemit, de rajtuk kívül



a Hondánál már jeleskedő Bruno Sennának is ígértek bizonyítási lehetőséget. A gyerekkora óta Red Bull pártfogolt Buemi biztos befutónak tűnik, ugyanis a BMW sorozatban, az F3 Euroszériában és a GP2 Ázsia sorozatban elért második helyeivel, valamint az idei GP2-es szereplésével tehetségét bizonyító svájci kiváló kapcsolatot ápol a csapattal. Nem úgy a négyeseres ChampCar bajnok Bourdais, aki első F1-es idényében messze elmaradt Vettel teljesítményétől, és szerencsétlenségére épp a kivételesen jó futamain (Ausztráliában,



Belgiumban, Olaszországban, Japánban) esett el sok fontos ponttól. Bár a francia a teszteken kicsivel jobbnak bizonyult Bueminál, ha a svájci jön, Bourdaisnek aligha lesz maradása, hisz majd egy éves kényszerpihenő után Sato brillírozott Barcelonában. A japán egyébként is megmutatta már, hogy kiváló csapatjátékos, és vele fontos szponzorokra is számíthat 2008 meglepetéscsapata. A Hondánál egyszerűbb a helyzet, hisz Rubens Barrichello eddig tesztelhetőséget sem kapott, így helyére valószínűleg (a brazil támogatóknak



## PROST IS HELYET KERES

Nicolas Prost az évad végén bajnoki címet szerzett a Formula-3000-es Európa-bajnokságon, így bizakodó, hogy hamarosan a Formula-1-ben tesztelhet. „Remélem, hogy a cím segít majd helyet találnom. Nagyon szívesen tesztelnék például a Ferrari színeiben – nyilatkozta a négyeseres bajnok fia. Alain Prost hozzátette, segít a fiának, de ő sem tudja garantálni a sikert. „Megnézzük mit tehetünk. De tény, hogy 27 esztendősen nem könnyű helyet találni.”

## FERRARIS FIATALOK

Három fiatal olasz autóversenyző kapott tesztelhetőséget a Ferrarinál: az ország F3-as bajnokságának első három helyezettje, 18 éves Mirko Bortolotti, a 20 éves Edoardo Piscopo és a 18 esztendőes Salvatore Cicatelli november 26-án, Fioranóban próbálhatta ki az F2008-ast. A teszt a Ferrari és az olasz autósportot felügyelő testület, az ACI-CSAI szervezésében valósult meg, miközben úgy hírlírik, hogy a vörösök a McLaren, a Renault és mások programját megirigylve tehetséggondozó részleg felállítását tervezik. Érdekesség, hogy a teszten az újonc Bortolotti hat tizedmásodperccel jobb időt teljesített, mint Kimi Räikkönen év eleji eredménye.







# POTYAUTASOK

Amikor az együléses autókkal ketten utaztak

A Forma-1-es versenyautók az együléses kategóriába tartoznak, ám néha mégis előfordul, hogy alkalmanként ketten „lovagolnak meg” egy F1-es „paripát”. Cikkünkben ilyen esetekről gyűjtöttünk egy csokorra valót.

Surányi Géza

Getty Images



Az első ilyen elhíresült példa talán Nigel Mansell lovagias cselekedete volt, mikor az 1991-es Brit Nagydíj leintése után felvette Ayrton Sennát. De mi is történt pontosan? Abban az esztendőben ez a két versenyző folytatott küzdelmet a világbajnoki címért. A kezdeti nehézségek után Mansell és a Renault motoros Williams kezdett magára találni, így Senna csapatának, a McLarennek össze kellett kapnia magát, hogy versenyben tudjanak maradni az év végi elsőségért. Az istálló partnere, a Shell ezért felgyorsított fejlesztésekbe kezdett. Az új üzemanyag a szezon közben megérkezett, azonban ez megbolondította az autó fogyasztásmérőjét, mely hamis adatokat mutatott. Ennek következtében Senna McLarenje a silverstone-i verseny utolsó körében üres tankkal gurult a pálya szélére. A futamot magabiztosan megnyerő Mansell a levezető körében

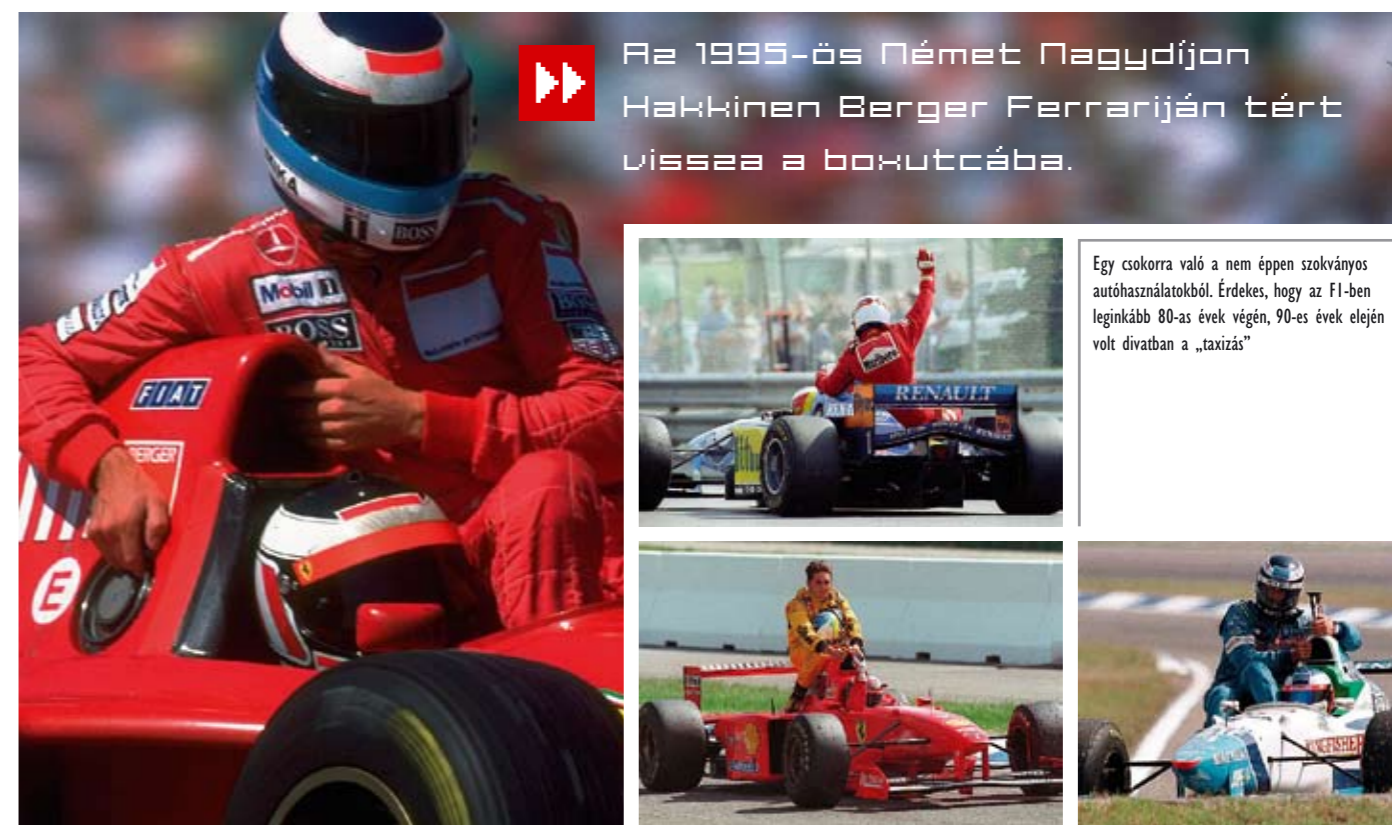
meglátta a Club kanyarban ácsorgó Sennát, és intett neki, hogy üljön fel az a hűtő tetejére. Ezt a brazil versenyző meg is tette, majd kopogott Mansell sisakján, hogy „Indulhatunk barátom!” így a két világbajnoki rivális egy autóban tette meg a parc ferméig tartó nagyjából egy kilométeres utat. Nem lehet azt mondani, hogy ádáz ellenségek voltak...

Senna kiesése ellenére a negyedik helyet tudta megszerezni a szóban forgó versenyen, nála azonban sokkal rosszabbul járt öt évvel később Gerhard Berger. A karrierje zenitjén már túl lévő osztrák versenyző az előző év végén hagyta ott a Ferrarit és az 1995-ös világbajnok csapathoz, Benettonhoz szerződött. Mindenki azt várta, hogy ez a kombináció meghozza majd a sikert, ám Berger még a dobogóra is csupán kétszer tudott felállni a szezon első tíz versenyén. De a Német Nagydíjon mintha egy csapatra

megtámaszkodott volna az osztrák versenyző. A rajtnál az élre szökkent, majd magabiztosan uralta a futamot, és csupán a kerékcserék idejére adta át az első helyet Damon Hillnek. Aztán három körrel a befejezés előtt a Hilltől erősen szorongatott Berger Benettonjának Renault motorja fehér füstöt okádva kilehelte a lelkét... A csalódott versenyzőt, csapattársra, Jean Alesi „szedte fel” levezető körében, aki az istálló renoméjét némiképp megmentve a második helyen végzett.

Schumacher támadásait is vissza tudta verni. Fisichella a mezőny nagy részével ellentétben egy kiállásra szavazott, így hét kör erejéig az élen tudott autózni. A taktika sajnos nem vált be, mert a Jordan defektet kapott. Az olasz versenyző három keréken még el tudott botorkálni a boxokig, ahol új kerekeket kapott a sárga autót, de sajnos az olajhűtő olyan mértékben megsérült, hogy nem sokkal később a motor megadta magát. A pálya szélén ragadt versenyzőt maga Schumacher

körben Benetton-Renaultjának váltója harmadik fokozatban ragadt. Ekkor a ferraris Jean Alesi szökkent az élre. A fiatal versenyző, aki 1989-ben robbant be a Forma-1 világába, még mindig adós volt egy győzelemmel, annak ellenére, hogy már 90 világbajnoki futam állt a háta mögött. „Második voltam, mikor megláttam a hajtűkanyarnál lévő óriáskivetítőt, hogy Schumacher autója a boxban áll és a csapat később tudatta, hogy kiesett” – mesélte a leintés után Alesi. A



Az 1995-ös Német Nagydíjon Hakkinen Berger Ferrariján tért vissza a boxutcába.

Egy csokorra való a nem éppen szokványos autóhasználatokból. Érdekes, hogy az F1-ben leginkább 80-as évek végén, 90-es évek elején volt divatban a „taxizás”

1997-ben ugyanezen a pályán kellett hasonló csalódást átélnie Giancarlo Fisichellának. Az akkor még mindössze 24 éves versenyző már többször felhívta magára a figyelmet abban az évben, hiszen az élmézőnyben tudott autózni Jordan-Peugeot-jával, pedig erre kevesen mertek volna fogadni a szezon megkezdése előtt. Hockenheimben a rajt után a második helyet birtokolta, mivel még a ferraris Michael

szánta meg, aki felvette a „stoppost”. Az olasz versenyző a motorborítás tetejére ült rá, és onnan integetett a közönségnek. A versenyt – mintegy kárpoztként – az előző évben pórul járt Berger nyerte. Michael Schumacher két évvel korábban talán a leghíresebb „taxis” jelenet egyik szerelője is volt. A Kanadai Nagydíjon magabiztosan száguldott a győzelem felé, mikor az 58.

német versenyzőnek végül mégsem kellett kiállnia, hanem vissza tudott kapcsolódni a versenybe és végül hatalmas hajrával a negyedik helyet kaparintotta meg. „Tíz körrel a vége előtt már tudtam, hogy nyerhetek, ezért elkezdtem síni. Minden fékezéskor könnyes lett a bukósisakom plexije és alig láttam valamit... De aztán összeszedtem magam” – mondta Alesi. Végül a Ferrari a 68. körben valóban győztesként szakította át a célvonalat, benne az örömmámorban úszó francia versenyzővel. Jean annyira boldog volt, hogy a tiszteletkörben kikapcsolta a biztonsági övét, és mint egy motorkerékpár világbajnok, felállt az autójában. Ezzel természetesen lefúrtotta a motort, így a Ferrari nem jutott el a boxig. A boldog győztest a nagy vesztes Schumacher fuvarozta el a boxokig Benettonjának hűtődobozán. Alesi határtalan öröméhez az is hozzájárult, hogy éppen azon a napon ünnepelte 31. születésnapját.

## IHLETET ADOTT

Mansell és Senna 1991-es esete a Minichamps modellkészítő céget is megihlette, akik 1:18-as és 1:43-es méretarányban is kiadták a brit versenyző 1991-es évjárató Williams-Renault FW14-esét, rajta a hűtődoboz tetején ülő, és a bukócsőbe kapaszkodó Sennával. A kisebb modell már elfogyott, de a nagyobbát a mai napig meg lehet vásárolni a gyártónál.





AUTÓSSPORT ÉS  
**Formula**

LEWIS HAMILTON







# NEM FELEDETT CSAPATTÁRS

Bernd Schneider emlékei Kesjár Csabáról

Előző számunkban elkezdett cikkünk folytatásaként a DTM ötszörös bajnoka, az 1987-es csapattárs, a német Bernd Schneider is visszaemlékezett velünk Kesjár Csabára. A pályán kívül érzékeny lelkű férfi, az autójában mindig kellemetlen ellenfél 20 alatt sem felejtette el a magyar fiút.

Lieb István

Hoch2wei



**Mi volt az első emléke Csabáról?**

1987-ben találkoztam vele először és emlékszem, hogy egy vidám-szerelmes fickó volt, aki imádott viccelődni. Szép napokat töltöttünk el együtt, de nem csak azért, mert egy azon csapatban versenyeztünk, hanem mert nagyon jól kijöttünk egymással.

**Mennyire volt tehetséges versenyző?**

Szerintem nagyon tehetséges volt. Talán a követelményszint más volt, mint amihez hozzászokott azelőtt, mivel ez volt az első Forma-3-as szezonja egy nyugati régióban. De mindezt igyekezett oldani azzal, hogy nagyon is eltökélt volt, képes volt mindig tanulni, tanulni, tanulni. Éppen ezért, biztos vagyok abban, hogy nagy jövője lett volna, ha nem történik meg a balesete.

**Mit gondol, mi volt a legerősebb és a leggyengébb tulajdonsága?**

Az ő akaraterejét tükrözte a kitartása. Valószínűleg tudta azt, hogy mit akart és azért képes volt keményen megharcolni. Az ő egyik

védjegye a soha fel nem adás volt. De Csaba sohasem volt egy nyugodt pasas. Nagyon vágott az agya, sokat hülyéskedtünk együtt. Remekül beszélt németül, így aztán sok dolgot tudtunk csinálni együtt, de nem csak a depó környékén, hanem a szabadidőnkben is. Például számos esetben meglátogattuk együtt a Nürnbergben lakó csapatfőnökünket, Horst Schübelt.

**Amikor Csaba hazai közönség előtt, 1987-ben kipróbálhatta a Zakspeed Forma-1-es autót a Hungaroringen, Ön mit gondolt erről az esetről? Csaba csak vergődött a Forma-3-ban, az Ön útja pedig nyílegyenesen ívelt fel a NSZK Forma-3-as bajnokság csúcsára, mégis ő előbb ültetett Forma-1-es autóba. Nem volt keserű a szájíze?**

Pontosan emlékszem arra a napra, hogy ott vezethette azt az autót. Az igazság az, hogy nagyon boldog voltam, hogy kapott egy tesztlehetőséget a Zakspeed versenystállótól. Egyszer elmesélte nekem, hogy milyen fantasztikus élmény volt vezetni azt az autót. Érdekes módon én csak annak az

évének a végén próbálhattam ki a Zakspeed autót, de minden, amit Csaba mesélt a tesztjéről, igaznak bizonyultak. Amikor megkaptam decemberben a lehetőséget és elfoglaltam az egyik ülést 1988-ra, még mindig visszaköszöttek Csaba szavai a gondolataimban.

**Csaba legjobb Forma-3-as eredményét 1987-ben érte el Zeltwegben. Ön nyerte meg a 16 körös futamot, csapattársának, aki negyedik lett, adott 20,388 másodpercet a kockás zászlónál. Hogyan emlékszik vissza ennyi idő után erre a versenyre?**

Nagyon jól emlékszem. Tikkasztó hőség volt, amikor megérkeztem a futam helyszínére, Csaba már ott volt a barátnőjével, Imolával. Egy első és egy negyedik pozíció fantasztikus

eredmény volt a csapat számára, éppen ezért Csaba is és jómagam is boldogok voltunk a leintés után. Érdekes módon, a verseny végén még Csaba sem elégedetlenkedett, amin meglepődtem. Ez volt a Schübel csapat legjobb eredménye, amit valaha is elért egy Forma-3-as verseny végén. Ez a futam kiradírozhatatlan lesz a gondolataimból.

**Mennyire veszélyes a norisringi pályának az a pontja, ahol Csaba meghalt?**

Általában elmondható, hogy a ring egyáltalán nem veszélyes. Azonban, ha jössz a kanyar felé nagy sebességgel, és problémád van a fékrendszerrel, bármely pálya képes veszélyessé válni. Normális esetben a Forma-3-as autóval kettes sebességi fokozatban kell átszáguldani a Dutzendteich kanyaron.



## Hesjár Csaba pályafutása

1975.	Kart Junior bajnokság 3.
1976.	Kart Junior bajnokság 2.
1977.	Kart Junior bajnokság 1.
1978.	Kart Magyar bajnokság (III.) 1.
1979.	Kart Magyar bajnokság (II.) 1.
1980.	Kart Magyar bajnokság (I.) 1.
1981.	Kart Magyar bajnokság (I.) 1.
1982.	Formula-Easter Magyar bajnokság 1., Nemzetközi bajnokság 24.
1983.	Formula-Easter Magyar bajnokság 1., Nemzetközi bajnokság 8.
1984.	Formula-Easter Magyar bajnokság 1., Nemzetközi bajnokság 14.
1985.	Formula-Easter Magyar bajnokság 1., Nemzetközi bajnokság 7.
1986.	Forma-Ford Osztrák bajnokság 1.
1987.	NSZK Forma-3 bajnokság 14. (12 pont/9 futam)
1988.	NSZK Forma-3 bajnokság 19. (33 pont/6 futam),

1 Leggyorsabb kör: Hockenheim (5. futam), 13. kör (2.21,49 perc = 172,939 km/óra)

**Ön szerint mi történhetett Csabával abban a tragikus pillanatban?**

1988-ban versenyeztem a norisringi pályán a Német Túraautó Bajnokság a futamán. Még láttam is őt, röviddel a balesete előtt, miközben a DTM tréningre készültem. Teljesen sokkolt az eset, megkérdeztem Horstot és Csaba apját is, hogy szerintük milyen problémák merülhettek fel. Számos teória látott napvilágot, végül én tartom azt, hogy még a mai napig sem tisztázott kérdés ez. Ami engem illet, még most is lehetetlen ítélnem, hogy mi történhetett a Norisringen 1988-ban. Ennek ellenére elmondhatom, ez volt a legszomorúbb nap a teljes karrieremben, ugyanis egy olyan valaki halt meg, akit nagyon jól ismertem.

## VISSZATEKINTŐ

Csőke Péter

December 6-án ünnepli 60. születésnapját Keke Rosberg, aki 1982-ben egyetlen futamgyőzelemmel nyerte meg a világbajnokságot. A Williams csapat versenyzője nem tartozott a legesélyesebbek közé, azonban szorgalmas pontgyűjtéssel (igaz csak 44 egységig jutott) Dider Pironit és John Watsont megelőzve bajnok lett. Még négy évig az F1-es versenyeken vett részt, majd túraautókra váltott, ma pedig fia, Nico pályafutását segíti.

40 éves lesz december 20-án Karl Wendlinger, aki 1991-től kezdődően 4 évig volt a Formula-1-es mezőny tagja. Az osztrák pilótára azonban mégsem az ekkor elért teljesítménye miatt fognak sokan emlékezni, hanem mert Michael Schumacher és Heinz-Harald Frentzen mellett ő is tagja volt annak a Sauber csapatnak, amely a C-csoportos sport-prototípus vb-n vett részt. Az utóbbi időben leginkább az FIA GT versenyeken tűnik fel, ahol 2008-ban három győzelmet is begyűjtött.

65. születésnapját ünnepli december 25-én Wilson Fittipaldi, a kétszeres világbajnok Emerson bátyja. A Brabham csapatnál töltött 25 verseny után 1975-ben testvérével és a brazil cukoripari óriáscég, a Copersucar segítségével saját csapatot alapított, amelynek egy időre versenyzője is lett. A csapat nagy tervei nem váltak valóra és a csapatfőnök is inkább autókereskedéssel kezdett foglalkozni.

1958. december 26-án született Adrian Newey, a Red Bull Racing jelenlegi technikai vezetője. Az angol úriember az autóversenyzés két leghíresebb szériájában, a Formula-1-ben és az IndyCar-ban is számos pozíciót betöltött már: volt versenymérnök, aerodinamikai szakember, tervező és technikai igazgató is. Legnagyobb sikereit is utóbbi két poszt betöltésekor érte el, amikor is versenygépei a McLaren csapatnál két egyéni és egy csapat világbajnoki címet hódítottak el.

40. születésnapját ünnepli január 3-án Michael Schumacher. A Formula-1 történetének legsikeresebb versenyzője 1991-es, Jordannél történt bemutatkozását követően 248 futamon indult el, amelyek közül 91-et megnyert. A Benettonnal begyűjtött két vb címét a Ferrarival további öt elsőséggel egészítette ki. 2006-os visszavonulása óta számos alkalommal tűnt fel a boxutcában illetve különböző motorversenyeken is szerencsét próbált már a németek kedvence.





# WTCC

„Gratulálok a Seatnak a gyártók VB-címéhez! A túraautózás jövőjének záloga azonban egy olyan szabályzat, amely minden gyártónak esélyt nyújt a kiegyenlített versenyzésére!” - hangzott Mario Theissen szájából az okoyamai versenyek után. Az első futamban a száradó pályán a sokáig vezető Jörg Müllertől ugyanis Rydell rabolta el a győzelmet, arra azonban senki sem számított, hogy a másodikban a benzines Seattal

Tom Coronel utasítja rendre az egész mezőnyt. Az elől slick, hátul vizes gumival hazardírozó holland végül 93 ezredmásodperccel szerezte meg első vb-győzelmét Farfus előtt, aki a hétvége egyetlen BMW-seként szerzett pontot mindkét nap. Nem úgy Tarquini, aki balesetek miatt üres kézzel, mégis bajnoki reményekkel távozott Japánból, ám mindez csakis a macaói finálé első futamáig tartott: az olasz hetedik helye azt jelentette, hogy Yvan

Muller már világbajnokként állhatott a dobogó harmadik fokára (a rajt-cél győztes Menu és Priaux mellé). Az évad utolsó futamán az élről felváltva kihulló Thompson-Tarquini-Farfus trió, és a szerencsés Robert Huff győzelme tette tökéletessé a Chevrolet hétvégéjét. Az amerikai márka mindeközben már teszteli a Lacetti utódját, ám Estorilban az új Cruz egyelőre lassabb volt elődjénél. A Seatnál az új Exeo érkezéséről szól a fáma, ám a

GT2-es ALMS-autóját időközben a Hungaroringen tesztelő BMW kártyáiba egyelőre senki nem lát bele.

### WTCC

Y. Muller	114
G. Tarquini	88
R. Huff	87
A. Priaux	81
R. Rydell	77
A. Farfus	63
J. Müller	60
J. Gené	56
A. Menu	54
F. Porteiro	51

### AIGP

Chengdu trükkös pályáján az ex-GP2 pilóta Adam Carroll kárpótolta hazáját a hollandiai nullszaldóért. A sprintversenyen a pole-ból indulva szerezte meg a győzelmet Írországnak, és másnap is majdnem neki termett a babér. A portugál Albuquerque azonban a boxkiállások alkalmával elébe került, ezzel az ibériai ország is feliratkozott a győztesek – immár 17 nemzetet tartalmazó – listájára. A kínai hétvégén Carroll mellett a sorozat újoncai is tündököltek, hiszen az írt a holland Doombos és a brit Danny Watts kísérték a dobogóra, a gall istállóban debütáló Nicolas

Prost pedig pontot szerzett - édesapja (a háromszoros F1-világbajnok) legnagyobb öröme. A széria második körében, a sprintversenyen aztán ismét a svájci Neel Jani tudott nyerni, a Sepangban zajló viadal főfutamát azonban Adam Carroll teljesítette a leggyorsabban.

### F1 GP

Írország	43
Portugália	35
Franciaország	31
Új-Zéland	31
Malájzia	29
Svájc	28
Hollandia	26
Ausztrália	22
Nagy-Britannia	16
USA	16

### GP2 ASIA

A másodikban útjára induló GP2 sorozat Shanghaji első versenyén a japán Kobayashi tűnt a legesélyesebbnek, ám célegyenes végi megcsúszása miatt végül a Rodriguezt köszöntő spanyol himnusz hallgathatta a dobogón, a harmadikként célba érő Yamamoto-val együtt. Másnap a megfordított rajtrács pole-jából induló Valsecchi győzött, a mindössze 18 éves új-zélandi Earl Bamber és Javier Villa előtt.



A dubai második kör főversenyén aztán Kobayashi nyert Valsecchi és Rodriguez előtt, míg a sprintversenyt a pályára zúduló hatalmas eső miatt törölni kellett.

### GP2 ASIA

K. Kobayashi	22
R. Rodriguez	19
D. Valsecchi	15
J. Villa	9
S. Yamamoto	8
V. Petrov	8
E. Bamber	8
H. Yoshimoto	6
G. van der Garde	5
C. van der Drift	5



### FORMULA SUPERLEAGUE

A teszteken brillírozó Doombos (AC Milan) már a doningtoni évadnyitó futam első körében kiesett, a Safety Car kiállása után pedig a tavalyi Euro3000-bajnok Davide Rigon (Beijing FC) szerezte meg a történelmi győzelmet E. Toccacelo (AS Roma) előtt. Másnap a szakadó esőben az ex-GP2-es Borja Garcia (FC Sevilla) volt a legbátrabb: a vízfüggőnyt és az ellenfelek sorfalát a hetedik helyről áthasítva győzött Tuka Rocha (Flamenco) és Valles (FC Liverpool) előtt. A nürburgringi folytatást a

### Formula SL

Beijing Guoan	353
PSV Eindhoven	294
Liverpool	291
AC Milan	267
Anderlecht	244
AS Roma	243
Galatasaray	236
FC Porto	218
Sevilla FC	217
Tottenham	207

holland versenyzők uralták: az első versenyt az influenzásan rajthoz álló Doombos, a kaotikusra sikeredett másodikikat pedig a GP2-ből kiebrudalt Yelmer Buurman (PSV Eindhoven) nyerte. Az eső áztatta zolderi pályán az FC Liverpool frappáns box-taktikája ért aranyat – Valles mögött Dolby (Anderlecht) és az újonc Paul Meijer (Dortmund) ért célba – másnap pedig Rigon kiváló rajtja. Estorilban már az ex-Indycaros Frank Perera ült az AS Roma autójában, és a pole-ból indulva egészen a boxkiállásig vezetett. A Liverpool gárdája azonban gyorsabban dolgozott, így a franciát végül harmadikként intették le, Valles és Doombos után. A második futamot az immár Al Ain-színekben autózó Meijer nyerte, aki korábbi utódját (Toccacelo/ Dortmund) az utolsó körökben előzte meg. Vallengában Rigon ismét győzelemmel növelte a kínaiak fölényét, másnap Perera az utolsó körben passzolta át a biztos római győzelmet az FC Porto-s Gommendy-nak.



### F-BMW EUROPE

Esteban Gutierreznek nem jött össze a spa-i hétvége: a szombati futamon mindössze 17. helyen célba érő mexikói másnap is csak sovány tíz pontot szerzett, így a hétvége két győztese, Wittmann és Breyse közül az előbbi még bajnoki reményekkel állt rajthoz Monzában. Szombaton Tiago Geronimi mögött a második hely is elég volt Gutierrez

### F-BMW Europe

E. Gutierrez	353
M. Wittmann	327
A. Tambay	260
D. Juncadella	236
T. Geronimi	186
M. Christensen	158
P. Bianchini	145
C. Huertas	137
K. Breyse	136
D. Mengesdorf	123

# XBOX 360



Megjelent a boltok polcain a népszerű urbánus versenysorozat legújabb darabja, a Midnight Club: Los Angeles című játék. A történet lényege, hogy az Angyalok Városának utcáin brutális versenygépek veszik át a hatalmat. A lenyűgöző és hatalmas kiterjedésű betondzsungelben nekünk kell megzaboláznunk ezeket az aszfaltzaggató járműveket. Gyönyörű

sportautókkal és kétkerekűkkel egyaránt indulhatunk adrenalinpumpáló versenyeken, valamint megpróbálhatjuk úton tartani a motorháztető alatt döbbenetes löeröket felvonultató muscle car járműparkot. Versenyezhetünk az ellenfelekkel, s ha már megnyertünk minden rangos bajnokságot, fejest ugorhatunk a multiplayer módba, ahol a játékosársak ellen is próbára tehetjük a tudásunkat. (A szoftvert szerkesztőségünk Xbox 360 konzollal próbálta és ajánlja, amely 2008 novemberében érte el Európában az eddigi legmagasabb értékesítési adatokat.)







64

65

# DTM

Hiába tudott közel kerülni Audis ellenfeléhez a ponttáblázaton a Mercedes ása, di Resta az év utolsó előtti futamán, és hiába üldözte két márkatársával együtt Hockenheimben a riválist, ha Timo Scheider a szezonzárón megállíthatatlannak bizonyult, és győzelmével megszerezte a Német Túraautó Bajnokság idei címét. A Mercedes kiválóságának a 2008-ban csak a második helyezés jutott, igaz Norbert Haug csapata a „konstruktori” címet azért elhappolta az Audi elől. A verseny érdekessége volt,

hogya a győztes és későbbi bajnok autójában a kvalifikáció után kénytelen volt motort cserélni az istálló, ám Wolfgang Ulrich alakulata sikerrel vette az akadályt. Paul di Resta ugyan gratulált

ellenfelének, de nem tudta megállni, hogy ne említse meg az ingolstadtiak sportszerűtlen viselkedését, hiszen Ekström kétszer is ki akarta lökni őt a pályáról...



## DTM

T. Scheider	75
P. di Resta	71
M. Ekström	56
J. Green	52
B. Spengler	38
B. Schneider	34
M. Tomczyk	32
T. Kristensen	27
G. Paffett	13
A. Prémat	10



## ETCC

10 nemzet 33 versenyzőjének főszereplésével rendezték meg az FIA hagyományos évadzáró túraautó-fesztiválját, amelyre ez európai S2000-es bajnokságok öt kiválasztott versenyt, az éles futamban csúnyán megréztáta a csúszós kikötői pálya. Pedig közvetlen vetélytársai, Roberto Streit és Sam Bird már az első körben kicsúsztak, ám a balesetekkel tarkított verseny egyik

# FORMULA 3

Edoardo Mortara hiába nyerte Macaóban a kvalifikációs versenyt, az éles futamban

Safety Car szakasza után ő is bemutatkozott a korlátnak. A végül másodikként célba érő olasz, és az új-zélandi Hartley társaságában így Keisuke Kunimoto emelhetette magasba a győzelmi serleget - Takuma Sato (2001) óta a második japánként.



## FORMULA NIPPON

Talán egy internetes szavazás segítene kideríteni, hogy milyen állatra hasonlít a japán csúcsbajnokság 2009-ben debütáló új autója. A régi Lolákat leváltó, agresszív aerodinamikai elemekkel „feldíszített” autót az amerikai Swift-cég 3.8 literes Honda- vagy Toyota szívómotorokkal és Ricardo váltóval szállítja. Az elődjénél 30 százalékkal több leszorítóerőt produkáló, szélesebb és masszívabb autó Fuji pályáján átesett a tűzkeresztségen, volánja mögött a német Andre Lottererrel és a korábbi német F3-bajnok Toshihiro Kaneishivel.

# NASCAR

Az utolsó tizenkét versenyen alaposan felfordult a tabella, az évad folyamán sorozatban nyerő Kyle Bush ugyanis egyetlen győzelmet sem szerzett. Jimmy Johnson viszont ötöt is: a fontanai super-speedway-en, a richmondi „félperces” pályán, majd három hét múlva Kansasban sem talált

ötödik győzelmét leartató Johnson számára belátható közelségbe került a címvédés, bár a soron következő atlantai és texasi versenyen Edwards két győzelemmel erősített. A fordulópontot az esélyes phoenixi fölényes győzelme hozta, így a homestead-i évadzárón bajnokká koronázásához a 13. hely is elég volt.



legyőzőre. Ezt megelőzően New Hampshire-ben is neki készítették a kockás zászlót, amely végül Greg Biffle előtt lendült. A Roush csapat tagja Doverben is aratott, ezúttal csapattársai, Kenseth és Edwards előtt. Talladegában Tony Stewart aratta idei első diadalát, Charlotte-ban pedig Jeff Burton a másodikat. A rövid martinsville-i oválon immár

## NASCAR

J. Johnson	6684
C. Edwards	6615
G. Biffle	6467
K. Harvick	6408
C. Bowyer	6381
J. Burton	6335
J. Gordon	6316
D. Hamlin	6214
T. Stewart	6202
Ky. Busch	6186



Az amerikai szokásoknak megfelelően egy bajnoki győzelem kapcsán az urakat otthonról támogató hölgyeknek is jut a reflektorfényből. Képünkön Jimmie Johnson, a 48-as rajtszámú Lowe's/Kobalt Tools Chevrolet pilótája, és felesége, Chandra

## ETCC

M. Nykjaer	18
O. Nogués	18
R. Göransson	14
C. Campanico	6
J.R. Moller	6
K. Poulsen	5
F. Engstler	5
T. Engström	4
M. Eskelinen	3
J. Nilsson	1



# FIA GT

Az argentinai San Luisban, a GT világbajnokság utolsó erőpróbjáján Bertolini és Bartels csak 4-4 pontot szerzett, a rivális Gollin és Hezemans pedig 8-8 egységet gyűjtött, ám a bajnoki cím így is a Maserati kettőséé lett a Corvette-duó

ellenében. A kiválóan vezető helyi versenyzőket (Esteban Tuero) sem nélkülöző viadalon meglepetésre egy Saleen vezetőülésben Kumpen és Longin diadalmaskodott, ám ez az egy győzelem szinte semmire nem volt elég az izgalmas évadban.

## FIA GT

A. Bertolini	70
M. Bartels	70
F. Gollin	66
M. Hezemans	66
M. Ramos	52,5
A. Negro	52,5
M. Fassler	48,5
J. Deletraz	45,5
K. Wendlinger	44,0
R. Sharp	44,0



## INDYCAR

A detroiti versenybírózás nem bánt kesztyűs kézzel a versenyben vezető Castronevessel: a bajnoki címért küzdő brazil az egyik sárga zászlós szakaszt követően csak erőszakos mozdulattal tudta

megvédeni helyét az öt támadó Justin Wilsonnal szemben, ám ezért pár körrel később borsos árat fizetett, hiszen a felügyelők döntése értelmében el kellett engedje a britet. Az egy éve még a Champ Carban nyertes Wilson első IndyCar-diadala némi

fénynt vitt az eddig csak Rahal év elei győzelmével büszkélkedő Newman/Haas csapat életébe, a büntetését kissé túlzottnak tartó Castroneves pedig annak örülhetett, hogy Chip Ganassi félresikerült taktikája miatt Scott Dixon csak az ötödik helyért járó pontokkal

gazdagodott. A mindent eldöntő chicagói viadal leintésekor ők maguk sem tudták, hogy kétszáz izgalmas kör és 23 vezető-váltás után ki lett a győztes: a célfutó végül a brazilnak ítélte a diadalt, Dixonnak pedig a - tavaly ugyanezen a pályán fél kör híján elveszített – bajnoki címet.



Scott Dixon tavaly fél kör híján nyert, idén Chicagóban azonban – hasonlóan izgalmas körülmények között – begyűjtötte az IRL bajnoki címet

## INDYCAR

S. Dixon	646
H. Castroneves	629
T. Kanaan	513
D. Wheldon	492
R. Briscoe	447
D. Patrick	379
M. Andretti	363
R. Hunter-Reay	360
O. Servia	358
H. Mutoh	346



## ALMS

Négy Acura indult az élről a detroiti versenyen, ebből három ott is maradt a végéig, bár a P2-élovos Bernhard/Dumas-páros az utolsó körökig győzelmi eséllyel üldözte a későbbi nyerő Franck Montagny-t. A jövőre már P1-es autót indító japán márka pilótája végül az egyik GT2-Porsche lekörözése után lélegezhetett fel, akinek Timo Bernhard nekiütközött, így a német nem úszhatta meg a stop-and-go büntetést sem. Az esős edzéseket követően az Audi két autója beállítások keresésére fecsérelte az időmérőt, ezért csak a negyedik sorból kezdhették üldözöbe venni a P2-eseket. A 22. körben Luhr bal lába lecsúszott a fékpédálról, és a betonfalnak ütközött, ezzel a kategóriát 66 ponttal vezető páros P1-es bajnoki címe lekerült a teritékről. Egészen a versenyt követő gépátvételig, ahol a harmadikként célba érő testvér-Audi 2,5 kilóval könnyebbnek bizonyult: kizárásuk

után Werner és Luhr már a P1 bajnokaként készülődhetett a Petit LeMans-ra. Road Atlanta pályáján az idén másodszor ALMS-vendég Peugeot 908-as ismét elveszítette a biztosnak tűnő győzelmet - akárcsak idén Le Mans-ban, a jobb ingolstadtai stratégiának köszönhetően. Pedig a győztes McNish/Capello/Pirro trió igazán vert helyzetből vette fel a versenyt: a skót ex-F1-es a rajtrácsra vezető körben korlátot fogott, így csak fél óras szerelést követően, két körrel az időközben elrajtolt mezőny mögött kezdte meg a tíz órás üldözést. A másodikként célba érő Minassian/Gene/Klien „oroszlános”-triót Wernerék, majd a P2-es versenyben egyeduralkodó négy Porsche RS Spyder követte: a versenyen a Penske-csapatot erősítő Castroneves/Briscoe kettős végül a Road Atlantából P2-es bajnokként távozó Bernhard/Dumas párost is megelőzte! A laguna seca-i versenyen tizenkétszer jött be a safety car (ALMS-rekord!), az Audi pedig kettős győzelemmel koronázta meg idei bajnoki címét. Emanuele Pirro egy második helyel, könnyek közt búcsúzott 15 éve tartó Audis pályafutásától, helyét jövőre a párjaként ezúttal debütáló Christian Albers, avagy a korábban már kipróbált Marcel Fassler veheti át.

## ALMS

M. Werner	219
L. Luhr	219
E. Pirro	156
J. Field	118
R. Berry	108
C. Field	103
R. Capello	102
R. Lewis	61
A. McNish	60
N. Minassian	46

## RALIKROSSZ EB

A magyar csapat a sorozat három utolsó futamára is csatasorba állította a Peugeot-t. Bánkúti Gábor az igen gyors cseh pályán a középmezőnyben végzett - A 206-osomnak most még sok volt ez a pálya, ez a tempó - mondta kissé lemondóan a verseny végén. Egy hét múlva a lengyel futamon sem volt felhőtlen örömiük. Bár Gábor bejutott a döntőbe, műszaki hiba miatt ott már nem tudott rajthoz állni, így csak egygyel gyarapíthatta EB pontjainak a számát. Három hét elteltével következett a Hamburg melletti - egyben évadzáró - német futam,



hol 2006-ban 5. lett. Szombaton azonban kiűtötték a Peugeot futóművét, vasámap egy keresztbe forduló autó manőverének lett ismétő vétlen kárvallottja a magyar pilóta, s ezzel csomagolhatott a csapat. A balszerencsés végkifejlet ellenére a Ralikrossz Európa Bajnokság Divízió I.A-ban 86 versenyző közül - legjobb magyar eredményként - 18. lett Bánkúti. Fotó: rallycross.hu

# DAKAR



November végén került sor a 2009-es, már Dél-Amerikában rendezendő Dakar egyik legfontosabb előkészületi lépésére: a franciaországi Le Havre kikötőjében lebonyolították a nevezők technikai és adminisztratív gépátvételeit, hogy hajóval útnak indulhasson Buenos Aires felé a 710 különböző, versenyre kész jármű. A Grande Benelux névre keresztelt teherhajó gyomrában

a flottát további 60 rendezői és 50 médiaautó egészítette ki, de a helyszínen még további 100 jármű nevezése várható. Magyarországot a mezőnyben a motoros Dési János (204), az év autóversenyzőjének megválasztott idei tereprali bajnok, Palik László (331), a tizedik futamára készülő Szalay Balázs (331), Liszi László (372), valamint a kamionos Darázi (532) és Szaller (534) képviseli.







# A WTCC BELÜLRŐL

A világbajnokság magyar résztvevőjének naplójából

Soha nem voltam még Japánban. Ráadásul WTCC futamon kellett bizonyítanom. Valahogy mégsem volt elviselhetetlen a nyomás, és úgy éreztem magam, mint amikor vásárnapként a rajtrács végén álltam, a rendre balul sikerült szombati versenyek után.

Michélese Norbert

WTCC



Nem kell mit bizonyítanom, de nem akartam beolvadni az eddigi vendégszereplők közé, akik közül szinte mindenki tetemes lemaradásban volt a csapattárs Tom Coronelhez képest. Az út nem tűnt olyan hosszúnak, mint amire számítottam. Folyamatosan pörgettem az agyamban a koreográfiát és ismétlem magamban a versenymérnökkel előzetesen egyeztetett dolgokat.

Csütörtök este találkoztam először vele és az istálló főszereplőjével. Ők voltak azok, akikkel egész hétvégén kapcsolatban voltam, és akik a legtöbbet segítettek. Már az előzetes e-mail váltás kapcsán észrevettem, hogy ők legalább olyan alaposan készültek fel belőlem, mint ahogyan én tettem velük és az autóval kapcsolatosan.

Első dolgunk volt, hogy beállítsuk az üléspozíciót, hogy a lehető legkényelmesebben érezzem magam, mert - mint mondták - ez a kiegyensúlyozott teljesítmény egyik legfontosabb alapja. Hiába

ugyanaz majdnem ránézésre az Európa-kupás autó, alapos szemrevételezés után sem tudtam felfedezni egyetlen közös elemet a két autó utasterében, és akkor ugye még nem is beszélünk a legfontosabb dolgokról, mint például motor, váltó, fék. Nem kezeltek félvállról, ezt rögtön éreztem. Minden apró tényezőt a lehető legpontosabban szabtam rá, hogy majd a legtöbbet tudjam kihozni az autóból. A beállításokat is átbeszéltük, itt azonban konkrét értékekről még nem esett szó, csupán azt mondták el, hogy mire számítsak, ha másnap először a pályára hajtok. Már akkor felhívták a figyelmemet azokra a dolgokra, amik eddig minden vendégszereplőnek problémát okoztak, ezek közül is a féket és a szívómotor karakteristikájából adódó rendkívül keskeny fordulatszám tartományt említették.

Pénteken, a kötelező adminisztratív teendők után, lehetőségem nyílt gyalog is végigmenni a pályán a versenymérnökömmel. Megbeszéltük

a stratégiát a kezdő etapra. A lehető legtöbb kört teszem meg, és ha úgy döntök, hogy kellőképpen összebarátkoztam az autóval és a pályával, akkor az utolsó 8 percre felrakunk egy pár új gumit előre. Végül nem jöttem ki cserélni, hanem a mezőnyből a legtöbb kört tettem meg, míg a többiek szinte kivétel nélkül felrakattak friss gumikat. Nehéz volt ráérezni az autó viselkedésére. Rendszeresen későn kapcsoltam, amikor korigálni kellett a gyors kanyarokban fellépő túl-, illetve a lassú kanyarok iszonyatos alulkormányzottságát. Olyan volt, mint ha fáziskéséssel reagálnék mindenre, amit az autó közölni próbál velem. Ennek ellenére pozitívan értékelték az első szereplésem. A telemetriát nézve is feltűnő volt, hogy alig maradtam el Coronel kopott gumikon futott köreitől. Két

A szombat reggeli első szabadedzés előtti óra megint a koreográfia átbeszélésével telt. Három etapban teljesíthettem 4 kört. Mindegyikben a levezetőkör megkezdésénél rádión keresztül el kellett mondanom az autóval kapcsolatos benyomásaimat, majd, ahogy kiértem a boxba, a szerelők már emelték is az autót, hogy ismét állítsanak rajta. Szerencsére, ha apró lépésekkel is, de a szabadedzés végére szinte tökéletes egyensúlyt találtunk, igaz ekkorra az első gumik már elkoptak, így nehéz volt megjósolni, hogy új gumikon milyen lesz a balansz. Jó lett! ... 1.38.4 lett a vége, sokkal jobb, mint amire számítottam. Tényleg csak századok maradtak benne, és egy kezemen meg tudom számolni hány ilyen kört mentem eddig életemben. Viszont mindenki javított, így

autózni, mivel az autók közti különbségek ilyenkor kevésbé jelentkeznek, de a túlzottan alulkormányzott viselkedésnek következtében a pálya közepétől kezdődően túl sok időt vesztettem a lassú kanyarokban. Ismét változtatnunk kellett, de mivel ekkorra már csapattársam sem volt olyan közlékeny, mint első este, így szinte teljes mértékben magamra és versenymérnököm javaslataira kellett hagyatkoznom. Sajnos az első versenyen nem sok időm maradt megérezni, hogy jó irányba haladtunk-e, mivel az első kör végén, a 9. és 10. kanyar közt a hátulról érkező japán versenyző kiütötte alólam a hátsó futóművet. Tudtam, hogy ha nem érek be a boxba, akkor a szerelőknek már nem lesz ideje megjavítani az autót a második futamra, így 3 keréken, nagy



kanyar volt összesen (kettes, kilences), ahol rendre időt vesztettem, valamint a motorunk különbözőségeiből fakadóan lassabban értem fel a négyes okom a csalódottságra. A célokat, hogy az eddigi EuroCup szereplők közül én legyek a legközelebb csapattársamhoz messze teljesítettem, ráadásul egyszer előtte is végeztem. Jó érzés volt látni a szerelőgárdám arcán az örömet. Őszintén örültek a részsikereimnek és látszott rajtuk, hogy nem muszájból jönnek oda paskolni a hátamat és gratulálni. Vasárnap reggel aztán megint új feladat elé kellett nézmem. Az eddig fáradtságosan megszerzett információkat dobhattuk, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy egész nap nedves pályán kell köröznünk. Konzervatív stratégiát választva kevés dolgot változtattunk az autón előző naphoz képest, talán túl keveset, mivel csak a 19. helyet sikerült megszerezmem a warm up-on. Igaz, hogy ez a privátok közt ez a 3. helyet jelentette, de az esős időben elvileg esély lett volna ismét az abszolút élmezőnyben

elkeseredtem, amikor hallottam, hogy ez csak a 20. helyre elég. Amikor aztán a csapat első emberével átbeszéltük a helyzetet, rádöbbenem, hogy nincs okom a csalódottságra. A célokat, hogy az eddigi EuroCup szereplők közül én legyek a legközelebb csapattársamhoz messze teljesítettem, ráadásul egyszer előtte is végeztem. Jó érzés volt látni a szerelőgárdám arcán az örömet. Őszintén örültek a részsikereimnek és látszott rajtuk, hogy nem muszájból jönnek oda paskolni a hátamat és gratulálni. Vasárnap reggel aztán megint új feladat elé kellett nézmem. Az eddig fáradtságosan megszerzett információkat dobhattuk, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy egész nap nedves pályán kell köröznünk. Konzervatív stratégiát választva kevés dolgot változtattunk az autón előző naphoz képest, talán túl keveset, mivel csak a 19. helyet sikerült megszerezmem a warm up-on. Igaz, hogy ez a privátok közt ez a 3. helyet jelentette, de az esős időben elvileg esély lett volna ismét az abszolút élmezőnyben

nehézségek árán, de valahogy visszatálaltam a helyemre, ahol azonnal nekiláttak a súlyosan megsérült hátsó felfüggesztését javítani. Szerencsére az összeszokott csapatmunkának köszönhetően sikerült rendbe szedni az autót, így ha csak az utolsó kockába is, de fel tudtam állni a rajtrácsra. A 2. futamra nem változtak a körülmények, sajnos most nem szólhattam bele a gumiválasztásba, így elől és hátul is esőgumikkal rajtoltam. Ez az első 3 körben jó választásnak tűnt, majd folyamatosan melegekdték el az első abroncsok, hiába kerestem a vizes részeket az egyenesekben. Végül a 16. helyen végeztem, 8 embert sikerült versenyben, a pályán megelőzmem. Ismét rengeteget tanultam. Biztos vagyok benne, hogy akár a hozzáállásról, akár egy autó beállításáról szerzett új információkat használni tudom majd az elkövetkezendő időben. És alig várom már, hogy ismét testközelből élhessem át ezeket az élményeket...



# VÁLTOZÁSOK KORA

Itt is beköszöntött a pénzügyi válság

Lassan itt a karácsony, de a MotoGP csapatok még mindig nem támasztották le a motorokat az igencsak megérdemelt téli pihenőre. Sokuk jövője változatlanul kilátástalan, sokuk a kiadásokat rendezgeti, mert kevés a bejövő támogatás, egyszerűen a világválság a motorsport fellegvárát is elérte.

Budur Gabriella

Ferrari, Ducati

Persze vannak, akik nyugodtabban készülhetnek, de legalábbis nem kell a pizkos anyagiak miatt aggódnia. Valentino Rossi és Jorge Lorenzo állása biztosított a FIAT részéről, akivel további két éves főtámogatói szerződést írtak alá. Jeremy Burgess, Rossi főmérnöke szerint az sem zavará a Doktort, ha WCM-mel kellene versenyeznie jövőre. „Kirobbanó formában van és nem állíthatja meg senki.” Rossi nyugalmáról a jövőben is egy fal gondoskodik, amit 2009-ben sem hajlandó a csapat lebontani a két versenyző boxa között. Davide Brivio, a gyári alakulat csapatfőnöke szerint ez bevált és így állnak fel jövőre is. Az olasz-spanyol páros közti csata egyre éleződik és jövőre a jóskok szerint ez a világbajnoki címért vívott harcban teljesebb lehet. Korai még találgatni, de tény, hogy a tűz közelében lesz Casey Stoner és Nicky Hayden is, na persze csak akkor, ha utóbbi valóban képes betörni a Desmosedicit. Az amerikai, amikor először próbálta ki a bolognai gépet, elszólta magát. „Bármennyit is fizetnek ezért Casey-nek, higgyétek el, kevés.” Azóta persze már valamivel javult a hangulata, de ahogy a korábbi világbajnok legenda, Wayne Gardner is megmondta: van mitől félnie a 2006-os világbajnoknak. Ezt a motort csak Casey képes irányítani. Lehet, hogy élvezni fogja az erőt, amit Prezziosi és csapata kicsikarnak a blokkból, de nem valószínű, hogy az élmezőnyben tud majd versenyezni. Számára a legnagyobb segítséget az ONDE2000 csapat színeiben visszatérő Sete Gibernau jelentheti, aki tapasztalt fejlesztőnek számít, és a mérnököknek visszaadott információi talán az amerikai csapatát is segítheti az előrelépésben, hiszen



**Az olasz-spanyol páros közti csata egyre éleződik és jövőre a jóskok szerint ez a világbajnoki címért vívott harcban teljesebb lehet.**

a rosszmájúak szerint Hayden nem lesz képes a saját ízlésére formálni a 2007-ben világbajnokságot nyert vadócot. Barátiból rivális, de még talán nem ellenséges hangulattá formálódott át a Tech3 Yamaha boxra eddig jellemző hangulat. A csapatfőnök Poncherat a tüzet a két főmérnök cseréjével próbálta csitítani a két versenyző között, akik így elégedettebben fogtak neki a munkához. Hopkins kés alá fekszik, korábbi sérüléseit kozmetikázzák az orvosok, míg Melandri a Kawasakinál máris falba ütközött és már a

korai teszteken érzi, hogy nem a legjobb lovat üli meg 2009-ben. A legkomolyabb munka előtt a Bridgestone áll, hiszen fel kell készülniük a következő szezonra, mint egyedüli beszállító. Az új szabály új éra kezdetét jelenti. Nem lesz hangsúly a fejlesztéseken, csupán mindenkit szeretnének megfelelően kiszolgálni. A versenyzők már Valenciában sajnálkoztak, hogy búcsút kell inteniük a kvalifikációs keveréknek, de a versenygumikra egyelőre még nem érkeztek panaszok, habár ezt Katarra lényegében borítékolható.



Nicky Hayden már többször is tesztelhette a 2009-es Ducatit

## MAGYAR KÖNYV

A Team Toth csapat felállása a 250-ben még kérdéses. Mattia Pasinivel folyik a tárgyalás, de nincs kizárva, hogy más is szóba jöhet. Talmácsi búcsúzott a kategóriától, a világbajnoki címtől és rajtszámától is. A 250-ben Willairtot nem volt hajlandó megválni a 14-es számtól, így a magyar versenyző legutóbb a 28-as matricával tesztelte a gyári Aprilát a Balatonring elnevezésű új felállásban. Talma legutóbb a MotoGP 2008 - Életek másodpercekért könyv bemutatóján állt színpadra, ahol nagy elismeréssel beszélt az irónőről, aki évek óta a GP-n dolgozik. A trilógia harmadik része már a sikerlisták élén tanyázik. Az egyetlen hiteles és exkluzív története az idei világbajnokságnak

ismét rengeteg érdekes sztorit hozott haza a versenyhelysínerekről. Ha valakit nem elégít ki az, amit a közvetítések során kap, akkor javasoljuk, olvassa el a kötetet, így a téli tesztitalom során sem unatkozik majd. Bővebb infó és rendelés: [www.motogpkonyv.hu](http://www.motogpkonyv.hu) weboldalon, de a könyvesboltokban is elérhető a kiadvány.







# TÉLI TESZTEK

Talmácsi Gábor kezdi érezni új, 250-es motorját

A GP-szezon utolsó versenyét követő ismerkedés után Talmácsi Gábor ismét tesztelhette 250-es Apriliját, és a kétnapos próba csupa pozitív eredményt hozott.

TDH



WCC



November 24-én és 25-én szállhatott a gyári RSA Aprilia nyergébe 2007 világbajnoka, a teszt ismét a valenciai Ricardo Tormo pályán zajlott, mely eredetileg a gyár Superbike-versenyzői számára lett szervezve, de az Aspar csapat három 250-es pilótája is lehetőséget kapott a gyakorlásra. „Több mint 80 kört teljesítettem, nagyon elégedett vagyok. Ezúttal sokkal kevesebb problémánk volt, mint az első teszt alkalmával, sokkal gyorsabb voltam, és a ritmusom is sokkal jobb volt” – nyilatkozta Talmácsi. „A csuklóm sajnos most is fáj, nem is gondoltam volna, hogy ennyi kezelés, pihenés után még mindig jelentkezik ez a probléma, de igyekszem kikapcsolni az

érzést, és megyek előre. Hála Istennek úgy fejeztük be a tesztelést, hogy nem kell télen azon agyalnunk, hogy bajban vagyunk az ideális beállítások megtalálása tekintetében... Tudjuk az irányt, hogy mire van szükségünk, tudjuk a beállításokat is, csak ezeket már nem állt módunkban kipróbálni. Lényegében az gondolom, hogy az egy tizedes lemaradásom csapattársamtól, Bautistától jó eredmény. Fontos az is, hogy jól érzem magam, nagyon kényelmes a gép, érzem a motort. Bár van még mit állítani rajta, de tudjuk, hogy min és mit kell változtatnunk a javulás érdekében. Nyugodtan megyek a téli pihenőre, mely során a csuklóm helyrehozatala lesz a legfőbb cél!”

## ALAPKÖVETÉTEL

A Gyorsasági Motoros Világbajnokság magyarországi futamának jövő ősztől otthon adó sávolyi versenypálya megépítése közel 200 millió eurós beruházást, és mintegy 800 új munkahelyet hoz a térségbe - mondta Bajnai Gordon nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter a napokban Sávolyon, a Balatonring alapkövetésénél. A miniszter a beruházást turisztikai és gazdasági sikernek nevezte, egyben köszönetet mondott a Magyarország iránt elkötelezett Sedesa spanyol befektetői

csoporthoz, hogy a pénzügyi válság ellenére kitarítottak a magyarországi terveik mellett, és nem feledkezett meg MotoGP jogtulajdonosáról, a Dorna Sports SL-ről sem, hogy a sok lehetőség közül Magyarország mellett döntött. Gyenesei István sportért felelős önkormányzati miniszter szerint a világ egyik leggyorsabb, és Európa 9. MotoGP pályája épülhet meg hazánkban. Hozzátette, a versenypálya a becslések szerint már az első évben 100 ezer vendéget csal a Balaton közelébe, 2 milliárd forintnyi pluszbevételhez juttatva a térséget. Az eseményen természetesen Talmácsi Gábor is megjelent.



A BAJNOK STÍLUSA, GYŐZTES FÉRFIAKNAK!

„Én ezt ajánlom!”

KARÁCSONYI AJÁNLATAINKAT KERESSE AZ ÜZLETEKBEN.



# TÁVOL, KELETEN

Rali vb: Hirvonen nyert, Loeb a bajnok

Már Japánban, egy futammal az évad vége előtt bajnokot avathatott a rali világbajnokság mezőnye. Loeb immár ötödik alkalommal vitte el a pálmát.

Répa Kata

Getty Images



A japán futam négy év után Obihiro-ból Sapporóba költözött, mely az 1972-es Téli Olimpia helyszíne volt. A csapatoknak minden szakasz új volt, így komoly munkát jelentett a pályák pontos feldolgozása, amelyet még a helyenként havas utak és az esős idő is nehezített.

Az első nap felemásra sikerült, a tervezett 90,48 kilométerből csupán 57,40-et teljesítettek a versenyzők, mivel három szakaszt töröltek a penzumból, biztonsági okok miatt. A Ford két párosa nagyszerű formában kezdett, Hirvonen 26,2 másodperccel előzte meg Latvalát. A finnek

mögött a harmadik helyen Loeb végzett, aki most nem a futamgyőzelemre hajtott, inkább a biztonságos befejezést tartotta fontosnak. A franciát a két subarus követte: Atkinson a kilencedik helyről jött fel a negyedik helyre, az utolsó szakaszon megelőzve Solberget. A Forddal induló Francois Duval az ötödik szakaszon még Latvala előtt, a második helyen autózott, de az azt követő szakaszon balesetet szenvedett, melyben navigátora súlyosan megsérült, Duval szerencsésen megúsza. A Citroen másik pilótája, Dani Sordo motorhiba miatt idő előtt kiszállt a versenyből.



A Fordok ezúttal megelőzték Loeb Citroenjét, de a végelszámolásnál a francia csapat örülhetett jobban: A sztárpilóta ismét világbajnok lett



速度

0km以下





A második, leghosszabb napon ismét a Fordosok remekeltek. Latvala 15,5 másodpercre csökkentette lemaradását honfitársától. Hirvonen az első szakaszon hibázott, ezzel veszített egy kis időt. A fiatalabb finn bevallása szerint nem csapattársát akarta üldözni, vagy hibázása kergetni, csupán Loebtől akart kellő távolságban maradni - a második hely megszerzése érdekében. Estére maradt az élmezőny állása egészen a negyedik pozícióig, Solberg viszont kiesett, miután megütötte a hátsó futóművet, így Matthew Wilson vette át a helyét. A suzukisok ez alkalommal a hatodik, hetedik helyen futottak be.

Vasárnap még kilenc szakasz várta a versenyzőket. Hirvonennek végül sikerült megtartani az első két napon már megszerzett előnyét, Latvala pedig fel tudott állni a dobogó második fokára. Svédország és Törökország után a Ford ebben az évben harmadszorra szerezte meg az első két helyet. Bár az egyéni bajnokságot nem sikerült begyűjteniük, a gyártók versenyében még továbbra is nyitott a lehetőség, a Ford harmadik alkalommal is esélyes a trófea elnyerésére.

A Citroen azonban már a Távol-Keleten ünnepelhetett: Loeb harmadik helye bőven elegendő volt az év végi győzelem kivívására, mellyel ő az egyetlen olyan versenyző, aki öt világbajnoki címet tudhat magáénak.

Atkinson a negyedik helyre hozta a Subarut, míg az ötödik-hatodik legjobb Andersson és Gardemeister lett, megelőzve Wilson. Petter Solberg a szombati kiállításának köszönhető 30 másodperces büntetése ellenére az utolsó pontszerző helyre futott be.



A Suzuki még nem főszereplő, de egyre jobban beletanul a rali vb-be: 2008-ban 34 pontot szedett össze az alakulat

**Eredmények**

1. M. Hirvonen	Ford	3:25:03,0
2. J.-M. Latvala	Ford	3:25:34,1
3. S. Loeb	Citroën	3:27:33,6
4. C. Atkinson	Subaru	3:28:45,4
5. P.-G. Andersson	Suzuki	3:30:15,9
6. T. Gardemeister	Suzuki	3:31:12,4
7. M. Wilson	Ford	3:32:08,3
8. P. Solberg	Subaru	3:38:22,9

**RALI VB**

Versenyzők:	
1. S. Loeb	112 pont
2. M. Hirvonen	102 pont
3. D. Sordo	59 pont
4. J.-M. Latvala	50 pont
5. C. Atkinson	50 pont
6. P. Solberg	41 pont
7. F. Duval	22 pont
8. H. Solberg	22 pont

Csapatok:	
1. Citroen Total	175 pont
2. BP Ford Abu Dhabi	164 pont
3. Subaru	93 pont
4. Stobart VK M-Sport	64 pont
5. Suzuki	28 pont
6. Munchi's Ford	22 pont

# A HIBÁZHATATLAN

Sébastien Loeb ötödszörre, de nem utoljára

Minden rekordot megdöntve zsinórban ötödik világbajnoki címét szerezte Loeb, pedig nem is ő ül a legjobb autóban.

Mihályi Csaba, Citroen

Sokan minden idők legjobb raliversenyzőjének tartják Sébastien Loeb-öt, másokat egy kicsit untat, hogy mindig ő nyer, és hogy az elmúlt öt évben más nem nagyon rúgott mellette labdába. A francia fenomen tudását talán a legjobban a rali vb szakmai köreiben ismerik el, ahol az általános nézet, hogy a Fordé a legjobb autó, de a Citroëné a legjobb sofőr.

Loeb idei teljesítménye igen csak tiszteltet parancsoló, hiszen az utolsó futam előtt, az addigi 14 versenyből tízet nyert meg. Ez főleg akkor értékelhető, ha tudjuk, hogy a jelenlegi mezőny második legeredményesebb versenyzője, Petter Solberg egész pályafutása alatt 13 elsőséget szerzett. Nagy csodát azonban nem kell keresni a 34 éves francia pilóta vezetési stílusában. Egyszerűen a végsőkig pontos, és amit tud, azt minden körülmények között tudja. Az idén szinte minden győzelme után azt nyilatkozta, hogy élete egyik legnehezebb versenye volt, és hogy az utolsó gyorsaságin is nagyon kellett nyomni. Ez szintén azt a véleményt támasztja alá, hogy nem az övé a legjobb autó, tehát az eredményért nagyon meg kell küzdenie. Sétakocsikázásról tehát szó sem lehet. Emellett pedig rendkívül keveset hibázik. Idén ugyan két hiba is becsúszott neki. Svédországban felborította a Citroënt, Jordániában pedig etapon ütközött márkatársával, Conrad Rautenbach-hal. Ha ezt a két kiesést leszámítjuk, akkor az idén mindössze kétszer sikerült öt versenyben legyőzni, a Török és a Japán Ralikon, ahol mind a kétszer harmadik lett. Igaz, utóbbi versenyen már a harmadik helyezés is elegendő volt a világbajnoki címhez, és pontosan ezt is hozta. Idei teljesítményével a raliban már minden rekordot ő tart. Idei ötödik világbajnoki címével végleg maga mögé utasította a két korábbi rekordert, a négyszeres világbajnok, Juha Kankkunen és Tommi Mäkinen. A futamgyőzelmek terén pedig még nagyobb az előnye. 46 győzelmével másfélszer több versenyt nyert, mint a második legsikeresebb pilóta, Marcus Grönholm.

A rali mellett Loeb a pályaversenyzésben is jeleskedik. Kétszer indult a Le Mans-i 24 órás versenyen, a nem éppen versenyképes Pescarolo-Judd-dal. Az első évben csapata kiesett, 2006-ban azonban a második helyen végeztek. Az idén a Red Bull Formula-1-es csapata hívta meg egy tesztre, amely után a szakma Loeb lábait előtérbe heverte és egyértelműen úgy nyilatkoztak, hogy az F1-ben is megállná a helyét. A Red Bull mellett a Peugeot Le Mans-i csapata is tesztre hívta, ahol rövid ismerkedés után körídeje egy másodperccel maradt el tapasztalt kolléga, Stéphane Sarraziné mellett.



Ha Loeb így folytatja, akkor csak az szabhat határt az újabb világbajnoki címeinek, hogy mikor akar visszavonulni

Ennek ellenére Loeb nem tervezi a szakág váltást. „Tetszett a Formula-1-es autó, Le Mans-t nem tartom kizártnak, de azért a rali az igazi.” Ahol lassan Michael Schumacher hét világbajnoki címe is veszélybe kerülhet. Nincs kizárva, hogy egyszer Loeb lesz a legtöbb világbajnoki címet szerzett autóversenyző. Mellesleg azt tudják, hogy Loeb 2001-ben junior világbajnok volt, tehát ha úgy akarjuk (és például Valentino Rossi számítási módját használjuk), már most hatszoros világbajnok...?





# BAJNOK AVATÁS

41. Allianz–Mecsek Rallye: Spiciék a csúcsra értek

Sem a novemberi időpont és a csípős hideg, sem az eső és a sűrű köd nem tudott elriasztani több tízezer nézőt attól, hogy végigizgulja az évad utolsó bajnoki futamát. Izgalmas verseny volt kilátásban, hisz a kategóriák győztese mellett az abszolút magyar bajnokot is a baranyai megyeszékhelyen avathattuk.

Seabó Krisztián

Bencei András, MediaFoto.hu



Az idei évben egy új szakasszal bővült az Allianz-Mecsek Rallye palettája. A rendező Jelen Istvánnak sikerült a programba iktatnia a Feked melletti gyorsaságot, ami egy nagyon tempós, keskeny, alattomos bukkanókkal tűzdelt aszfaltcsík. A nézők számára azonban így is az orfűi körgyorsasági ígérkezett a hétvége csemegéjének, mivel kétszer is három

kört teljesített a mezőny az Abaligetet és a gyönyörű orfűi tavat érintő szakaszon. Az igazi összecsapás azonban elmaradt Spici és Frici között, hiszen a gazdasági nehézségek miatt nem a méregdrága Peugeot WRC-vel állt rajthoz a Turán–Benics kettős, hanem „csak” egy A8-as Mitsubishivel. A versenyt ennek ellenére nem volt unalmasnak nevezhető. Sőt!

Hadikék a 7. helyre hozták be a Subarut, és a dízel Opel Astra is szépen teljesített





Az időjárás változatosságának köszönhetően – volt eső, sár, köd, napsütés – időnként túl mozgalmas is volt, alaposan megnehezítve ezzel a rendezők, no meg a pilóták dolgát. A verseny első kiesője nagy meglepetésre Benik Balázs lett, akinek Ford Focus WRC-je egy elektromos hiba miatt már az első gyorsasági előtt egyszerűen leállt és nem is sikerült újra elindítani. Rosszabbul járt a Budavári Zoltán–Hegedűs Zoltán kettős, mivel az első bakonyi szakaszon óriásit buktak. Dr. Kiss Elemér és Elek István megérdemlik a fair play díjat, mivel gondolkodás nélkül hívták a mentőket, nem törődve saját időeredményükkel. A személyi sérülés miatt etappá nyilvánították a szakaszt, csakúgy, mint a másodikat. Itt a Tagai testvérpár esése miatt kellett a mezőny idejét átlagolni. Kaotikusan indult tehát a futam és a versenyigazgató nem volt könnyű helyzetben. Meg kellett hozni egy döntést, mely megosztotta a versenyzőket és a közönséget

egyaránt. Büki Ernő a kör harmadik, fekedí szakaszát törölte. Indoklás: Első az egészség! A mi véleményünk: sportszakmailag vitathatatlanul jó döntés született, hisz a szakasz megtartása nem lett volna biztonságos és a mezőnyt a szervizparkban gyorsan sikerült újra egyesíteni. (Hogy mások is hasonlóan vélekedtek, arra bizonyíték, hogy Xavier Gavory IRC megfigyelő a verseny utáni levelében pozitívan értékelte a kandidáló futamot.)

A második körre aztán minden a helyére került. Spiciék tetemes előnyre tettek szert Herczigék és az utolsó hazai versenyén szereplő Vizin Laci bácsi előtt. Negyedik helyen Asi érkezett az esti szervizbe, természetesen úgy, hogy toronymagasan vezetett az N csoport küzdelmeiben. Ötödikként Turán, hatodikként a Toyota Corolla WRC-t tesztelő Borberek Csaba kormányozta parc fermébe versenyautóját. Balogh Jani, Ifj. Érdi, Szíj és Matics volt még tízen belül.

Vasárnap reggel a Mecseket sűrű köd borította, így ismét nehezített körülmények között kellett teljesítenie a mezőnynek. A Spitzmüller–Kazár kettős tovább növelte előnyét és karnyújtásnyira kerültek a hónáhitott abszolút bajnoki címhez.



Az időjárás változatosságának köszönhetően a verseny – volt eső, sár, köd, napsütés – időnként már-már túl mozgalmas is volt.



Meglepetések: pénzügyi problémák miatt Turánéknak Pécsre már nem jutott a Peugeot bérletére, de a Mitsubishihívvel is derekasan teljesítettek. A másik különleges teljesítmény Balogh Jani tempója volt, igaz a pontjait később elvették. Borberek Csaba Toyota WRC-s teljesítménye szintén elismerésre méltó



Balra a Mitsubishi-armada egy része, a nagy képen az utolsó versenyét fekete fényezésű fűtő, és kiválóan autózó Vizin Laci bácsi-féle Subaru







Fent: Herczigék nem erre számítottak, idő előtt búcsúzniuk kellett a küzdelemtől.

Helyzeti előnyét kihasználta az ifj. Ranga-Benkő kettős, akik az N csoportban szépen lépdeltek előre és a futam végén méltán kapták meg a Lacika édesapjáról elnevezett vándordíjat. A Subaru armadának nem volt szerencséje a második napon, hisz előbb a Herczig-Csökö kettős esett ki hajtáslánc probléma miatt, később az ifj. Érdi-Penderik párosnak kellett feladnia a versenyt a turbó meghibásodásának okán. Nyárászölgyön Asi elkövetett egy hibát, aminek pár törött elem és három perc hátrány lett az eredménye. Hodula Misiék 140 km/h sebességgel fának rohantak, az ő esésük borzolta még a kedélyeket egy kicsit, de a segítség gyorsan érkezett és

szerencsére egyikük sem szenvedett komoly sérülést. A kört nem sikerült teljesítenie a baranyaiak nagy kedvencének, a Lancia Deltát terelgető Notheisz testvérpárnak, így a csodaszép navigátor lány csak az OK táblával integethetett kategóriatársainak. A záró etapban már mindenki az eredmény megtartására törekedett. Spici könnyedén nyerte a futamot Vizin Laci bácsi és a Mitsubishiivel két szakaszgyőzelmet is begyűjtő Turán-Benics kettős előtt. Borberek Csabit hibátlanul navigálta végig Földesi Csabi és első versenyükön megszerezték az abszolút negyedik helyezést. A publikum emellett egy jól sikerült demonstrációnak lehetett szemtanúja. A közel ötvenezer néző csupa szépségdíjas



fordulót láthatott az A/8-as kategória versenyzőitől - főleg a fehérvári fenegyerektől, Tobak Zolittól -, akik így próbálták a szövetség vezetőit meggyőzni arról a jövő évtől ne tiltsák ki ezt a kategóriát a hazai bajnokságból. A céldobogón önfeledten ünnepltek mindenki, azonban a végső technikai ellenőrzés még hátra volt. Soha nem látott alapossággal és szigorral vizsgálták a versenygépeket az ATB illetékesei. A szakemberek nem hiába

voltak alaposak: az N csoport öt párosát (Balogh-Szőke, Hadik-Juhász, Földes-Demjén, Kozma-Novák, Dr.Varga-Savanyú) is kizárták a homologizációs szabályok megsértése miatt. A váratlan fordulat ellenére is elmondható azonban, hogy összességében egy jól szervezett és koordinált versenynek zárult a 2008-as Magyar I. osztályú Ralibajnokság, és nem maradt más hátra, mint, hogy gratuláljunk a bajnokoknak és a dobogón végzeteknek!

**Abszolút**

1. Spitzmüller - Kazár Mitsubishi Lancer WRC
2. Vizin - Zsiros Subaru Impreza S8 WRC
3. Turán - Benics Mitsubishi Lancer EVO VI
4. Borberek - Földesi Toyota Corolla WRC
5. Szíjj - Magyar Mitsubishi Lancer EVO VI
6. Ifj. Ranga - Benkő Mitsubishi Lancer EVO IX
7. Matics - Vinoczai Mitsubishi Lancer EVO IX
8. Trencsényi - Csontos Mitsubishi Lancer EVO
9. Botka - Szenner Mitsubishi Lancer EVO VI
10. Rongits - Hannus Mitsubishi Lancer EVO VII
11. Asi - Pikó Zsuzsa Mitsubishi Lancer EVO IX
12. Tobak - Szabó Mitsubishi Lancer EVO VI
13. ósz - Labonczi Mitsubishi Lancer EVO VIII
14. Dr. Kiss - Elek Mitsubishi Lancer EVO VI
15. Molnár - Kulcsár Mitsubishi Lancer EVO IX
16. Ollé - Czákó "Janek" Suzuki Swift S1600
17. Kóváry - Szentiványi Renault Clio R3
18. Bessenyei - Papp Opel Astra GTC CDTI
19. Suba - Suba Renault Clio
20. Katona - Csepela Subaru Impreza

**Kategóriagyőztesek**

- A8: Turán Frigyes, Benics Kálmán
- A7: Kóváry Barna, Szentiványi Szabolcs
- A6: Wágner György, Szerényi Zsófia
- A5: Kronome Ákos, Monostori Gábor
- S1600: Ollé Sándor, Czákó "Janek"
- N4: Ifj. Ranga László, Benkő András
- N3: Bessenyei Zoltán, Papp György
- N2: Kurtos Róbert, Pálta Barbara
- H10: Keszler Máttyás, Hágén Zoltán

**A bajnokság végeredménye**

1. Spitzmüller Csaba, Kazár Miklós 145 pont
2. Turán Frigyes, Benics Kálmán 128 pont
3. Benik Balázs, Lukács József 85 pont
4. Vizin László, Zsiros Gábor 78 pont
5. Aschenbrenner György, Pikó Zsuzsa 74 pont
6. Herczig Norbert, Csökö Zoltán 62 pont
7. Borsi Gergely, Baranyai László 41 pont
8. Hideg Krisztián, Kerék István 41 pont
9. Matics Mihály, Vinoczai Attila 39 pont
10. Turi Tamás, Tóth Imre 35 pont



# JÉGKORSZAK

Hokiválogatottunk története a játékosok gyermekkorától a szapporói sikerig!



**Gól-  
összefoglaló  
extra  
CD-vel!**



**Keresse a könyvesboltokban, a nagyobb újságárusoknál,  
vagy rendelje meg a kiadótól!**

**Bolti ár: 1990 Ft**

**Kedvezményes kiadói ár: 1500 Ft + 300 Ft csomagolási és postaköltség**

**Megrendelés: 06-40/200-548**

**nemzeti  
sport  
magazin**

RACING FACTORY

RALI 08



## AZ UTOLSÓ ROHAM

Racing Factory: Így látta a navigátor

Igazi gálaversenye volt Vizin Lászlónak és Zsiros Gábornak a Mecsek Rali. Az 54 éves korában visszavonult Laci bácsi egy abszolút második helyezéssel, a versenyzőtársak és a szurkolók legnagyobb szimpátiája mellett búcsúzott a magyar rali bajnokságtól. Zsiros Gábor is csupa kellemes emléket őriz a versenyről.

Zsiros Gábor, Mediafoto

Ez a verseny volt pályafutásom egyik legfelszabadultabb futama. A rajt előtt megbeszéltük (Vizin) Laci bácsival, hogy nem hajtunk az eredményre, hanem egy józút autózunk. Ez annyira jól sikerült, hogy az első két gyorsaságin abszolút második időt teljesítettünk. Mondjuk az esőben mindig is jól ment Laci bácsi és most sem spórolta el. Az várható volt, hogy amint felszárad a pálya, Herczig Norbiék megelőznek minket. Másnap a harmadik gyorsaságin azonban kiestek Norbiék, akkor mondtam is Laci bácsinak, hogy ötödikek vagyunk (a

bajnokságban). A célban pedig mondta a csapatunk, hogy negyedikek, mert Asi is beesett. Innentől kezdve egy kis teher volt rajtunk. A verseny előtt a hatodik helyen álltunk a bajnokságban és normális körülmények között elég nehezen léphettünk volna előrébb, csak így, hogy az ellenfeleink is hibáztak. Az utolsó gyorsasági előtt hallottuk, hogy furcsa hangok jönnek az autóból. Egyértelműen az ékszíj volt az. Az utolsó gyorsasági végére el is szakadt, ami azt jelentette, hogy se kormány szervónk nem

volt, se töltésünk. Pont egy lassító előtt szakadt el, ami éppen csak meglett. Az utolsó kanyarban meg már visított Laci bácsi, hogy nem bírom tekerni a kormányt. A célban ott ünnepeltek Spiciék és a mi csapatunk is feljött, de megállni sem tudtunk, mert féltünk, hogy lemerül az akkumulátor és megáll az autó. Mi értünk be elsőnek a célba, és ahogy számítottunk rá, a beíró előtt le is merült az akkumulátor, úgy kellett betolni az autót. Igazán csak a szervizparkban tudtunk egy kicsit örülni. Nagyon sokan gratuláltak Laci bácsinak. Már a prologon is tapsolt és fűtyült neki a közönség. A versenyzők közül is mindenki odajött hozzánk. A célban Spici és Kazár Miki a vállukra vették, ami szerintem egy nagyon szép gesztus volt a részükről. Nagyon fogom hiányolni, hogy nem versenyzünk többet együtt a magyar bajnokságban. Laci bácsiban egy nagyon fiatalos, kedves, igazi sportolót és úriembert ismertem meg. Annak persze nagyon örülök, hogy jövőre is együtt versenyezhetünk az IRC-n, és kíváncsian várom, hogy milyen eredményeket fogunk elérni.



# VERSENYGYÁR

Ahol az SRTH autója készül...

Egy egyszerű, ám a raliért akár a világ - na jó, csak Magyarország - végére is elutazni képes rajongó számára egy műhely - előzetes elképzelései szerint – a nagy titkok tárháza. Ott járva aztán rádöbben: titkok nincsenek, csak precíz, pontos munka, vagy ahogy tőlünk nyugatra mondják: profizmus.

TOH



SRTH



Már előre dörszölöm a tenyerem, mert eljuthatok végre oda, ahová csak a beavatottak szoktak: egy műhelybe. A Korda Racing központja kívülről takaros, belülről takarított. Hiába, a rend és a tisztaság elengedhetetlen még itt is. Szemrevételezve a csamokot, rögvést ráakadok a lényegre, a három Subaru Impreza WRC-re. Kettő egymás mellett sorakozik szépen, egy pedig a kisebb területű műhelyrészben árválkodik. Fura a ruhájtól, azaz a karosszériaelemektől részben megszabadított World Rallye Car-okra rácsodálkozni, de így legalább kitérülök a belső. A csupasz motortér több mint megkapó, sőt a három egyforma, 2003-as specifikációjú autóból – abból, amit Subaru Rally Team Hungary bérel - kivették az erőforrást is. Herczig Norbert és navigátora, Csökö Zoltán számára megszokott a látvány, ahogy a versenygépek felkészítéséért felelős szerelő, Fok Attila vizsgálja az autó szívét, valamint a darabjaira szedett váltót. „Ahogy azt mondani szokták, a felkészülés az egyik verseny végétől a másik kezdetéig tart. Ilyenkor az elsőtől az utolsó csavarig átvizsgálják mindent a technikán, nehogy aztán egy kétforintos alkatrész okozzon galibát. Három éve kerültünk kapcsolatba a Korda Racinggel. Abban, hogy őket választottuk, sok tényező szerepet játszott. Először is magyar csapatról van szó, ami számtalan előnnyel jár, de a legfontosabb talán a közelség. A promóciók alkalmával - amiben bőven volt részünk az idén is – nem demoautót, hanem az igazi versenygépet tudjuk kiállítani. A helyi viszonyokat is jobban ismerik, mint egy külföldi alakulat, és nem utolsósorban nincsenek nyelvi nehézségeink. Az eltelt esztendő során a siker, és a küzdelem is összekovácsolt bennünket” – foglalja össze az együttműködés okát Herczig Norbert. Bár nem látok a lelkébe, de a tekintetéből kiolvasható, Csökö Zoltánt valami egészen különleges érzés keríti hatalmába, ha meglát egy Subarut, hát még akkor, ha az a versenyautójuk. A navigátor köztudottan a japán márka egyik, ha nem a legnagyobb hazai rajongója. „A Subarut, mint raliautót igazi kultusz övezi szerte a világon, így itthon is. A hazai bajnokságban megpróbáljuk közvetíteni az úgynevezett Subaru-életérzést a rajongók felé. A Subarunk megjelenésében hasonlít azokra

a gyári autókra, amelyek a világbajnokságon szerepeltek. Pontosan úgy terveztük meg a design-t, ahogy az importőr által támogatott autók kinéztek. Az első szélvédőn például, olyan magasságban van a napfényvédő csík, mint a vebés gépeken. Az autóra természetesen rákerülnek a támogatóink is, de több ez annál, minthogy matrica formájában megjelennek. Partnereink is profitálnak a kapcsolatból, úgy gondolom, jó az ár-érték arány, amit bizonyít: akadnak olyan támogatóink, amelyek 3-4 éve, sőt régebben is látnak bennünk fantáziát” – világít rá a kapcsolattartás fontosságára a navigátor.

„Kicsit úgy vagyok ezzel az autóval, mintha a sajátom lenne. Sajnálom, milyen megpróbáltatásoknak van kitéve, de attól, hogy bérautó, még úgy kezelem, mint a sajátomat, csak akkor nyúzom nagyon, ha szükséges. A teszteken nem használom például feleslegesen a rajtprogramot. Azt hiszem, Erik is értékeli, hogy vigyázok rá, éppen úgy, mint egy sajátja. Persze, ők is igyekeznek a kedvünkben járni: az ülés mögé beszereltek egy 3 literes ivóvíztartályt, ami a hosszú gyorsaságikon, főként nagy melegben jó szolgálatot tesz. A szakasz közben is tudom pótolni a folyadékvesztéséget a



Az autókat felkészítő Korda Racing 2000-ben alakult, és a kezdetektől fogva Subarut adnak bérbe. A tulajdonos, Korda Erik szemefénye természetesen a három egyforma WRC. „Őt állandó, és tíz beugró emberünk van. Mindegyik autó felkészítéséért egy-egy vezető szerelő felel. A műhelyben szinte mindent helyben meg tudunk oldani, egyedül a motor felújítás történik Angliában. Itthon – úgy gondolom – nem amatőr csapat a miénk, különben miért választott volna bennünket a világbajnoki futamokon is részt vevő finn Tuohino. Norbiékkal három éve dolgozunk együtt, tudjuk egymás gondját-baját, esetleg nyűgét is akár, és ez alatt igazi profi alakulttá fejlődöttünk” – vázolja a lényegét a tulajdonos. Azt mondják, az igazán profi pilóták úgy tudnak gyorsan menni, hogy közben nem gyilkolják a gépet, hogy egyé válnak a versenygéppel.

csapatvezetőnk, Kajcsa Zsolt által bekevert energiaitalal” – mondja Herczig Norbert. „Mindenki pozitívan áll hozzá a feladathoz, talán ennek is köszönhető az elmúlt évi bajnoki bronzérem. Magunkért tesszük, és egymásért is, ez a legnagyobb összetartó erő. A sikert és a kudarcot egyaránt saját bőrünkön érezzük, de ami a lényeg: bármit teszünk, azt igyekszünk jó hangulatban cselekedni. Nem is a munkakapcsolat, hanem a közös érdeklődés, ami mozgat bennünket” – csatlakozik Norbi mondandójához Csökö Zoli. Aztán úgy búcsúznak egymástól pilóta, navigátor és csapatvezető, ahogy köszöntötték is egymást: baráti kézfogással, és öleléssel. A műhely már a hátuk mögött, eltűnt szemükből az izgalom, amit csak egy Subaru versenyautó látványa, közelsége válthat ki.



# TEMPÓ, RALI ÉS BARÁTSÁG

Rally 2008 Racing Team: Egy igazi csapat

A szó talán legklasszikusabb értelmében véve rali csapat a Rally 2008 Racing Team. Egy baráti társaságon alapul, akik hajtanak, néha nyernek, néha hibáznak, néha sztoriznak és imádják az autósportot.

Mihályi Csaba

Bucakó Andor



A csapat zászlóshajójával, az A8-as Mitsubishi Lancer Evo VIII-assal Budavári Zoltán és Hegedűs Zoltán versenyeznek. Budavári, aki a csapat vezetője is egyben, 98 óta vesz részt futamokon, 2004-ben rali 2-ben, egy A5-ös Suzukival megnyerte a Yokohama Kupát, majd Honda Civicre váltott, az elmúlt két évet pedig a Mitsubishi tanulásával töltötte. „Murván már egészen az elvárásainknak megfelelően tudunk menni” – nyilatkozta a pilóta. „Kétszer ötödikek lettünk, egyszer pedig a negyedik helyről estünk ki. Aszfalton is voltak már biztató részeredményeink, de ott van még mit csiszolunk. Lehet, hogy az is probléma volt, hogy az idén mind a három aszfaltos versenyünkön esőben

berendelték minket a Felügyelő Testület elé, ott mondta nekem egy tapasztalt úr, hogy fiam, a rali egy megbízhatósági verseny. Értem én, de a pályán nagyon nehéz megállni, hogy ne akarjak mindig gyorsabb és gyorsabb lenni.” Hogy a csapatban nincs hiánya a tehetségekből, azt mutatja, hogy a Rally 2008 Racing színeiben versenyez Elek István és a Puy László is egy-egy Evo IX-es Mitsubishihivel az első illetve a másodosztályban. De a rali 2-ben szintén érdemes oda figyelni Nagy Tamásra és Folinek Balázusra, akik egy N2-es Honda Civic-kel riogatnak. „Az idei volt életem második rali szezonja” – mesélte Folinek. „A szombathelyi versenyt tudnám kiemelni, ahol abszolút



A csapatvezető Budavári Zoltán kiváló egyesületet hozott össze egy baráti társaságból. A Rally 2008 Racing Team tagjai ráadásul egyre eredményesebbek

mentünk. Tettünk egy kis kitérőt egy RTE-futamra is, ott a száraz burkolaton elég jó eredményeink voltak. Jövőre több teszttel és még több odafigyeléssel kell készülnünk az ilyen versenyekre. Az biztos, hogy maradunk az A8-as Mitsubishi mellett. Ez egy nagyon megbízható, nagyon jól bevált autó. Az is biztos, hogy a csapat is marad, hiszen nagyon jó baráti társaság vagyunk, és sokat segítünk egymásnak, ráadásul a futamok jó a hangulatban telnek!”

A csapat csiszolatlan gyémántja Alberti Szabolcs, aki navigátorával, Nagy Tamással az idén jött fel a rali 2-ből N2-es Honda Civicjével. Ha csak a részeredmények alapján osztanának bajnoki címet, Alberti biztos első lett volna az idén, hiszen fantasztikus eredményeket ér el a gyorsaságikon, csak a célba érkezéssel van még egy kis gondja. „Tanuló év volt ez számunkra. Feljöttünk rali 2-ből és arra számítottunk, hogy a rali 1 sem lesz nehezebb. De az idén háromszor estünk ki az első helyről, egyszer pedig a másodikról. Összesen egy hatodik helyet tudtunk felmutatni Veszprémben. Azt is négy defekt után. A kieséséért csak magamat okolhatom. Amikor két perccel vezettük a kategóriát, akkor is a nagyobb kategóriájú autókat üldöztem. Ennek általában esés volt a vége. Egyszer



harmadikok lettünk és megnyertük a kategóriát. Az abszolút első helyen is álltunk, de Szabolcshoz hasonlóan én sem tudtam visszavenni a tempóból, és kiszakítottam a hátsó kerekemet. Csoda volt, hogy elértünk a szervizparkig. Egerben nagyon óvatosak voltunk, Veszprémben pedig három gyorsasági után féltengelytörés miatt estünk ki. Nyíradra nagyon készültünk, de ott meg a munka szólt közbe. Az elmúlt két évben sikerült leraknunk az alapokat, nulláról nagyot léptünk előre az egyre, jövőre egy kicsit nehezebb dolgunk lesz, hiszen egyről a kettőre lépni mindig nehezebb. Marad a rali 2 és marad az autó is, de szeretnénk egész szezont menni!”



# MEGVALÓSULT ÁLMOK

Borsiek 2008-ban életük legjobb idényét produkálták

Ha legkedvesebb és legdélgettebb álmainkat igazán kitartóan akarjuk, akkor azok előbb-utóbb kézzelfogható dolgokká, megélt élményekké válnak.

BE



Bucekó Andor



Valahogy így lehet ezzel a Borsi Gergely–Baranyai László versenypáros is. Az ezredforduló előtt a kis fekete NI-es Suzuki volánja mögött és a méregerős Lada Samara navigátorülésében sokszor megfordulhatott a fejükben, hogy milyen jó is lenne az ismert pályákon egy WRC-vel száguldani! Aztán teleteltek az évek, és tavaly számukra is valóra vált minden raliversenyző bevallott vagy bevallatlan álma: végre a sportág csúcskategóriáját jelentő

autóval versenyezhettek.

Előbb egy 98-as, majd egy 99-es évjáratú Imprezában teheték magukat próbára, és párosunknak nagyszerű volt ez a típus a WRC-s tanulóévhez, melynek 2007-es év végén egy abszolút kilencedik helyezést és egy aranylicenc lett a „termése”.

Ám mivel az autósportban szinte alapvető ösztön, hogy mindig mindenki még erősebb, még gyorsabb versenygépre vágják, a kettős tavaszra előre lépett. A Korda Racing segítségével, valamint az új és a régi támogatók töretlen bizalmával egy 2003-as Impreza WRC-be ülhettek. Talán az idei kocsi nem annyira klasszikusan szép, mint a régi kétajtós kupé - ízlések és pofonok nagyon különbözőek -, a benne rejlő sokkal fejlettebb technika viszont köszönőviszonyban sincs egymással. Ez Gergő és Laci arcáról is leolvasható volt, amikor az egri idénynyitó futam előtti teszten megtették az autóval az első kilométereket. Furcsának tűnhet, de ez az autó sokkal kifinomultabbnak bizonyult, mint a 99-es, ráadásul az új kocsihoz

pokoli gyorsulás és kanyarsebesség is társult. Gergőnek az év folyamán alaposan újra kellett formálni vezetési stílusát, hogy alkalmazkodjon ehhez a roppant intelligens technikához. Szerencsére a megszámlálhatatlan beállítási lehetőség útvesztőjében mindig segítségére volt a Korda Racing angol mérnöke, aki folyamatosan elkísérte az istállót a futamokra. A fiúk vakon megbíznak a brit szakemberben, hiszen korábban a gyári csapatban többek közt a legendás Colin McRae-nek hangolta az autóit. Mindez azonban önmagában természetesen még kevés lett volna, az eredmények eléréséhez Gergő évtizedes versenyzői tapasztalata is kellett. A bajnokságnak nagy reményekkel nekivágó kettősnek az évadnyitó verseny sajnos nem sikerült valami szerencsésen. A második gyorsasági szakaszon tűz keletkezett a motortérben, így kénytelenek voltak földelni a futamot. Miskolcra már jobban összeállt a technika és az utolsó versenynapra a fiúk is igazán formába lendültek, így néhány kisebb kaland és nehézség után végül az abszolút 6. helyen zártak az új autóval.

Szombathely volt az egyik legküzdelmesebb futamuk. A teszteken még minden rendben volt, ám a pénteki rajtceremónia előtt egy kisebb alkatrészes hibája miatt komolyan károsodott a Subaru motorja. Párosunk még átgurult a rajtdobogón, majd a csapat megfeszített munkába kezdett, hogy reggelre menetkész legyen az autó. A motor javítása nem sikerült tökéletesen, de legalább teljesíteni tudták a futamot, ami négy bajnoki pontot hozott a számukra. A Veszprém Ralin sem állt mellőlük a szerencse. A kisebb nagyobb technikai gondok mellett még egy vízesárok fogságába is beleestek, így jelentős időhátrányt elszenvedve ismét csak négy bajnoki pont kerülhetett a nevük mellé a tabellán. Az aszfaltos pályákra visszatérő a bajnokságban újdonságként szereplő ózdi futam alaposan kárpótolta őket az előző futamon elszenvedett megpróbáltatások miatt. A Subaru végig tökéletesen működött és végre csak egymásra, a pályákra és a kegyetlenül pörgő stopperra kellett figyelniük. Ezen a futamon elmondható volt,

hogy az aszfalton végre teljesen összeszoktak az autóval. A verseny végére mindössze négy másodperccel csúsztak le a hatodik helyről, de ennek ellenére addigi közös pályafutásuk legjobb futamként értékelték a versenyt. Szerencsére a jó is lehet még jobb, hiszen 2008-ban a tavaly debütált Nyírad Rali az abszolút ötödik hellyel eddigi versenyzői pályafutásuk legjobb eredményét hozta. A rendkívül gyors és technikás pályákon nagyon élvezték az autózást, és a csapat illetve a támogatók legnagyobb öröme - a versenyhez kapcsolódó plakátos-címlapos megjelenésekhez is méltó módon - nagyszerűen szerepeltek. A nagy klasszikus, az idényzáró Mecsek Rali pályáin aztán megint közbeszólt a technika, és egy váltóhiba miatt feladni kényszerültek a futamot. Ennek ellenére a megélt és továbbálmódott álmok, valamint pályafutásuk eddigi legeredményesebb évében a Borsi–Baranyai kettős összesen 41 pontot gyűjtött a bajnokságban, amely az erős mezőnyben az abszolút 7. helyhez volt elég.

Borsi Gergely, Baranyai László és a Subaru az esztendő végén abszolút 7. lett, ami az erős mezőnyben különleges teljesítmény





# CSILLAGOS

Egy Mercedes és pilótája

Az utóbbi esztendőben állandó résztvevőjévé vált a bajnokság másodosztályának egy különleges autó. A Mercedes tulajdonosától, Várad Györgytől volt mit kérdeznünk.

TDH. Duen



**Hogyan kerültél az autóversenyezésbe és a mostani autód előtt milyen kocsikkal, milyen eredménnyel versenyztél?**

Nézőként eljártunk versenyekre, és arról álmodoztam, hogy egyszer én is vezethetek majd színes, hangos kocsit. A 90-es évek végéig a család Trabijával bosszantottam a lakótelep parkolójában a lakóközösséget, majd sikerült fillérekért beszereznem egy lerobbant Zsigulit, amiből már bukócsöves, kagylóüléses adrenalinbombát építettünk. Mindenféle amatőr versenyeken, roncsderbiken indultam vele. Innen már nem volt megállás. Elmentünk egy autocross versenyre nézőként, ott láttam, hogy karosszériás autókkal is lehet menni. Elkezdtem keresgélni autósújságokban eladó versenyautókat, amelyek alkalmasak lennének földes pályákra. Ekkor találtam rá a túrában már „Bölény” néven ismert W123 Mercire. Ettől kezdve csak csillagos autóim voltak.

Több győzelmet is szereztem, de bajnokságot nem nyertem soha. Az ok: az autokrosszban és a raliban is mindig olyan kategóriába soroltak, ahol turbós, négykerékajátású autókkal kellett küzdeni. Idén aztán az F2 kategóriát szétválasztották, így ebben az évben már végre igazából

versenyezhetünk, és a Mecsek Ralin sikerült is megszereznünk a bajnokságban a második helyet!

**Milyen előnye és hátránya van egy ilyen kocsinak?**

Amikor a 123-ast hazavittük, motorhibás volt. A hat hengerből összesen három üzemelt, de mindenképpen szerettem volna kipróbálni. Összetároltuk, mentem vele két utcahosszt és akkor eldőlt, hogy én ezentúl csak ilyen autót szeretnék versenyezni. Tudod, vannak jó autók, sőt még jobbak, és van a Mercedes... Nekem a legnagyobb előnye az, hogy hátul hajt! A mérete ellenére az egyik legkisebb fordulókörü autó. Természetesen előnye az is, hogy a navigátor lába másfél méterrel van hátrább a kocsiróttól. Bőven van helye a beköszönő diófának! Ez egyben hátrány is, picit hosszú, picit széles, de másfél tonna, így könnyedén csinál magának helyet az erdőben. Mivel másodpercet soha nem tudunk adni egy WRC-nek, ezért adunk nekik millimétereket. (Az autó nyomtávja ugyanis a legnagyobb WRC-nél is 20 milliméterrel szélesebb...)

**Milyen a Te szeméddel a magyar rali másodosztálya?**

Kezdi kiforrni magát ez a bajnokság. Idén

már nem nagyon lehetett panasz az indulók létszámára és az autók minőségére sem. Így, hogy az első osztállyal együtt megyünk, van lehetőség összehasonlítani az időket. Bizony, már csak az összetáiban van különbség a két derbi között. Mióta együtt megy a két bajnokság, talán a szervezők sem tartják már akkora nyűgnek, mint amikor külön versenyeket kellett szervezniük nekünk. A nézők szempontjából is jót tesz a versenynek, ha a szombati napon elhullott versenyautókat a második napon mi pótoljuk ki. Így vasárnapra is marad látnivaló. Egy nagyon jó kis gárda gyűlt össze. Itt még működik az a dolog, ami a régi versenyekre volt jellemző: a csapatok segítik egymást, csak bent a pályán ellenfelek. Azt hiszem, elmondhatom, hogy én is mindenkivel jó viszonyban vagyok. Sok versenyzőtársammal a versenyeken kívül is tartjuk a kapcsolatot.

**Tervezed-e az előrelépést? Váltanál jobb autóra, vagy első osztályra?**

Voltak mindenféle támogatói ígérek fiatalabb autóról és egyebekről. De ahogy az lenni szokott, a legtöbb megragadt a szavak szintjén a dolog. Úgyhogy jövőre biztosan marad ez a kocsim, és természetesen a rali 2. Az autón persze mindenképpen fejlesztenünk kell, mert egy négysebességű, nagyon hosszú áttétellű váltó van rajta. Ha ezen sikerül túlélnünk, akkor már egy igazán versenyképes jármű lesz belőle. Az idei évben a JETSERVICE.HU jóvoltából már nagyon sokat tudunk javítani a technikán. A jövő évre is kaptunk ígéretet, úgyhogy az első versenyen már ütőképes kocsival tudunk rajthoz állni.

# MAGYAR KÖNYV KLUB

## A Forma-1 krónikája

- ▶ A teljes történelem, 59 év legfontosabb eseményei
- ▶ Start Bernie Ecclestone szavaival
- ▶ Ökölcstaták!
- ▶ Ki a zseni és ki a legenda?
- ▶ Utazz Abu Dhabiba!
- ▶ Szébbek az autóknál?
- ▶ Apák és fiúk: a név kötelez!
- ▶ 560 oldal, 1500 kép: ami nemcsak a pályán történt!
- ▶ Rajongóknak és fiúknak kihagyhatatlan!



MAGYAR KÖNYV KLUB

KRÓNKA SOROZAT

Kapható a Libri és más könyvüzletekben!

Direkt értékesítés:  
[www.konyvklub.hu](http://www.konyvklub.hu)

Tel.: 06-1-789-9611

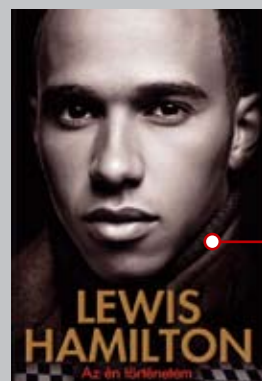
[rendeles@konyvklub.hu](mailto:rendeles@konyvklub.hu)

**EGY IGAZÁN FÉRFIAS AJÁNDÉK!**



# Formula KÖNYVKLUB

Készüljön karácsonyra! Most minden megrendelésből 10% kedvezmény!



Lewis Hamilton:  
**Az én történetem**  
Ár: 2990 Ft



Simon István:  
**Kimi Räikkönen**  
Ár: 1990 Ft

Négyesi Pál  
**Autó Enciklopédia**  
Ár: 5990 Ft



Négyesi Pál  
**Ferrari**  
Ár: 4490 Ft



Ch. Gáll András:  
**Fernando Alonso**  
Ár: 1990 Ft

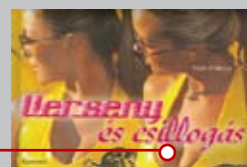


Simon István  
**Száguldó cirkusz 2008-2009**  
Ár: 5980 Ft  
(A korábbi kötetek is megrendelhetőek!)

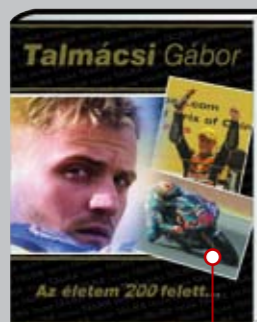


Dávid Sándor  
**Forma-1 sztorik 2008**  
Ár: 3290 Ft  
(A korábbi kötetek is megrendelhetőek!)

Négyesi Pál  
**Verseny és csillogás**  
Ár: 2990 Ft



Frankl András:  
**Száguldás a Forma-1-ben és azon túl**  
Ár: 2990 Ft



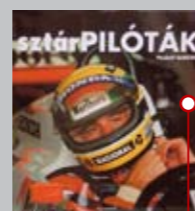
Talmácsi Gábor:  
**Az életem 200 felett...**  
Ár: 4990 Ft



McLaren:  
**Négy évtized a F-1-ben**  
Ár: 2990 Ft



Ifj. Dávid Sándor:  
**Michael Schumacher, a Forma-1 királya**  
Ár: 2490 Ft



Paolo D'Alessio:  
**Sztárpilóták**  
Ár: 5990 Ft

Discovery Channel  
**A Forma-1 kulisszatitkai**  
3 db 60-60 perces dokumentumfilm  
Ár: 3000 Ft/csomag



DVD AJÁNLAT!



Izsányi Szabolcs - Simon István:  
**A Formula-1 legjobb ötven versenye**  
Ár: 1490 Ft



## Formula-1 illatszer díszdobozok

Parfüm Power ml  
F1 Baseball Sapka  
3199 Ft

Dezodor Power 175 ml  
Tusfürdő Power 250 ml  
F1 kulcstartó  
2799 Ft

## Megrendelőszelvény

A fentiek szerint megrendelem az alábbi kiadványokat a megjelölt darabszámban, kérem ehhez küldjenek befizetési csekket/utánvétellel továbbítsák (a megfelelő rész aláhúzendó) a könyveket.

cím	darab	ár

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

Név \_\_\_\_\_  
Lakcím \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_ E-mail \_\_\_\_\_  
Dátum \_\_\_\_\_  
Aláírás \_\_\_\_\_

A megrendelőszelvényt vagy annak másolatát, esetleg e-mail-es verzióját az alábbi címekre kérjük elküldeni:

**Autósport és Formula Magazin**

3504 Miskolc Pf.: 90

Telefon: 46/505490, fax: 46/505491 E-mail: elofizetes@formula.hu

További információk webshopunkban, a

**www.formula.hu**  
weboldalon!





Szigeti Attila, Nyitrai Béla és Hernádi László, a magyar Zóna-különítmény. A BMW-s bajnok már sokadszor szoríthat kezét Max Mosley-val

# ZÓNASIKEREK

A nemzetközi túraautózás magyar szereplőinek kimagasló eredményei

Régen (talán soha) nem zárt olyan - nemzetközi mércével is - sikeres évet a magyar gyorsasági autósport, mint 2008-ban. A Seat Leon Európa Kupa és a WTCC szereplések mellett az FIA Közép-Európai Zóna Trophy sorozatban is kiemelkedően teljesítettünk, köszönhetően három kiváló magyar versenyzőnek.

TDH

AFM, Amber PR



Kezdjük a sort a zóna szereplések szempontjából abszolút újoncnak számító Szigeti Attilával és Suzuki Swift Sport versenyautójával. A hazai pályákon „öreg motorosnak” számító pomázi versenyző az Orion MSE színeiben nagy elhatározásra szánta el magát, és a A-2000 kategóriában Ales Buzgát, a 3 szoros Zóna bajnok szlovén pilótát hívta ki a bajnoki címért folyó harcban. A versenyzők a szoros küzdelemben igazán jó barátokká kovácsolódtak, és példamutató sportszerűséggel segítették egymást. Az autótöréstől (Pöstyén) és barátságtalan gáncsoskodásoktól (Brno) sem mentes sorozatban Szigeti kitarása és ellenfele

technikai gondjai végül meghozta gyümölcsét, és a sportoló megszerezte az A-2000 kategória Zóna Bajnoki címét. Hernádi László az N csoport régi új bajnoka, hiszen legutóbb két éve nyerte ezt a kategóriát M3-as BMW-jével. Idén három címet is begyűjtött, hiszen a hegyi és a szlalom bajnokságban is elől végzett, és ezzel a teljesítményével kimagaslóan teljesített a tatabányai versenyen. Méltón búcsúzott tehát évek óta hűséges versenyautójától, a fekete E36-ostól, amellyel a homologizációs szabályok miatt jövőre már nem indulhat ebben a sorozatban. Persze a győzelmeket idén sem adták ingyen: a zsúfolt versenynaptárral

rendelkező Hernádinak idén épp a zártpályás versenyeken kellett a legkomolyabban koncentrálnia, hiszen csak az utolsó, Skopjében megrendezett utcai versenyen biztosíthatta be N csoportos bajnokságát. Ez köszönhető volt Nyitrai Béla szívós küzdeni akarásának is, aki az évad közepétől nyilvánvalóvá tette, hogy idén a Zóna N csoportban magyar bajnok lesz. Csak a név volt kérdéses: Hernádi vagy Nyitrai? A 306-os Peugeot nyergében a pályán nem sok esélye volt az Endurance Club Hungary versenyzőjének a Rich Motorsport M3-asa ellen, de jó taktikával, és némi szerencsével lett volna keresnivalója a

pécsi versenyzőnek a végső győzelemért harcra szállók között. Azonban a sorozat adminisztrációjában uralkodó káosz (Brno) végül elvette a lehetőséget Nyitrai Béla bajnoki cím megszerzésére, emiatt elmaradt Skopjében a két N csoportos bajnokjelölt végső összecsapása, ám a 2. hely is kimagasló nemzetközi eredmény, és előrelépés a tavalyi 3. pozícióhoz képest. Hogy mit hoz a 2009-es év a Zóna Bajnokság világában azt még nem lehet tudni, de a 2008-as sikerek előre vetíthetik egy hasonlóan eredményes év lehetőségét, talán még több hazai versenyzővel az indulók között. A lehetőség adott...



# EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

## AZ AUTÓ

Név: Formula Renault 2.0

Teljesítmény: kb. 198 LE

Tömeg: 480 kg

Csapat: Patkó Autósport Kft.

Pilóták: Pödör Balázs

## A LÁNY

Név: Nagy Izabella

Kor: 33

Lakhely: Siófok

Foglalkozás: Fotómodell

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (SAjt foto)







# A BAJNOK

Ifj. Kiss László a csúcsra ért

Harmadik éve versenyez ralikrosszban ifj. Kiss László. Az első szezonjában a legkisebb kategória, a divízió V bajnoka lett. Tavaly a legmagasabb osztályba lépett, az idén pedig meg is nyerte a bajnokságot.

MCS



Igazi autósportot kedvelő családban nőtt fel ifj. Kiss László. Édesapja, Kiss László raliversenyző volt, ő maga pedig már tíz éves korában belekóstolt a gokartozásba, amit hét éven keresztül űzött. Ezt követte a három év ralikrossz, jövőre pedig húsz éves korában, tíz év versenyzői múlttal a háta mögött jöhet a rali. Öccse, Kiss Pál Tamás szintén versenyez, ő a svájci Formula Renault 2000-es bajnokságban vesz részt. Ifj. Kiss számára mindig is a rali volt a cél. Tulajdonképpen már az idén is ezt a szakágat vették célba, ám tavaly nem sikerült valami fényesen a divízió I-es szereplése, ezért döntött úgy, hogy marad még egy évet a ralikrosszban. „Nagyon sok műszaki hibával küzdöttem tavaly, így aztán alig gyűjtöttem versenykilométert” – mondta ifj. Kiss. „A Mitsubishi sem tudtam kiautózni, és úgy gondoltam, hogy amíg



Ifj. Kiss, az abszolút ralikrossz bajnok a ralit is kipróbálta három futamon, és 2008-ban is szeretne tapasztalatokat gyűjteni a szakágban

nem tudok a bajnoki címért harcolni, addig főlősleges ralira váltani. Az idén az autóval is több tapasztalatunk volt, végre megoldottuk a futómű beállítási problémákat, úgyhogy az autón már nem múltott semmi. Úgy érzem, hogy én is sok tapasztalatot szereztem. Tudtam nyerni olyan pályán, ahol előtte nem versenyeztem, tudtam nyerni sárban, és az utolsó három futamot is zsinórban nyertem. A mezőny elég erős volt. A magyar ellenfelek mellett pedig külföldiekkel is meg kellett küzdeni, hiszen a futamok nagy része

nemzetközi vagy zóna verseny volt. Úgyhogy az első öt mindig nagyon kemény volt.” Azért jövőre a rali sem lesz teljesen ismeretlen ifj. Kiss számára, hiszen az idén már rajthoz állt három raliversenyen is. „Ausztriában, a Janner Rali volt életem első versenye. Ott egy N2-es Suzuki Ignisszel indultam. Vezettem is a kategóriát, de aztán 140-nel etaláltam egy fát. Elég nagy esés volt. A második futamom az Eger Rali volt egy Szuper-1600-as Ignisszel. Itt az volt a tét, hogy ha nem töröm össze az autót, akkor mehetek vele még pár versenyt. Karcmentesen sikerült célba érnem, de a motor másnapra nagyon elgyengült, és miután fel kellett újítani, nem is maradt lehetőségem, hogy többet használjam az éven. A Veszprém Ralin megint az N2-es Ignisszel álltam rajthoz. Ott egy késés miatt, meg hogy a körgyörson egyvel kevesebb kört mentünk, annyi büntetést kaptunk, hogy másnap nem folytattuk a versenyt. Nem akartuk főlősleges tönkretenni az autót.” A 2009-es szezon megint a Janner Ralin kezdődik majd, aztán egy ralikrossz verseny és utána jöhet az Országos Rali Bajnokság. „A Janner Ralin mindenképpen szeretnék rajthoz állni az N2-es Ignisszel. Nagyon jó, nehéz verseny és a tavalyi baleset miatt nekem ott még bizonyítanom kell. A szezon első ralikrossz versenyén, Máriapócsan is szeretnék indulni. Ott mehetnék életemben először egyes rajtszámmal, meg az egy nagyon jól szervezett, nagyon jó hangulatú verseny. Utána pedig a teljes rali szezon a cél a Szuper-1600-as Ignisszel. A többit meglátjuk.”



# A ZÓNA-BAJNOK

Gorács Béla Corsája megállíthatatlan volt

A 2008-as közép-európai zónabajnokság szép magyar eredményekkel, köztük egy bajnoki címmel zárult. Gorács Béla a Div. Ia első helyét szerezte meg.

Hámor Iván, Kollár Attila



A magyar bajnokságban 2007-ben még a Div. 5 mezőnyében indult versenyző csapattársával, Ujházi Bélával idén váltott a nemzetközi szabályok alapján kiírt Div. Ia kategóriára. A kategóriaváltással párhuzamosan célul tűzték ki a nemzetközi megmérettetést is. Ez a magyar zóna futamok mellett további hat futamot jelentett Ausztriában, Csehországban és Lengyelországban. Az esztendő végéről visszatekintve kijelenthetjük, hogy a szezon jól sikerült, hiszen a Ralikrossz Közép-európai Zóna Trófea versenyeinek mindegyikén sikerült rajthoz állniuk, részben ennek is köszönhető a

valóban jó eredmény. A nyolcfutamos sorozat két versenyén győzedelmeskedni is sikerült Gorács Bélának, de a többi hat futamon is értékes pontokat gyűjtött. Ami az autót illeti, csupán egyszer adódott vele technikai probléma, Nyirádon. Szerencsére a több száz kilométerre levő cseh és lengyel pályákon hibátlanul működött az I.6-os Corsa. Az utolsó futamra már szinte biztosra vett bajnoki cím reményében érkezett a csapat. De mivel többeknek volt még matematikai esélye, így legalább a nyolcadik helyre be kellett érnie a bajnokaspiránsnak. Az utolsó döntő besoroláskor már látni lehetett, hogy

az A-döntő ötödik helyéről rajtolhat, ami egyet jelentett a Közép-Európai bajnoki címmel. Így a döntőben már csak egy cél volt: az autóba előre bekészített magyar zászlót a leintés utáni levezető körben végig lengethesse. A melki záró futam a zóna bajnoki cím mellett a magyar bajnoki cím elnyerését is jelentette. „Köszönöm támogatóimnak és csapatomnak a közös munkát ehhez a nagyszerű eredménynek az eléréséhez. Külön köszönöm Ujházi Béla barátomnak az éveken át kitartó támogatásért” – mondta Gorács Béla a bajnoki címek megszerzését követően.





# ÁTIGAZOLÁS

A gyengébb nemmel erősített erősített Szalay Balázs



A Szalay Dakar Team ismét meglepetéssel rukkolt elő, bemutatva az első magyar női Dakar-versenyzőt, méghozzá az abszolút magyar ralibajnok Bahor Bea személyében, akit az autósport kedvelői a WRC-ből ismerhetnek.

Nyúl Eszter

SEOT



Bea első ízben a Central Europe Rallyn csatlakozott a csapathoz, akkor az MAN versenykamion navigátoraként segített Darázi Zsoltnak. Bár most is nagyon örült a felkérésnek, ezúttal csak sejtései vannak arról, hogy mi vár rá januárban. Ennek ellenére várja már a dél-amerikai sivatagi száguldást.

**Mikor kerestek meg, hogy Te is utazz a csapattal?**

A Bunkoczi Laci hívott fel kb. egy hónappal ezelőtt és minden bevezetés nélkül azzal kezdte, hogy „Gyere velünk Argentínába!”.

**Számítottál rá?**

Benne volt a levegőben, de őszintén szólva meglepetésként ért, amikor végül tényleg felhívtak. Örültem neki nagyon, de mivel gyakorlatilag egész januárban nem leszek itt, rengeteg dolgot tisztába kellett tennem, és el kellett ahhoz intéznem, hogy végül százszázalékosan mondhassam, hogy tudok menni.

**Nem félsz a Dakartól?**

Nem. Érdekes, hogy félni nem félek. Talán kicsit izgulok, de még annyi idő van addig, hogy azt hiszem, igazából azt is csak ott fogom elkezdni. Nagy kihívás számomra ez a feladat és már várom, kíváncsi vagyok én is, mire vagyok képes a sivatagban. Szerencsére a Central Europe Rallyn már beleláltam egy hétig a tereprali rejtelmeibe, előtte soha nem próbáltam. Tulajdonképpen azért is merem elvállalni a feladatot, mert a CER-en már

navigáltam a Darázi Zsoltnak, a szabályok is ugyanazok lesznek, nagyjából tudom, miből áll egy ilyen verseny.

**Hogyan készülsz fel a nagy megmérettetésre?**

Már két hete elkezdtem edzeni egy személyi edzővel, még egy hónapom van rá, hogy

**Mint nő, máshogy készülsz a versenyre, mint a csapat többi tagja?**

Nem jelent semmit, hogy én nő vagyok. Ahogy felszálok a gépre és megérkezem Argentínába, csak egy leszek a csapattól, ugyanúgy fogom gyúrni a sivatagot, cserélek kereket, vagy bármilyen feladatot elvégzek, mint a többiek. Igaz, a fiúk már előre



fizikailag rákészüljek a Dakarra. Ez minden második nap edzést jelent, szóval nem hanyagolom a felkészülést. Ezen kívül kaptam jó pár belső kamerás felvételt a Balázsék korábbi Dakarjairól, azokat nézem át, segítenek ellesni a homok és a sivatag elleni küzdelem fortélyait.

bejelentették, hogy a kamionon van egy mosógép, és mint egyetlen nőnek, nekem kell kipróbálnom szünnapon, hogyan működik. De természetesen kiviszem a részem minden feladatból, nem pihenni megyek, hanem versenyezni.

## Egy cél - Egy csapat

Látogasson el megújult webshop oldalunkra, ahol folyamatosan frissülő kínálattal és óriási akciókkal várjuk!



1074 BP. DOHÁNY U. 20.  
TEL.: 413-1655



1027 BP. ERŐS U. 22.  
TEL.: 201-0569

**Szurkoljon nálunk kedvenceinek!**  
Jöjjön el budapest első, és legjobb sportpubjába!

33 sportcsatorna, minden box fölött tévé,  
ingyenes WiFi, bajnok ételek, fitness konyha,  
légtudkondionált helyiség, állandó akciók,  
promóciók, góltoló nyereményekkel,  
és a pesti étteremben 2 projektor is várja!



WWW.CHAMPS.HU



# BAJNOKOK TORNÁJA

Valóban az autósport ünnepeinek bizonyult a Hungaroringen megrendezett Bajnokok Tornája. Az MNASZ szakágainak legjelesebb versenyzőinek párhuzamos pályán zajló Suzuki-csatája hallatlan izgalmakat hozott, melynek a végén Aschenbrenner György állhatott a dobogó tetejére. Mögötte is ralisok, Keller Péter, illetve Botka Dávid és Turán Frigyes

végzett. A vigaszágon Spitzmüller Csaba, Kiss László ifj., Gorács Béla (ralikrossz) és Keszler Máttyás lett a sorrend. Az eseményen azok sem unatkoztak, akik a paddockban nézelődtek: a gyönyörű versenyautókat minden pillanatban szép számú nézelődő és a bennfentesek beszélgető csoportjai vették körbe.  
Fotó: Bálint F. Gyula



WILKINSON  
SWORD  
QUATTRO  
TITANIUM  
PRECISION

# 3 az 1ben

Új 3az1ben borotva trimmelőfejjel a Wilkinsontól



1. Borotva

2. Igazító penge



3. Szakáll és  
testszőrvágó



Világújdonság!





# VILLANTÓ

Bemutató: Nissan 370Z

Ah, ez az ablakvonal... Visszavillan tudatunk 1998-ba, mikor utoljára vadonatúj 240Z-t lehetett kapni... Istenem, csodás.

Szilvássy Bence

Gyártó

Ööö, miii? 98? Oh yeah, my friend, a Nissan felvásárolt számos régi 240Z-t, és teljes restaurálás után újként, 24 000 dollárért megvásárolható volt némely kereskedésben. A gyár egyedül a kilométerórák állását hagyta változatlanul, hogy az idő múlását mégis finoman érzékeltesse. Micsoda lúdbőröztetően gyönyörű ötlet! A halódó Nissan ezzel a csodás emlékképpel forrasztotta magát ismét az agyakra, s a rajongók szeretete elég erőt adott neki. Meg a Renault elég pénzt, de ez már csak a történelmi hitelesség miatt fontos. Azóta fordult a kocka és a Nissan üvöltősen sikeres, a Renault pedig kicsit eldesignolta magát. Tehát Z. Mégpedig 370. Most először mutatkozott be kocsi egy játékban hamarabb, mint a valós életben, s ott is hamarabb, mint a Los Angeles-i show-n. Hiába, a Nissan ennyire vibrált, hogy elénk tolhatta végre ezt a míves telivért.

A pupilla fekete lyuka egyesül kozmológiai rokonával és el sem engedí a látványt. Már fáj, de még mindig nem pislogsz – még akkor sem mikor már gőzborotvával tolnád a műkönyvet a szemedbe, csak hogy végre meg tudd mozdítani a szempilládat.



VALÓDI kétülékes és nem a luxusziros 2+2, ami a 280ZX/300ZX is lett a végére. Figyeljük csak meg! A B-oszlop mögött az ablak pont úgy kunkorodik fölfelé, mint az első, S30-as generációnál. A tengelytáv 10 centivel rövidebb, s így az egész front ismét fallikusabban meredezik a szélben. A 350Z, illetve az utolsó 300ZX 2+2 az ajtó mögötti lemezfelülete tetemes volt, amitől vizuálisan szükségtelenül hosszú lett a kocsi. Itt a hátsó felület örvendetesen rövid, és a kisebb tengelytáv agilisabb viselkedést is feltételez. A Nissan több, mint 200 hátsó traktust tesztelt, mire a kívánt aerodinamikai stabilitást elérték. A formai- és felületnyelvezet lebilincselő. Csodásan terpesztett, stabil kiállás,

tökéletes arányok és isteni részletek. Leheletmódon hangsúlyozott a Nissan-szárny a levegőbeömlőnyílás fekete élén, a fényszórók vonalát pontosan követik az alsó tépőfogak, a motorháztető középső horpadását a tető zágatosán ismétli, a hátsó rendszámtáblakivágás oldalai meg szinte ráúsztatják szemünket a két kipufogóra. A fényszórók mintha oldalra könnyeznének a sebességtől, s a szintén bumerángxént kanyarodó hátsó lámpapáros is szinte rádől a menetszélre.

Belül a Z maradt Z, de már-már Infiniti, viszont a legfontosabb, hogy az autó tudása egészen elképesztő pilótákat varázsol még a legbotlábúbb bulvárkrúzerből, vagy lúzerből is... Ennek a receptúrája rém egyszerű: mindkét sebességváltó, a hétsebességű automata és a hatsebességű manuális is (!) automatikusan gázfröccsöt ad visszaváltásnál, ezért aztán csillanhat a fogsor, villanhat a tehetség; még a tornából felmentett entellektűel is látszhat vérprofi versenyzőnek. A szükséges hormonturbót grátisz adja a Nissan, hiszen a 3,7 literes VQ immáron 332 lóerőt teljesít, mellyel a 370Z igencsak átrendezi belső szerveinket.





## HETES

Bemutatkozott a BMW 7-es sorozatának ötödik generációja, amely a stílus, a luxus és a vezetés élményének teljesen újszerű interpretációjaként jelenik meg. A piaci bevezetés

három motorváltozattal történik: 750i (407 LE), 740i (326 LE) és 730d (245 LE), a teljes egészében megújult motorpaletta pedig a BMW Hatékony Dinamika (BMW

EfficientDynamics) koncepció részeként a legmagasabb teljesítményszintet kínálja. A BMW 750Li és a BMW 740Li a luxuslimuzin további karosszériaváltozatoként

140 milliméterrel hosszabb tengelytávval és a hátsó utastér kényelmi adottságainak különös kihangsúlyozásával készül. Az induló ár Magyarországon 19,9 millió forint.

## FISKER KARMA

A Fisker Automotiv egy négyajtós sportszedán szeretné 2009-ben bővíteni a palettát. A konnektoros hibrid Karmát már Genfben megcsodálhatták az érdeklődők. A gyártó 6 másodperces gyorsulást ígér 0-ról 100km/óra, és 200 km/órás végsebességet. Az autóban található ugyan benzinmotor, de ez csak a kerékforgató elektromotor akkumulálásáról gondoskodik. A

Fisker egyelőre 15 ezer darabot kíván gyártani a sportautóból, amelyből jelentős mennyiséget Európában szeretnének

értékesíteni. A Karma áráról jelenleg annyi tudható, hogy Amerikában 80 ezer dollárba fog kerülni.



## ASTON MARTIN ONE-77

Gyártásra került az Aston Martin új sportkocsija. A One-77ből



névhez hűen csupán 77 darabot készül majd. Az alumínium és karbon karosszériát egy 7 literes V12-es erőforrás repíti - akár 320 km/órával is, ami pedig a

gyorsulást illeti, körülbelül 3,5 másodpercre lesz szüksége a 100 km/óra eléréséhez. A vevők saját ízlésüknek megfelelően alakíthatják ki a belső teret, de ezért várhatóan 1 millió eurót kérnek majd a szalonokban. A márka hírnevének persze nem csak az ilyen különlegességek, hanem a frissen bemutatott James Bond film nyitójelenetében látható sportkocsi képei is jót tesznek...

## CAPAROTI

A McLaren csapat egykori mérnökei (Graham Halstead, Ben Scott-Gedden, Gordon Murray) fejlesztették ki azt az angol járműkülönlegességet, amely akár repülőnek is elmenne, a Caparo T1 legjobb meghatározása talán mégis a

közutakra gyártott F1-es autót lehet. A kétüléses sportautó könnyített anyagának köszönhetően mindössze 465 kg, ehhez társul egy 500 lóerős, 2,4 literes nyolchengeres alumínium motor; hatfokozatú szekvenciális magnéziumházas sebességváltóval. A

gyártó tervei szerint a végsebesség akár 300 km/óra is lehet majd. Természetesen csak limitált gyártást terveznek a T1-ből, az ára pedig 150 000 angol font körül lesz, ami több mint 60 millió Ft.



## AZ ÉV AUTÓJA

Az Opel Insignia érdemelte ki a nemzetközileg elismert „Év Autója 2009” címet. A 23 ország képviselőjében szavazó 59 szakújságíró a Rüsselsheim-i központot, illetve az Opel márka történetében mérföldkőnek számító új Insigniát ítélte a legjobbnak. „Sok zsűritag méltatta az autó küllemét, magabiztos fellépését, de ebben - a középkategória kereteit



Az Opel újdonságának sikerült megszereznie Az év autója címet

felesége - újdonságban sokkal több van a pusztán megjelenésnél” - hangsúlyozta a szervezet a díj odaítélésének indoklásában. Az Insignia már a harmadik Opel, amely kiérdemelte ezt a fontos

titulust. 1985-ben a Kadett, ezt követően pedig 1987-ben az Omega volt méltó a kitüntetésre. 1998 óta harmadszor fordul elő, hogy középkategóriájú limuzin nyeri el az Év Autója díjat.



## LEAP KI

A Mio nemrégiben bemutatta első mobiltelefonba integrált navigációját. A Leap K1 egy kétoldalas készülék, amelynek egyik oldalán telefont, a másikon pedig egy nagyképernyős GPS találunk. A frappáns készülékben természetesen van Bluetooth, bővíthető memória, zene és videó lejátszó, képnézegető, és meglepően jól használható navigációnak is. Egyelőre ugyan csak Oroszországban lehet majd kapni, de a közeljövőben tervezik az európai forgalmazását is. Itthonra is jutott azért jó hír a Mio híveinek: a cég új promóciós kampányában minden felhasználó, aki a Moov navigációs rendszerek kínálatából bizonyos típus vásárol, hozzájuthat egy táncoló Elvis babához, amely rengeteg szórakozást és örömet nyújthat az utazások során...

## TÁMOGATÁS

A Magyar Olimpiai Bizottság a Magyar Suzuki Zrt.-vel és az UNIQA Biztosítóval együttműködésben a Magyar Sport Házában bejelentették az olimpiai felkészülést segítő legújabb kezdeményezésüket. A sportolók és sportvezetők lehetőségeinek, illetve életkörülményeinek javítását célzó támogatás lényege, hogy a Suzuki Zrt. összesen 45 db Suzuki SX4, illetve Suzuki Splash személygépkocsit bocsát a versenyzők rendelkezésére. A gépjárművek mindegyikének casco-, illetve kötelező gépjármű-felelősségbiztosítását az UNIQA szolgáltatja.





# FORGÓ MORGÓ

Teszt: Honda Accord 2.2 i-DTEC

Csak nem megy ki a fejemből az i-DTEC. Már mint a hangja. Bűg, brummog és olyan valódi olajkályhás. Valahogy ez a frekvencia nem illik az Accordhoz. Minő furcsa, mert az előző i-CTDi maga volt a megtestesült FUTÁSKULTÚRA.

Szilvássy Bence

TDH



Dilemma, dilemma. Itt áll előttem egy olyan autó, mely hihetetlen ékszerési szemmel lett kiszoborva a félemezekből. Csodás evolúciója az elődjének, és ha lehet, még annál is izgalmasabb. Hja, a magasabb orrrész nem százas, de tudjuk, hogy az EU elmeroggyant gyalogosvédelmi előírásai magas frontot kívánnak. Hát tessék – és még mindig a „gyönyörű” kategóriában mozgolódunk. Az Accord többi része is kiváló. Gyönyörteljesen kicsi rések és lemezszél-rádiuszok, melyektől a műszer-asszociáció tolul agyunkba. A tekintélyes, 8 centivel szélesebb karosszéria vizuális masszivitása lenyűgöző. A hangsúlyos kerékívek stramm alapot adnak az Accordnak, s az oszlopok is mintha bukócsövet rejtenének. Borzongatóan finom karaktervonal vonul a csomagtartófedél kilépőjétől a hűtőrács

tapintva azonban mintha teljesen sima lenne. A legkülönlegesebb technofelület az autóépítésben. Nemes hatású, kétségtelen. A gombok és potméterek érzete, működése etalon.

A műszerfal és a középkonzol is ergonomikusan technoid és szerencsére ez a megközelítés mindig kíván némi szürkeállományt a tulajdonostól. Nem véletlen, hogy a Hondák vásárlói általában átlag feletti intellektusú és/vagy képzettségű emberek.

Két dolog abszolút lenyűgöző az autóban: a teljesen természetes és pontos kormányzás és a kellemesen feszes futómű. Előbbi épp annyira kommunikál amennyire szükséges, és nem hablatyolja tele fölösleges információval a tenyerünket, utóbbi pedig szenzációsan abszorbalja a rövid úthullámokat, ugyanakkor



alsó szögletéig, hogy finoman vasalt keretbe foglalhassa a teljes karosszériát. Egyetlen dologba azért mégis beleakadok: azonnal kérem vissza a belülről nyitható tanksapkát! Apropos Honda! Az Accord gyakorlatilag tökéletesen illik a márka sztereotípiájába; miszerint hihetetlenül technikazamatú, mechanikailag tökéletes és egészében egy rendkívüli késztermék. Ha finoman bánunk vele, nem lehet jobbat elképzelni sem. A kilincsek szinte fellehelik az ajtókat, s azok szinte némán záródnak. Ha azonban feltépkedjük-bevagdossuk, az Accord már nem kooperál, hanem kongva esdekel kegyelemért. Hiába, egy Honda soha nem volt és nem is lesz sonkakezűek autója. Beültem. Tapogatom, simogatom és minden elsőrangú. Különösen a műszerfal bevonata: szemmel vizslatva csodálatos érzetű,

kellő kontrollt is biztosít. Csoda, hogy a fekvőrendőr nem kel fel bosszankodva, hogy nem sikerült jobban megzavarnia nyugalmaikat. Egyszerűen ez a futómű remek. Néma, és szerencsére még a magyar aszfalton is kelően kényelmes marad. A menetviselkedés normál körülmények között abszolút kiszámítható, de tesztautónk Vredestein Snowtrac 2-es abroncsai csak rémalmainkban jönnek elő. Nemcsak hangsúlyozottan alulkormányzott tőlük az Accord, de a fékűjük egész egyszerűen borzalmas. Legjobb eredményként 51.6 m-t mértünk száraz aszfalton 100 km/h-ról, amit csak néhány óccósajániz márka tud stabilan alumulni, melyek általában 55 fölé szórják a métereket. Igaz, 10°C-nál egy téli gumi már elég téstzás, de az eredmény akkor is elfogadhatatlan.

Számítanak ezek egy Hondában, ahol az alkalmazott technológia finom egója uralkodik? Japán, nem japán, itt igenis vannak érzelmek, mert a Honda mérnöki passziója mindenhová bekúszik. Az emóciót pedig ne méregessük vinkivel és colostokkal – annál ez az autó sokkal jobb és Hondább.

## Adatok

Motor:	2199 cm <sup>3</sup> , DOHC CRTD
Teljesítmény:	150 LE 4000/min
Nyomaték:	350 Nm 2000/min
Saját tömeg:	1540-1610 kg
Hossz/szélesség/mag:	4726/1840/1440 mm
Tengelytáv:	2705 mm
Csomagtér:	467 l
Végsebesség:	212 km/h
Tesztfogyasztás, min/max:	6.4/8.1 l/100 km
Tesztautó ára:	6 997 000 Ft
Tesztautó:	Honda Hungary Kft.





# ISMERETLEN UTAKON

Teszt: Ford Kuga

A Ford európai leányvállalatai még soha nem gyártottak szabadidős terepjárót, de mivel a piac ezt kívánta, megalkotta a Kugát.

TÖH, Buczkó Andor



A magyarországi Ford árlistákon a korábbi években ugyan szerepeltek már SUV-ok, de azok a messzi tengerentúlról hajóztak át hozzánk, így semmilyen szinten sem testesítették meg kontinensünk elvárásait. Pedig az igények nagyon is valóságok voltak, nem véletlen a Toyota, a Honda vagy a Suzuki sikere – ők már régi motorosok a kategóriában. A szegmens lényege, hogy a kocsi belülről személyautós, kívülről pedig képes azt

sugallni, hogy akár a sárban is megállja a helyét. Utóbbiról elsősorban a magas építés gondoskodik, nemeg a tudat, hogy a jármű hajtási rendszere szükség esetén a Haldex-rendszer segítségével elsőkeres meghajtásról összkerekesre vált. Sziklás terepre és gázlókba persze nem ajánlatos hajtani vele, a kocsi sokkal jobban szereti a városi közlekedést, ráadásul üléspozíciója révén kifejezetten jól fogja érezni magát benne mindenki, aki szereti

átlátni a körülötte bonyolódó forgalmat, esetleg alkalomadtán a közúton is beletapas a gázba. A Kuga a C-Max jól bevált műszerfalát örökölte, sok fémszínű felülettel és piros háttérfényekkel, például ettől tűnik meglehetősen sportosnak az autó belső tere. Az ülések persze nem a Mustangból valóak, de nagyon kényelmesek. A modell különlegességét sok egyéb fordos technikai kutyü (pl. hangfelismerő kommunikációs rendszer; 230 voltos csatlakozó) mellett a középkonzolon elhelyezett indítógomb jelenti, de nem szabad elfeledkezni a meglepően alacsony károsanyag kibocsátásról sem, amellyel manapság már nem sikk, hanem egyenesen kötelező dicsekedni. A jelenlegi egyetlen erőforrás egy kétliteres, 136 lóerős, 320 Nm-es dízel, és kilométerenként mindössze 169 grammal terheli környezetünket, mindeközben 8 liter körüli gázolaj az étvágya.

A külső formavilágában talán legjobban az S-Maxra hajazó autó a csomagtartójában is tartogat újdonságokat: egyrészt az ötödik ajtótól függetlenül is felnyitható hátsó szélvédő, másfelől a padló alát tervezett újabb pakolóereszkek okozhatnak kellemes meglepetéseket. Persze csak annak, aki nem sajnál egy divatos „városi” terepjáróért kiadni több mint 7 millió forintot.

## Formula

Megjelenik havonta

Főszerkesztő:  
Bethlen Tamás

Szerkesztő:  
Mészáros Sándor, Tóth Csaba

Munkatársak:  
Vajta Balázs, Csőke Péter,  
Dávid Sándor, Farkas Livia  
Frankl András, Kárpáthy Zoltán  
Papp István, Schneider Andrea  
Surányi Géza, Csiki Gábor

Fotó:  
DPPI, HochZwei, Kräling,  
Amber PR, Formula One Pictures,  
Rogosz Péter, Buczkó Andor,  
Ember Ferenc

Arculat és tipográfia:  
V&V Design Studio

Kiadó:  
Beta Press Kft.  
3529 Miskolc Eszterházy út 29.

Szerkesztőség:  
3529 Miskolc, Eszterházy út 29.  
Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491

Postacím:  
3504 Miskolc, Pf. 90.  
E-mail: levelezes@formula.hu

Terjesztés:  
LAPKER Rt.

**Előfizethető:**  
a szerkesztőségénél  
(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

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely főtudós, szövegrészletének, illusztrációjának részleges használata tilos. Annak ellenére, hogy a Autósport és Formula Magazin szerkesztősége mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin juttatja kizárólag magyar állampolgárok számára készült. A kiadó munkatársai és családtagjai a juttatásban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együtműködni a juttatáshoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használt telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzületi nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: marketing@observer.hu  
http://www.observer.hu

# FORMULA POSTA

Rovatvezető: Dávid Sándor

Kedves Olvasóink! A magazinunk tartalmával összefüggő kérdéseket, felvetéseket a levelezes@formula.hu e-mail címre kérjük elküldeni, de szerkesztőségünk továbbra is fenntartja magának a jogot, hogy a beérkezett vélemények között válogasson és azokat - természetesen a lényegi tartalom megcsonkítása nélkül - lerövidítse. (Ha valaki nem járul hozzá írása közzétételéhez, azt jelezze.) A postai levélben érkező hozzászólásokat az Autósport és Formula magazin 3504 Miskolc, Pf. 90 címre várjuk.

### Pályaválasztó

Nagyon szeretem a Forma-1-et, és ha felnőttem szeretnék ezen a területen elhelyezkedni. Konkrét ötletem nincsen, de a kommentátori állás nagyon érdekelné és szerintem alkalmas is lennék rá. Tudom, hogy ehhez akaraterő szükséges, önbizalom és hasonlók, de úgy érzem, hogy ezek meg vannak bennem. Természetesen más foglalkozás is megfelelne, de legyen valami köze ehhez a sporthoz. És ezzel kapcsolatban lenne az a kérdésem, hogy milyen lépéseket kell megtennem ezek érdekében? Az természetes, hogy nemzetközi nyelven kell tudni (angol alapfokú van), de készülök a középfokúra is. Milyen szinten kell tudni ezt a nyelvet? És gondolom, hogy még esetleg egy médiaszak se ártana, de ennél többet nem tudok, és ebben szeretnék segítséget kérni. **Egy Kimi fanatikus**

Pályaválasztás előtt állok, ezért az írárt érdeklődnék, hogy milyen végzettség kell ahhoz, hogy autótésztlő, vagy autós újságban újságíró, esetleg Forma-1-es szakértő lehessenek? **Horváth Bánk**

16 éves, nagy F1 rajongó vagyok. Rendszeresen veszem a lapot, és megannyi érdekes írást találok benne. Szerencsésnek érzem magam, mivel én már elképzeltem a jövőmet, mégpedig sportújságírós terén. Ezért készítettem a 2008-as Forma 1-es szezonról egy hosszabb cikket, amit csatoltam levelemhez, és szeretném ha megjelenne a lapban. **Dezső Attila**

A rendre meg-megjelenő hasonló kérdésekre legszívesebben azt írnám: lapozzák fel a magazin korábbi számainak levelezési

rovatait, hiszen számtalanszor leírtam már, amit most fogok. Nagy örömmel tölt el, hogy a mai fiatalok is annyira vonzódnak találják a Forma-1-es közeget, mint mondjuk egy generációval korábban. A különbség csupán annyi, hogy a 80-as években még szinte semmi esély nem volt arra, hogy valaki valóban elhelyezkedhessen a száguldó cirkuszban vagy körülötte, ma pedig tárva-nyitva állnak a kapuk. Ám bármit is szemeljen ki az ember magának, a legfontosabb az alapok megteremtése. Legyen szó újságírásról, sajtófelelősi pozícióról, bármi másról, alapkövetelmény egy bizonyos műveltség megszerzése, jártasság a világ dolgaiban, nomeg persze nyelvek – nem alap- vagy középszintű – ismerete. Mindezt a leginkább a főiskolákon, egyetemeken (esetleg azoknak is a médiaszakjain) sajátíthatja el az ember, de kell még egy jó adag állhatatlanság, alázat és talpraesettség is, amikre meg az élet nevel. Ha mindez megvan, ostromba kell kezdeni, jelentkezni kell a kiszemelt újságnál, tévénél, rádióval, elvállalni a felajánlott gyakornoki állást, a többi pedig már jön magától.

### Méretre

Hogyan lehetne megtudni a McLaren pontos méreteit? Makettet szeretnék róla készíteni, de sehol nem találok az adatokat a neten... **Koncz Tamás**

Nem véletlen, hogy nem talál pontos műszaki adatokat, hiszen ha a rendelkezésére állnának a megfelelő paraméterek, azok akár bűncselekményt is jelenthetnének. A versenyautók fejlesztése, méretezése ugyanis temérdek pénzbe és energiába kerül az istállóknak, így a megszerzett tapasztalatokat a csapatoknak eszközben sincs kiadni másoknak.

inkább üzleti titokként kezelik és óvják. Nem véletlen, hogy vannak olyan gyártók, akik többre esztendeje kopatják már a pályák aszfaltját, mégsem jutnak egyről a kettőre... És talán emlékszik még a Ferrari tavaly ellopott terveire is, amelyek a McLarenhez kerültek.

### Lámpafény

A Szingapúri Nagydíj valóban izgalmas volt, de miért akarják a lámpafényre fogni ezt az egészet? Szerintem azon a versenyen ugyanez történt volna nappal is. Jó, hogy mindenki egyedi és sajátos versenyt szeretne rendezni, hogy ne járjon úgy, mint sok „nagyserű” törölt futam, de akkor mostantól aki nappali futamot rendez, az unalmas lesz? Nem hinném. Egyébként véleményem szerint a sok utcai futam helyett inkább újítanak fel jobbnál jobb pályákat, amiket bezárnak... **E-mail**

Bárki bármit is mond, én igenis azt állítom, hogy a Forma-1 első éjszakai versenyének rendkívül hangulata volt, és ezért elsősorban a sötétség volt felelős. No nem abban az értelmében, hogy bizonytalanságot vártunk volna a félhomályban botorkáló pilótáktól, hanem mert egy mindenki számára új pályán mégis csak egy új közegben, az esteben kellett küzdenünk a csapatoknak. A lámpák nyilvánvalóan képesek nappali világosságot varázsolni a pálya fölé, de a helyszínen ülő nézők mégiscsak kivételes hangulatot élhettek át, és ez óhatatlanul átragadt a tévőzkre is – csak meg kell nézni az idevágó nézettség adatokat. Az más lapra tartozik, hogy elsősorban az európai piacoknak akartak kedvezni a szervezők a késői starttal, így ugyanis az ázsiai szurkolók mellett az itteniek is a képernyőköz szeghezhetők.







www.formula.hu

Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!

Támogatóink:  
Webhosting  
Fisyco Hungary Kft.  
www.fisyco.com

Terméktámogatás  
MorphoLogic  
www.metamorpho.hu  
NOD32  
www.nod32.hu  
AV PLANET  
www.avplanet.hu  
MEDIAVOX  
www.mediavox.hu  
GP Shop  
www.gpshop.hu  
DAKOTA  
www.dakotashop.hu  
RENAULT HATVAN  
www.renault60.hu

Honlapunk várja a motorsportokat kedvelő olvasóit. A Formula.hu a Forma-1 eseményein túl nyomon követi a GP2, és sok más egyéb sorozat történéseit.



www.projektorbolt.hu



Márkafüggetlenül Önért



Lumen Multimédia Kft.  
Budapest XIII. Visegrádi u. 23. Telefon/Fax: 270-1842

# Tassi ita

nagykereskedés  
kiskereskedés

www.tassi.hu

A Tassi és Társa Kft. elsődleges profilja szeszesitalok forgalmazása. Termékeink között megtalálhatóak a szénsavas üdítők, kávék, valamint az energjaitalokon túl a különféle vodkák, ízesített likőrök, minőségi és műanyag palackozású borok, és nem utolsósorban eredeti francia brandyk. Társaságunk az elmúlt években dinamikus fejlődött, napjainkra több telephellyel, több ezer négyzetméteren, színvonalas kiszolgálással várjuk kedves vásárlóinkat. Folyamatos akcióinkkal, szolid árakkal, bővülő áruválasztékkal és kedvező fizetési feltételekkel állunk leendő és meglévő ügyfeleink rendelkezésére.



**Akció!**  
Unicum  
1 l **3649 Ft**  
0,5 l **1890 Ft**  
0,2 l **819 Ft**

Tokaji Aszú  
3 puttonyos  
(Chateau Dietzl)  
0,5 l **880 Ft**



BRUTTÓ ÁRAK!

**Akció!**  
Szentkirályi borok  
0,7 l **607 Ft**  
Cabernet Sauvignon,  
Cserszegi Fűszeres,  
Kékfrankos Rosé



Telephelyeink:

XVII. Kőrösti útca 10. (OPEL mögött)  
Tel.: 253-60-19, Fax: 253-60-20

IX. Soroksári út 58.  
Tel.: 476-06-11, Fax: 476-06-12

XV. Szerencs utca 143.  
Tel.: 410-54-96



# Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás Verseny Adrenalin

- ❖ Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- ❖ Honda 200 cm<sup>3</sup> 8,5 LE motorok
- ❖ AGV bukósisak
- ❖ SPARCO versenyző overál
- ❖ Hangszigetelt üvegfalú lounge
- ❖ Azonnali eredménylista a monitorokon
- ❖ Formula-1 közvetítések
- ❖ G1 Kart bár



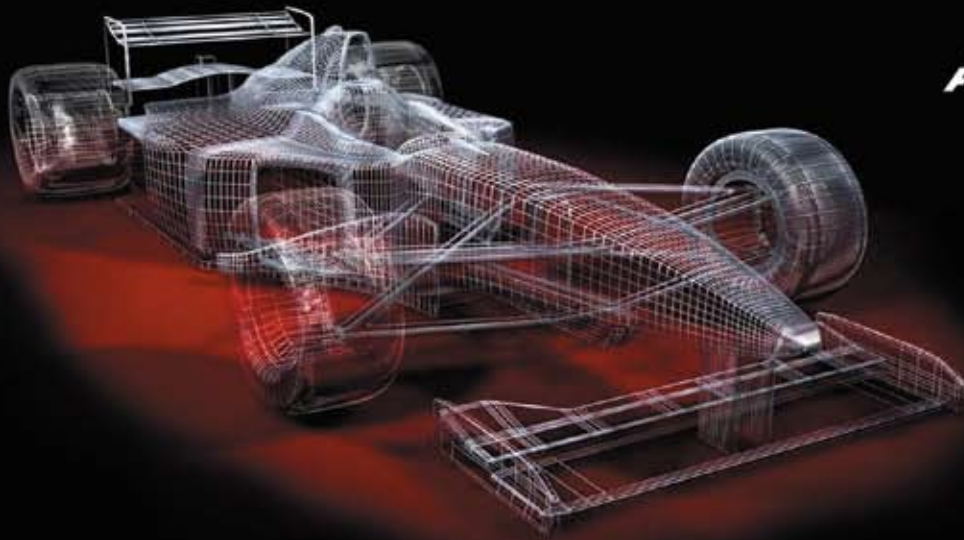
Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m<sup>2</sup> pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnapi bulik megrendezésére is.

**G1 KART CENTER:** 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58. Material Center, mélygarázs -3 szint ❖ **Nyitva:** H-P 15.00-22.00, Szó-V 10.00-23.00 ❖ **Információ:** +36-1 239-0743 ❖ **E-mail:** info@g1kartcenter.hu

[www.g1kartcenter.hu](http://www.g1kartcenter.hu)



**F1**  
Formula 1



Már Magyarországon is kapható!  
Eredeti F1-es illatszerek!



Forgalmazza: Interalfa-Complex Kft.  
1101 Budapest, Kőbányai út 30.  
06-1-260-33-38  
[www.interalfa.hu](http://www.interalfa.hu)  
[office@interalfa.hu](mailto:office@interalfa.hu)

Megvásárolható:

 **Müller**

 **ROSSMANN**

**SMART PONT**  
**CENTRUM**

(SMART pontokért is)