

autósport és **Formula**

MAGYAROK

SPORT MAGAZINJA

14. évf. 5. szám, 2008. május



Rali vb:
ARGENTÍN MEGLEPETÉS

Rali ob:
Folytatta, ahol abbahagyta
Benik nyert EGERBEN



FENEGYEREKEK

Amikor a srácok nem férnek a bőrükbe

Kubica, a csiszolatlan gyémánt
Mosley botránya
Az ideális versenypálya
Furcsa díjkiosztók



08005

645 Ft

NYERJE MEG a különleges
Neolog karórát!

CSÚCSTELJESÍTMÉNY MINDEN ELEMÉBEN!

Piacvezető független pénzügyi tanácsadó cégcsoportunk számára mindig is fontos volt a kiemelkedő sportteljesítményt nyújtó, példamutató emberek szponzorálása. A BROKERNET SPORT TEAM tagjainak patronálása mellett az Olimpiai Életút Program főtámogatói, továbbá a Magyar Paralimpiai Csapat kiemelt, gyémánt fokozatú támogatói vagyunk.

www.brokernel.hu

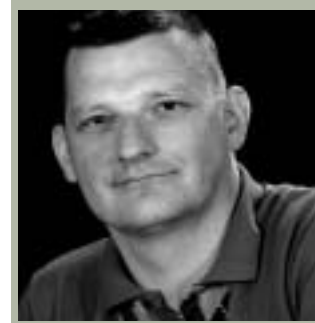
VERES ZOLTÁN - LEVERŐ
EUROPA BAJNOK NŐREPLŐ - GUINNESS REKORDER

ERŐSS ZSOLT - FÖLD
A MOUNT EVEREST ELSŐ MAGYAR MEGHODÍTÓJA

TALMÁCSI GÁBOR - TŰZ
GYORSASÁGI MOTOROS VILÁGBAJNOK, 2007

LITKEY FARKAS - VÍZ
HÉTSZERES KÉKSZALAG GYŐZTES, 2001-2007

BÓDIS KÁLMÁN - TŰZ
A BROKERNET SILVER STING VERSENYAUTÓ MEGALKOTÓJA
AZ ÉV AUTÓVERSENYZŐJE, 2005



DANICA A HUNGARORINGEN

Hírek, pletykák, botrányok a versenypályák környékéről

Történetek említésre méltó események bősége az elmúlt egy hónapban: dübörög az FI, a rali vb, a MotoGP, a WTCC és a DTM, nálunk turnézott a világ terepralis elitje, de a hazai versenyzők is bemutatkozhattak a gyorsasági és a ralibajnokságban. Én most mégsem ezekről írok.

Bethlen Tamás

A motorsportban nem csak a színes, száguldó autók látványa gyönyörködteti a szemet, és nem csak egy-egy verseny adott fél-másfél órája szolgál izgalmakkal. A szériák tulajdonosai, szereplői, a rájuk épülő médiavilág napszámosai gőzerővel ötletelnek azon, hogyan és miképpen lehetne minél több érdekeséget, információt gyártani, majd azt a nagyvilág képernyőinek kijelzőire, az

elmúlt több mint egy esztendőben. Mára azonban szerencsére megbékélni, kiegyezni látszanak a felek, és ami ennél is öröndetesebb: a küzdelmekből az átlagos hazai rajongó semmit sem vett észre.

Amit azonban láthatott, aki a magyar FI-es pályán az elmúlt hetekben nyitott szemmel járt, az a Hungaroring bővülésének, szépülésének egyik kötelező lépcsője. Az átalakulás persze az építőipar jellegéből adódóan először egy kis felfordulást hozott, de ha hihetünk a határidőknek, május végére majdnem minden elkészül. A pálya vonala az öt évvel ezelőtti beruházással ellentétben nem változik, de a boxutca, a paddock és a depó területe 58 méterrel megnyúlik (kell a hely a méretes motorhome-oknak), és 12-vel nő majd a garázsok száma. Új vizesblokk és étterem épül, valamint megváltozik komplexum megközelíthetőségének iránya is, rövidesen könnyebb dolguk lesz a felszereléseket fuvarozó kamionosoknak.

És hogyan kerül Danica (Patrick), korunk legsikeresebb női autóversenyzője Mogyoródra? Idén alighanem még csak az én képzeletemben. A gyorsasági bajnokság vasárnapi futamán, a munkagépek között mászkálva tűnődtem azon, hogy a kicsinosított létesítményt valószínűleg rövidesen az a hölgy is meglátogatja majd, aki aznap aratta sporttörténeti győzelmét Japánban, az IRL futamán. Mert ugyan tavaly még nemet mondott a Honda FI-es tesztjáratára, de a kisasszony kisugárzása (és személyiségének reklámereje) olyan nagy, hogy a száguldó cirkusz hatalmasságai feltehetően semmi pénzt nem sajnálnak majd az elcsábítására. Tudom, hogy nem bikiniben fog majd vezetni - mint ahogyan Amerikában már többször is fényképezték -, de akkor is szívesen látjuk majd Magyarországon. Mondjuk jövőre...



Danica Patrick évekel ezelőtt az amerikai FHM-nek mondott igent egy merész fotósorozat elkészítésére, a minap pedig megnyerte a világ egyik legerősebb együléses bajnokságának japán futamát

újságok hasábjaira önteni.

Az elmúlt egy hónap alatt talán már mindenki által megismert történet az FIA elnök nem mindennapi „hobbijáról” nyilvánvaló módon egy politikai háttérakció terméke, amely a nyilvánosság segítségével a világ egyik legnépszerűbb és legjövödelmezőbb sportágának első emberét szeretné elmozdítani székéből. Ehhez hasonló eszközöket idehaza még senki sem vetett be, de jó ha tudja az olvasó, hogy a magyar motorsport kulisszái mögött is hatalmi harcok zajlottak az



Official Partner of **BMW Sauber F1 Team**



DS Royal
űtésálló,
karcálló zafír óraüveg,
100 méterig vízálló,
nemes acél óratok,
fogyasztói ár: 155.500 Ft

Hivatalos
magyarországi képviselő:
Arizona Kft.
Tel: 06-1/381-0956,

Kiskereskedő partnereink:
www.arizona.hu



Kiemelt márkauzlet:



óra-ékszer szalon

arena plaza E-084. üzlet
1087 Budapest, Kerepesi út 9.
Tel: 1/455-0610

6720 Szeged, Kígyó u.1.
Tel/Fax: 62/424-291

TARTALOMJEGYZÉK



FERRARI DUPLA
Bahrein GP



CSISZOLÓDÓ GYÉMÁNT
Robert Kubica



UGYANOTT FOYLTATTA
Eger Rally

Hírek	6	Tilke álma	40
Érdekességek, információk a világból		Milyen lenne a tökéletes F1-es versenypálya?	
Különvélemény	15	Mindig megdobogtatja	42
Dávid Sándor rovata		Furcsa eredményhirdetések és különös érdeklődések az F1-ben	
Háttérmlunka	16	Spanyol holtverseny	52
Stefano Domenicali: A dinamikus változás minden titok nyitja		MotoGP: Pedrosa és Lorenzo vezet	
Ferrari-dupla	18	Őszi sár	56
A csapnivaló szezonkezdlet után visszavágott Massa		Argentín Rali: A Citroen leiskolázta az ellenfeleket	
Csiszolódó gyémánt	24	Ugyanott folytatta	60
Robert Kubica a nagy áttörés küszöbén		START Autó Eger Rally: A kiváló idénnyitón Benik nyert	
Szexeljen vagy ne szexeljen?	30	Parádé a pályán	70
Mihályi Csaba jegyzete		DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság, Sasad Liget Kupa	
Csak menj, ha másképp nem lehet...	31	Határtalan siker	82
Nicholas Frankl jegyzete		Ralikrossz Ob, Fuglau	
Fenegyerek	32	Kicsi a világ	84
Amikor az F1-es versenyzők elvesztik a fejüket		Közép-Európa Rali	
Felfüggesztették	35	Kanyarvadász	92
Lewis Hamiltonnak gyerekkorában egy verekedés miatt költöznie kellett		Teszt: Mini Cooper S Clubman	
Minden idők legjobbjai	36	Formula Posta	96
Alan Henry szerint Moss a győztes, Schumacher csak 11.		Dávid Sándor rovata	
Kardántengely	38		
Az F1-es hajtás kulcsfontosságú eleme			



MOTO GP

jerez és Estoril



ÖTSZÖR GYORSABB

Új szuperszámítógépet telepít és átszervezi aero-stábját a Renault istálló. A gárda az enstone-i főhadiszálláson 50 millió dolláros befektetéssel épülő új CFD-központba a kaliforniai székhelyű

Approtól szerezte be Extreme-X2 típusjelű superkomputerét, amely ötszörösére növeli majd a csapat számítástechnikai kapacitását. Ezzel párhuzamosan az aerodinamikai részleg élén Dirk de Beer váltotta

fel a jelenlegi igazgatót, Dino Tosót. „A szakember továbbra is cégünk alkalmazásában marad, pozíciójáról azonban jelen pillanatban nem kívánunk nyilatkozni.” - tudatta közleményében a francia csapat.



GYÁRAT NYITOTTAK

A Bridgestone megnyitotta új, teljesen automatizált gyártóüzemét Tatabányán. A 190 millió eurós komplexum az első Európában, amely a cég

teljesen automatizált gumiabroncsgyártó technológiáját alkalmazza. A személy- és kisteherautókra készített nagyteljesítményű és

nagyméretű radiál gumiabroncsok előállításának üteme a tervek szerint 2009-ben eléri a napi nyolcezeret.



GYENGE KEZDÉS

Nelsinho Piquet gyengén kezdte a 2008-as szezont, a nemzetközi szaksajtó is csalódásnak minősítette debütálását, ennek ellenére a háromszoros világbajnok csemetéje nem keseredett el. „Akkor lógnám az orrom, ha Alonso nagyon jól menne, de

ez nem így van. Ennek fényében az én helyzetem is érthető. Elégedett természetesen nem vagyok, de annyira nagy teher sem nyomja a vállamat.” - mondta a fiatal brazil. A 22 éves sofőrt védelmébe vette Pat Symonds, a Renault

főmérnöke is: „A szabadedzéseken Nelson átkozott jó autófejlesztő munkát végez, nagyon érti a dolgot. Elégedettek vagyunk a szezonkezdetével, viszont úgy érezzük, hogy a csapat picit cserbenhagyta őt.” - mondta a szakember.

86 éves korában elhunyt Jean-Marie Balestre, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) volt francia elnöke. A sokáig újságíróként tevékenykedő sportdiplomata irányította a Francia, majd a Nemzetközi Sportautomobil Szövetséget, végül pedig 1991-ig a Nemzetközi Automobil Szövetség élén állt. 1973 és 1996 között komoly szerepet játszott a francia, illetve a nemzetközi autóvilágban, sokat tett a pilóták biztonságának növelése érdekében. Balestre április 9-én lett volna 87 éves.

Hogy elkerüljék a sepangi kvalifikáció hajrájában történt feltartásos mizéria megismétlődését, az FIA időlimitet vezetett be az időmérő edzések fel- és levezető köreire. „A boxutcát elhagyó autók idejét a 2-es Safety Car Vonal (50 méterre az első kanyartól) és az 1-es Safety Car Vonal (a 15-ös kanyar után) fogjuk mérni. Azokat az autókat, amelyek ezen pontok között átlépik a meghatározott köridőt, indokolatlanul lassúnak fogjuk minősíteni.” - tudatta a csapatokkal Charlie Whiting versenyigazgató. A limitidő minden helyszínen változik.

165 ezer fontért kelt el David Coulthard tavalyi Red Bull RB3-asa azon a jótékonysági aukción, amelyet az energiaszármazékos cég szervezett a Wings for Life gerincvelő-kutatási alapítvány támogatására. Az autó különlegessége a színezet, ugyanis rajongók fotói díszítik. Az osztrák anyacég tavaly olyan akciót hirdetett, melynek keretein belül bizonyos pénzüsszégért bárki portréja felkerülhetett a versenygépre, az akció kedvezményezettje akkor is a Wings for Life alapítvány volt.

JACQUES VISSZATÉRT

Villeneuve újra versenyzett.. Az F1-es karrierjének lezárulta után a NASCAR-ban sikertelenül próbálkozó kanadai részt vett a Speedcar-bajnokság utolsó két fordulójában, Bahreinben és Dubaiban. A pletykák szerint nem kizárt, hogy az 1997-es világbajnok a DTM-ben folytatja pályafutását.

CÍM

Frank Dernie érkezésének köszönhető a Toyota év eleji jó formája - véli az együttes sorait erősítő Jarno Trulli. A Lotust, a Lolát, a Benetton, az Arrowst és a Williamst is megjárt tapasztalt brit mérnök az olasz versenyző szerint felbecsülhetetlen értékű tanácsokkal látja el a japán különítményt. „Igazi versenyszellemmel beszél arról, hogy mi történhet meg és mi fog megtörténni. Tudja, hogy merre kell elindulnunk, és azt kell mondanom, hogy az autóval és a munkával kapcsolatban ugyanúgy vélekedünk, szóval elégedett vagyok.” - nyilatkozta Trulli.

JÖVŐRE JOBBAN

Nem szerzett pontot az évad első három futamán a Honda, de a csapat RA108-assal az előző

idényhez képest klasszisokkal jobban teljesít. Ennek ellenére Ross Brawn csapatfőnök szerint a gárda átmeneti idénynek tekintí az ideit: „Jól kezdtünk, de a 2009-

es igényekre fordítunk nagyobb figyelmet, mert a következő év óriási lehetőségeket tartogat számunkra.” - szögezte le a szakvezető.



A tavalyi tragikus évad után idén már valamivel szebben muzsikál a Honda, de 2009-re átütő változást ígér a csapatfőnök



HASÍTOTT

Német sajtóértesülés szerint belső vizsgálatot indított a Ferrari, hogy feltárja, hogyan szivárgott ki az F2008-as hasítékos

orrkúpjának rajza a csapat boszorkánykonyhájából. Az újdonságot a Spanyol Nagydíjat megelőző barcelonai teszten

próbálták ki első ízben, azonban az olasz sajtó már két hónappal korábban leközölte a titokban készülő újításról készült rajzokat.



ÚJ SZABÁLYOK

A közeljövőben újabb szabályváltozásokra lehet számítani az F1-ben! A versenyzők azonnali hatállyal módosítanak a biztonsági autós szabályokon, mert kifogásolják, hogy a fázis alatt mindaddig tilos tankolni, amíg a mezőny nem sorakozott fel. A GPDA sebességkorlátozást javasol a rendelkezés helyett, a pilótaszakszervezet hamarosan tárgyal Charlie Whiting versenyigazgatóval a megvalósítás lehetőségéről. Mindeközben a csapatok egy része 2009-re gondolva növelné az autók jelenleg 605 kg-os minimumsúlyát:



az indoklás szerint erre a KERS bevezetése miatt lenne szükség, azonban a kezdeményezést nem mindenki támogatja.

VISSZA A JÖVŐBE

Az F1-ből kiebudalt Ralf Schumacher már munkába állt új állomáshelyén, a DTM-ben szereplő Mercedes-Benz istállónál, arról viszont továbbra sem tett le, hogy egy napon újra a legeltebb géposztályban versenyezzen majd. „Azt, hogy mi lesz a szerződéselem lejártá után, majd Norbert Hauggal döntjük el egy későbbi időpontban. Ha lehetőséget kapok arra, hogy

visszatérjek a Formula-1-be, a Mercedes biztosan nem fog az utamba állni.” - mondta a csillagosokhoz mindössze egyetlen szezonra aláíró német.

BOLDOG

Sebastian Vettelért, a Toro Rosso reménységéért a téli időszakban a McLaren is bejelentkezett, de a pilóta végül a faenzaiaknál maradt. Mint utólag elárulta: a Red Bull keze volt a dologban. „Nem engedélyezték az átigazolást, viszont nem hiszem, hogy feltartóztattak ezzel, mert nagyon boldog vagyok a mostani csapatomnál.”

Rubens Barrichello idén megdönti Riccardo Patrese 256 futamos indulási rekordját, s a brazil ezzel nemcsak a rajongók elismerését vívja ki, hanem a trónról letaszítandó olaszét is. „A rekordok azért vannak, hogy megdöntsék őket. Tudom, hogy milyen nehéz ilyen sok időt eltölteni az F1-ben, így le a kalappal Rubens előtt.” - nyilatkozta Patrese.

16 esztendőös ifjú tehetséget igazolt a Honda F1-es istállója: Will Stevens jelenleg a Tony Kart gokartistálló alkalmazásában áll és 2008-ban az összes rangos világversenyen részt vesz majd. A versenyzőpalánta a Honda tehetséggondozó programjának legifjabb tagja lesz, a japánok támogatni kívánják a száguldó cirkusz felé vezető úton.

Nagyszabású fejlesztésekbe kezd a MotoGP küzdelmeinek egyik állomása, a katarai Losail-versenypálya. Az átalakítások után a ring akár F1-es versenyeknek is otthont adhat majd. Katar az F1-es világbajnokságot is szívesen vendégül látná, azonban esélyeit csökkenti, hogy a közel keleti térségben Bahrein már rendelkezik versenypályával, jövőre pedig debütál Abu Dhabi is. „Sohasem tudhatjuk, mit hoz a jövő.” - mondta a térség autósport-szövetségének elnöke, Nasser Khalifa al-Attiyah.

F1-es valóságshow-t indít az egyik dél-afrikai tévétársaság a Renault istálló közreműködésével. A 13 részes sorozatban a nevezők mentális és fizikális felkészülésen esnek át, majd szimulátoron és a márka autóival csapnak össze egymással. A végső győztes jutalma egy többkörös F1-es teszt lesz a Renault F1-es járgányával Silverstone-ban.

MÉLTATÁS

Méltatják a McLarennél a télen szükségmegoldásként leigazolt Heikki Kovalaint. A finn - aki a Nico Rosberg és Sebastian Vettel szerződésére tett, kudarcba fulladt kísérletek után kapott lehetőséget a wokingiaktól - az első három futam mindegyikén pontszerző helyen futott be. „Nem túl régen van nálunk, de egyre erősebb és erősebb. A csapaton belül az az érzésünk, hogy még nem láttuk a legjobbát tőle.” - dicsérte az északi sofírt Martin Whitmarsh, a McLaren ügyvezető igazgatója.



WEBES ÚJÍTÁS

Vadonatúj weboldallal rukkolt elő a Williams-Toyota reménysége, Nico Rosberg, aki rajongóit és az F1-es sajtó munkatársait privát e-

mail-ben értesített a fejleményről. „Elkészült az új honlapom, ami jóval túlmutat a versenyzésen és rávilágít egy másik oldalra is.” -

írta a megújult nicorosberg.com-ról a tulajdonos.



MÉRLEGELI

Miután a Renault alulmúlta a szezonkezdettel kapcsolatos várakozásokat, a kétszeres világbajnok Fernando Alonsót egyre többször hozzák hírbe a Ferrari istállóval. Habár csak burkoltan, de a spanyol is elismerte: el tudná képzelni, hogy az olaszoknál folytatja autóversenyzői pályafutását. „A Ferrarit mindig minden versenyző mérlegeli.” - fogalmazott a klasszis.

CSÚCSGÁRDA

Noha az előszezonban egyensúlyi problémákkal bajlódott, a BMW bombaformában kezdte a 2008-as évadot. Az első három futamon sok borsot törtek a Ferrari és a McLaren orra alá, s bár az első győzelem még hiányzik, Mario Theissen szerint a

fehér-kék együttes jó úton halad az igazi csúcsistállóvá válás felé. „Az elmúlt évben a két élcsapat mögött álltunk, most pedig mi is az közéjük tartozunk. Ez hatalmas előrelépés. Minden elismerésem Willy Rampf műszaki igazgatónak és a teljes gárdának, akik végig motiváltan dolgoztak.” - mondta a csapatfőnök.



Mika Häkkinen Szingapúrba látogatott, ahol a Johnnie Walker „Felelősségteljes Alkoholfogyasztás Nemzetközi Nagykövetségént” az ittas vezetés ellen kampányolt. A finn egy McLaren volánja mögött demonstrációt is tartott az első - ráadásul villanyfényes - nagydíjára készülő városállam lakóinak.

Az F1-es palettán jelenleg nem szereplő nemzetek ifjú reménységei kopogtatnak a sportág kapuján: az új-zélandi Red Bull-patronált, a brit F3-as bajnokságban versenyző Brendon Hartley nemrég a Toro Rosso STR3-as bejáratásánál segédkezett, míg a belga Frederic Vervisch az évad végén kap teszt-lehetőséget a Force Indiától.

Gerhard Berger, a Toro Rosso társtulajdonosa kuwaiti pénzzel pótolná a Red Bull távozásával kieső pénzösszeget. Az energiatárolók 2010-re távoznak a faenzai gárdától, így a pénzre mihamarabb szükség van, ha az ex-versenyző egyben akarja tartani a különítményt. Berger optimista: „A közeljövőben több olyan kuwaiti üzletemberrel folytatok majd megbeszéléseket, akik hajlanak arra, hogy támogassák a motorsportot.” - nyilatkozta az Arab Times-nak.

Vitto Liuzzi, a Force India tesztpilótája a barcelonai tesztelésen első ízben próbálhatta ki 2009-re készülő, sima futófelületű Bridgestone abroncsokat. Az olasz el volt ragadtatva a sliktől: „Fantasztikus volt, mert nem számítottam arra, hogy ezek az abroncsok ennyire erősek lesznek. 2009-es konfigurációval autóztam, sokkal kevesebb volt a leszorítóerő. Körülbelül 40%-kal csökkent annak hatására, hogy leszedtük az autó alsó és oldalsó légtérrelőit, mindent.” - mondta.



BENÉZHETÜNK

Virtuális gyárlátogatással
kedveskedik híveinek a Williams
istálló. A csapat honlapján, az

attwilliams.com-on bárki
körbenézhet a nagy múltú brit
csapat grove-i főhadiszállásán.



BÍZIK INDIÁBAN

Giancarlo Fisichella a Renault idei formája láttán úgy érzi, jól járt a Spyker-jogutód Force India istállójával: „Mindenki azt gondolta, hogy Alonso megmenti a csapatot és a Renault is sok időt

és pénzt fordított arra, hogy jó kocsit készítsen számára. Tény, hogy a 2007-es szezon első három versenyén én jobban szerepeltem náluk, mint Fernando idén. A Force India projektje biztató, és úgy érzem, jól döntöttem, amikor hozzájuk igazoltam.”

LEGFELJEBB 20

Húsnál több futam unalmasá teheti az F1-et - jelentette ki a McLaren dirigáló Ron Dennis a Bahreinben tartott Motorsport Business Forumon. „Üdvözlöm a bővítést és szívemből ajánlom, hogy Bernie Ecclestone vezesse azt. Azonban lenne két kikötésem. Először is az, hogy egy szezonban soha ne legyen több



húsz versenynél, mert szerintem ez a természetes határ; másodsorban pedig tartuk meg a téli holszezon. Ez nem csak logisztikai okok miatt fontos,

hanem azért is, hogy fokozzuk a várakozást a drukker szívében és fejében.” - fogalmazott a brit szakember.

www.aqua.hu

A szórakoztató
ELEKTRONIKA

AQUA
computer

**Az AQUA csapat lenyomta Budapest-Bamakót.
ÉS A NAVIGÁCIÓK ÁRÁT IS!**



Bluepanther V350 navigáció

bruttó
21 790 Ft

Samsung S52440 Processzor (400 MHz)
Microsoft Windows CE 5.0 Core operációs rendszer
3,5" TFT kijelző (320 x 240 pixel, 65000 szín)
SD/MMC memória bővítés (max. 4 GB)
Beépített hangszóró (3,5 mm kimenet)
Beépített képnézegető (JPG, BMP, GIF, PNG)
Beépített Zene lejátszó (MP3, WMA, WAV)
Beépített Film lejátszó (MPEG-2, MPEG-4)
Beépített E-book program (TXT)

**További 3000
számítástechnikai
és multimédia terméket
tekinthetsz meg a
www.aqua.hu
oldalon!**

Központi információ:

(06 1) 244 24 24

AQUA BÁZIS Belváros
VII. Budapest,
Dohány u. 36.

AQUA Pólus Center
XV. Budapest,
Szentmihályi út 131.

AQUA Karinthy
XI. Budapest,
Karinthy Frigyes út 17.

AQUA Moszkva tér
II. Budapest,
Moszkva tér 10.

Fizessen elő 33%

kedvezményel

az Autósport és Formula Magazinra, és
**Öné lesz az Energizer Quattro
akkutöltők egyike!**

Az ajándékról:

- az **akkumulátortöltőn** kívül a csomag tartalmaz **2 db 2000mAh AA + 2 db 850mAh AAA akkumulátort** is
- a készlet értéke 4.990.- Ft

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét,
és mi máris postázzuk az ajándékot!

Áraink:

- 1 év előfizetés az ajándékkal
és a postaköltséggel **6990 Ft**,
- 1/2 év előfizetés **3490 Ft**!

Ajánlatunk a jelenleg még érvényben lévő előfizetések meghosszabbítására is vonatkozik!
* Ajándékot tartalmazó ajánlatunk csak a szerkesztőségnél megrendelt lapokra, éves előfizetőinknek szól!



Befizetési lehetőségek:

OTP számlaszám: Beta Press Kft. I 1734004-29904020
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

Autósport és Formula Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazin:

■ egy évre - 6 990 Ft ■ fél évre - 3 490 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



JEAN-MARIE

Egy elnök halálára

A minap, 86 éves korában elhunyt Jean-Marie Balestre,
az FIA volt és örökös tiszteletbeli elnöke.

Dávid Sándor

OPPI



Előtte Gottlieb Daimlert tartották az autótörténet legkeményebb fejű emberének, akinek nemes egyszerűséggel „Fafejű sváb” volt a közkeletű beceneve. És egészen addig, amíg a múlt század hetvenes éveiben meg nem jelent a nemzetközi autósélet csúcsain a „betonfejű francia” Jean-Marie Balestre, hajlamosak voltunk azt hinni, hogy Daimler az abszolút csúcs.

Jean-Marie újságíróként kezdte, s 1950-ben részt vett a francia automobil szövetség megalapításában. A dátum azért érdekes, mert ebben az évben indult a Forma-1 világbajnokság, és alig három évvel korábban „találta ki” a nemzetközi szövetség, az FIA (amely szintén Párizsban székel a Concorde téren), a Forma-1-et, mint versenyautót és versenyszályt. Balestre tehát együtt indult a Forma-1-gyel, bár akkor még nyilván nem gondolta, hogy később milyen nagy szerepe lesz a világbajnokság alakításában. A francia szövetség azonban 1973-ban elnökévé választotta, majd ebbéli tisztségéből emelkedett, nem minden harc nélkül a nemzetközi szövetség akkor még létező sportigazgatói székébe. Innen azután már csak egy lépés volt a FISA, azaz a nemzetközi szövetség sportszövetségének a megalakítása, és elnöki székének elfoglalása, majd egy újabb ugrással az FIA elnökségének megszerzése.

Miután elődje, a szeretve tisztelt (egy időben vacsoraasztal-szomszédom) Metternich herceg nem sok vizet zavart, a betonfejű francia érkezése eleve vihart kavart, kisvártatva pedig bombaként robbant. Balestre, mint elnök, nem hagyott kétséget afelől, hogy amit ő kér, az nem egyszerűen csak parancs, hanem egyúttal már „a törvény” (azaz szabály) is! Miután a nemzetközi sportszabályozás korábban az olaszok kezében volt, természetesen ők rántottak kardot az új rend ellen, és hamarosan politikai síkra is terelték az ügyet. Nem mintha nekik nem lett volna egy Mussolinijük, de azzal vádolták meg Jean-Mariet, hogy a második világháború alatt együttműködött a megszállt Párizsban a Gestapóval! Az Autosprint, ha jól emlékszem még Balestre gestapós igazolványának a képét is közölte a vitában, így sokan már a porban látták a „Betonfejűt”. Kiderült azonban, hogy „moszjő” Balestrétől akár

még Uri Geller vagy David Copperfield is tanulhatna valamicskét. Válaszul ugyanis előhúzott (bár nem a cilinderéből) egy ellen-dokumentumot, amelyből viszont az derült ki, hogy őt éppen a francia ellenállás küldte, hogy épüljön be a Gestapóba! Az élet tehát nagy tréfamester, a látszat pedig néha csal.

Vagy nem. De azt soha nem fogjuk megtudni!



Balestrenek elnökként első dolga volt összerúgni a patkót a FOCA-t vezető Bernie Ecclestone-nal és Max Mosley-val, Bernie ügyvédjével, amúgy a March csapat tulajdonosával, Forma-1 ügyben. A FOCA-t az angol, úgynevezett „garázs-csapatok” (istálló) alapították 1971-ben, és azóta ez a szervezet, a „Forma-1 Építők/Tervezők Szövetsége” irányította a világbajnokságot, és kezelte annak javait. Jean-Marie ezt elfogadhatatlannak tartotta, és az FIA hatalmát feltétlenül ki akarta terjeszteni a Forma-1-re is. Ez

oda vezetett, hogy Ecclestone és Mosley már elkezdett szervezni egy ellen világbajnokságot a FOCA-csapatok számára. Azok a csapatok viszont, amelyek, mint a Ferrari, ezer szállal, és számtalan más versenyzőtályal is kötődtek az FIA-hoz, kénytelenek voltak maradni Balestre mellett. Egyetlen „külön” verseny azonban elég volt ahhoz, hogy a szembenálló felek belássák: csak tönkremehetnek a háborúban. Ekkor, 1982-ben kötötték meg az első Concorde szerződést, amely azóta is meghatározza a Forma-1 helyzetét: a teljes technikai/szakmai kontroll az FIA-é, az üzlet pedig a FOCA-é, illetve ma már a FOM-é. Innen datálódnak a fokozódó biztonsági előírások, a törésteztek, a pálya átalakítások, sok minden. Jean-Marie Balestre pedig, ez a drága jó ember, mindig, mint elefánt a porcelánboltban, tette tönkre mindenki idegeit. A spanyolokat például úgy, hogy egyszer nem engedték be papír nélkül a depóba, ezért megfenyegette őket, hogy többé nem lesz versenyük. Imolába érkezvén, a verseny napján, mindet le kellett állítani, mert az elnök helikopterének a célegyenes betonjára kellett leszállnia. A korai Hungaroringen, amikor megérkezvén azonnal zuhanyozni akart, többen infarktust kaptak. Akkor ugyanis még nem volt a pályán zuhanyozó. A Senna-Prost háborúban nyíltan a francia mellé állt, mire Senna írt neki egy levelet, amelynek nyomán majdnem nem kapott többé versenyengedélyt. Egy nyilvános bocsánatkéréssel, s azzal ültetett ismét autóba, hogy a portugál levelét bizonyára rosszul fordították franciára, ezért lett annyira sértő... Ayrton persze a következő évben szándékosan ment neki Prostnak, és lett világbajnok. Kölcsön kenyér visszajár: Csak 1991-ben sikerült nehéz harcok, és kompromisszumok árán megválni a keménykezü elnöktől. Max Mosley „driblizta ki”, hogy Jean-Marie maradjon „örökös elnök”, de adja át simán a folyó ügyeket. És lőn... Kemény kezű, kérges modorú, de okos, és tevékeny ember volt Jean-Marie Balestre. Érdemei, amelyeket az FIA élén szerzett, soha nem évülnek el. Nyugodjék Békében! De most mi legyen Mosley-val?!



HÁTTÉRMUNKA

Jean Todt és Michael Schumacher segítségét is rendszeresen igénybe veszi Stefano Domenicali, a Ferrari idén kinevezett vezetője, aki szerint Kimi Räikkönen már belakta a Ferrari-csapatot

Mihályi Csaba

Ferrari



A dinamikus változás minden titok nyitja

Nem volt könnyű helyzetben Stefano Domenicali, akinek az idén Jean Todt nyomdokaiba kellett lépni a Ferrari csapatvezetői posztján. A feladat nagyon sok felelősséggel és sokkal több médiaszerepléssel is jár, mint amihez korábban szokott az olasz. Többek között arra a visszatérő kérdésre is gyakran válaszolnia kell, hogyan illeszkedett be a Ferrari primadonnája, Kimi Räikkönen a csapatba. „Azt hiszem, hogy egy év tapasztalat után Kimi sokkal jobban érti, hogyan tud együtt dolgozni a csapattal. Ez egy teljesen normális folyamat, amivel tavaly is tisztában voltunk. Mostanra Kimi tökéletesen beilleszkedett, tetszik neki a munkamódszerünk. Nálunk

mindenki nagyon motivált, és fontos az erős, családi hangulat. Azt hiszem, Kimi ezt megértette.” A kellemes kérdések mellett számos kellemetlent is meg kell válaszolnia egy csapatvezetőnek. Domenicali sem úszta meg a maláj hétvége után azt a „jóindulatú” érdeklődést, hogy akkor most két nullapontos verseny után tényleg kirúgják-e Massát. „Szerintem Felipe volt elégedett a legkevésbé a saját teljesítményével. De mi egy csapat vagyunk és úgy is dolgozunk, mint egy csapat. Az első versenyen műszaki problémánk volt, a másodikon Felipe hibázott. Ennek ellenére ezeken a versenyeken is megmutatta, hogy nagyon gyors.



„Szerintem Felipe volt legkevésbé elégedett saját teljesítményével. Mi egy csapat vagyunk és úgy is dolgozunk, mint egy csapat...”

Nagyon motivált és Bahrainbe úgy érkezett, hogy meg akarja mutatni, a nullapontos versenyek nem folytatódhatnak nála. Megnyerte a futamot, úgyhogy azt hiszem, ez a kérdés értelmét veszítette. De nálunk nem is volt napirenden, csak az újságok foglalkoztak vele.” Bár már Domenicali a Ferrari csapatvezetője, az elmúlt két versenyen Jean Todt is jelen volt, igaz hogy csak civilben, de sokan ennek ellenére úgy vélekedtek, hogy a francia szakember kicsit felügyeli utódját. „Nem erről van szó, de még mindig ő a legjobb. Meggyőződésem, hogy az egyik legnagyobb erősségünk, hogy a csapatunk felépítését dinamikusan változtatjuk. Ő is része ennek a dinamikus változásnak. A jelenléte erősíti a csapatot és egyáltalán nem negatív dolog, hogy velünk van. Nincs fix tervünk, hogy melyik versenyre jön velünk, de amikor nincs jelen fizikailag, amikor csak szükségünk van a véleményére, számíthatunk rá.”

A Ferrari másik külső csapattagja, Michael Schumacher, aki már két éve nem versenyez, szintén folyamatosan szerepet kap a Ferrari életében. Időnként tesztl, de a verseny hétvégeken is szolgálatban áll. „Telefonon folyamatosan tartjuk vele a kapcsolatot. Minden (verseny)nap beszélünk, csak hogy véleményt cseréljünk egymással. Hatalmas tapasztalata van, és a véleménye mindig nagyon hasznos a mérnökeink számára. A tévén keresztül figyelemmel kíséri a futamokat, sőt látja az összes monitorunkat az összes adatunkkal együtt. Ezek alapján próbál tanácsokat adni, hogy hol javulhatunk.” Schumacher az utóbbi hónapokban egyre nagyobb érdeklődést mutat a motorversenyzés iránt. Domenicali szerint a

hétzszeres világbajnok ezt a sportot is teljes erőbedobással űzi, de a motorversenyzés csak szórakozás marad a számára. „Ha jól emlékszem két éve jött el Michael Mugellóba megnézni a MotoGP-t, és nagyon izgalmasnak találta. Szerintem ezt is komolyan veszi, mint mindent az életben, de a motorozás nála megmarad hobbinak.” A csapat aktív tagja, Kimi Räikkönen is egyre inkább érdeklődik a gyors motorok iránt. Sőt pár napja már arról is beszélt, hogy szívesen kipróbálna egy MotoGP motort. „Kimi gyakran használja a krosszmotorját, plusz jön a KERS (kinetikus energia visszanyerő rendszer). Nagyon nagy kihívás az idei szezon mellett a következőre is koncentrálni.”

Domenicali duplán nehéz helyzetben van, hiszen nem csak a csapat idei munkáját kell a lehető legeredményesebbé tenni, hanem a jövő évi új szabályok alapján készülő autóra is nagy figyelmet kell fordítania. „Már most nagyon keményen dolgozunk, mert az autók jövőre nagyon különbözni fognak a jelenlegiektől. Ha valaki rossz alapokkal indul, akkor egy esztendő múlva nagyon nehéz szezon elé néz. Sokkal komolyabban kell foglalkoznunk a kérdéssel, mint általában egy új autóval, hiszen teljesen meg fog változni a kocsi formája, plusz jön a KERS (kinetikus energia visszanyerő rendszer). Nagyon nagy kihívás az idei szezon mellett a következőre is koncentrálni.”





Bahrein Bahrein Int. Circ.

A pálya hossza:	5,417 km
Versenytáv:	57 kör - 308,238 km
Időjárás:	száraz, napos
Levegő hőmérséklete:	28-30 fok
Aszfalt hőmérséklete:	34-39 fok
Elindult:	22 autó
Célba ért:	19 autó
Kiesett:	3 autó
Leggyorsabb kör:	
Heikki Kovalainen 1:33,193	



FERRARI -DUPLA

A csapnivaló szezonkezdet után visszavágott Massa

Felipe Massa az év eleji gyengélkedés után kettős győzelemre vezette a Ferrarit a Bahreini Nagydíjon. Kijutott a sikerből a BMW-nek is: Robert Kubica a sakhiri ringen megszerezte első pole pozícióját.

Mészáros Sándor

Getty Images,
FOP, Hoch2wei,
ATP, Kraeling

Noha kollektív tesztre nem került sor, mozgalmasnak bizonyult a Bahreini Nagydíjat megelőző kéthetes pihenő. A nemzetközi szaksajtó az első két futamon kieső Felipe Massa év végi menesztésének lehetőségén csemegézett, míg a Ferrari és a Toro Rosso suttymban beiktatott egy rövid gyakorlást is: Vairanóban a maranellóiak az F2008 új fejlesztéseit, a faenzaiak pedig a várhatóan Törökországban debütáló STR3 kódjelű Red Bull RB4 klónt próbálták ki. Bahreinben a kérdés mi más lehetett volna, mint hogy vissza tud-e vágni a gyenge évkezdés után a Ferrari-elnök Luca di Montezemolótól burkolt ultimátumot kapó Massa? A szorongatott helyzetben lévő brazil kirobbanó formában kezdett: Räikkönennel a sarkában mindkét pénteki

tréningen dominált, amit a riválisok zöme annak tudott be, hogy az olasz csapat - a Toyota társaságában - az előszezonban kétszer is gyakorolt a sivatagi versenypályán. A nyitány legemlékezetesebb momentuma Lewis Hamilton incidense volt, aki a második edzésen falnak csapta és romhalmazzá változtatta McLarenjét. Amilyen jól sikerült a nyitónap a kis dél-amerikainak, legalább annyira keserves volt a szombatja: a délelőtti edzésen a williamses Nico Rosberg elhappolta az orra elől az elsőséget, míg a kvalifikáción az első két etapot megnyerte ugyan, de a Q3-ban nagy meglepetésre a BMW-s Robert Kubicával nem bírt megbirkózni. A ferraris mindent megtett a rajtelsőségért, de az utolsó pillanatban 0,027 másodperccel alulmaradt -

1. Felipe Massa: „Szenzáció! Sötét fellegek alatt kezdtem a bajnokságot, de már újra látom a napfényt! Egész hétvégén megtartottam a koncentrációtam, mert a legutóbbi két verseny miatt szerettem volna elkerülni a hibát. Ennek megett az eredmény, az pedig külön öröm, hogy soha nem kellett padlóg nyomnom a gázt, mégis simán nyertem.”

2. Kimi Räikkönen: „A második hely volt a legjobb, amit elérhettem, mert ez a hétvége nem a alakult túl jól számomra. A tökéletes balanszt nem sikerült megtalálnom, ráadásul gondjaim voltak az első boxkiállásomnál is. Összességében véve nem lehetek elégedetlen, hisz szereztem nyolc pontot és átvettem a vezetés a bajnokságban.”

3. Robert Kubica: „Nagyon örülök az eredménynek, zsinórban másodsor végeztem a dobogón, és a csapat vezeti a konstruktóri bajnokságot. Voltak ugyan gondjaim, mert a rajtnál túlságosan kipörögtek a kerekek, aztán pedig törmelékre hajtottam, de alapján véve jól sikerült ez a verseny. Már várom Barcelonát.”

4. Nick Heidfeld: „Élégedett vagyok az eredménnyemmel. Az autó balansza ezen a pályán nem olyan volt, mint szerettem volna, de reményeim szerint a jövőben már nem lesz több ilyen gondunk. A pole-ból induló csapattársam mögött végezni a hatodik helyről indulva nem rossz. Trulli és Kovalainen előzését kifejezetten élveztem.”



5. Heikki Kovalainen: „Az ötödik hely volt a maximum, amit ma elérhettem. A legfontosabb most az, hogy egy ilyen nehéz napon is pontokat tudtam szerezni. Teljes az elkötelezettségem a csapat mellett, a koci nagyon jó és tudom, hogy keményen fogunk dolgozni annak érdekében, hogy fejlődjünk az európai versenyekre.”

6. Jarno Trulli: „Ismét sikerült beférkőznöm a legjobb hat közé, ami elégedettséggel tölt el. A csapat is megérdemelte ezt az eredményt. A topcsapatok mögött végeztünk, jobbra aligha számíthattunk volna. Az autó is, a stratégia is tökéletes működött, így nekem csak egy dologom volt: beleadni mindent!”

7. Mark Webber: „Sikerült kimaradnom a sűrűjéből az első néhány, incidensekkel tarkított kör során. A rajtnál némi olaj is került a pályára, ami igencsak megnehezítette a dolgunkat. A futam hátralevő részét Trulli üldözésével töltöttem. Örülök, hogy pontszerző helyen végeztünk, mert a srácok egész hétvégén jól dolgoztak.”

8. Nico Rosberg: „Ponttal gazdagodtam, boldognak kell lennem, elégedett viszont mégsem vagyok. Szerintem jobban kellett volna teljesítenünk. A gumik teljesítménye változékony volt, a szélirány is megváltozott a korábbiakhoz képest, így a koci nem volt elég jó. Barcelonáig van dolgunk bőven, de szerencsére érkezik pár új fejlesztés is.”

9. Timo Glock: „Jó verseny volt a mai, alapján véve elégedett vagyok. A koci már sokkal jobban illeszkedik a vezetési stílusomhoz. Talán pontszerzőként is végezhetünk volna, de a középső szakaszban Rosberg üldözésével sok időt veszítettem. Alonsót a végén nagyon nehéz volt magam mögött tartani, de eljutottam a célig.”

10. Fernando Alonso: „A verseny nehéz volt, de erre számítottunk is. Tegnap nagy meglepetésre bejutottam a kvalifikáció záróetapjába, de tudtuk, hogy a versenyen nem lesz elég jó a tempónk. Szerintem az egész csapat tudja, hogy minél előbb javulnunk kell, mert senki nem szeret a 10. vagy a 11. helyen autózni.”

11. Rubens Barrichello: „Ha az autó tempóját nézzük, szerintem elégedettek lehetünk a mai versennyel. A rajtnál elkerültem az incidenseket, de vesztettem pár helyet. Ezután Fisichella mögött sok időt buktam, de a boxkiállásnál elé tudtam kerülni. Az autó megbízható, s ha az egyenesbeli sebességünk jó lesz, előzhetünk is.”

12. Giancarlo Fisichella: „A rajtnál megelőztem néhány kocsit és hasznot húztam abból is, amikor a 7-es kanyarnál néhányan megpördültek. A tempónk kiegyensúlyozott volt, szerintem jó versenyt futottam. Élégedett vagyok, a csapat is jó munkát végzett. Úgy érzem, hogy kis fejlődéssel elérhetünk oda, ahol lenni szeretnénk.”

13. Lewis Hamilton: „Elszúrtam a rajtot, aztán pedig nekimentem hátulról Alonso autójának. Szerintem az incidens versenybaleset volt, semmi több. Rendkívül csalogott vagyok, és úgy érzem, ma cserbenhagytam a csapatot. Pocsék hétvégén vagyok túl, de azon vagyok, hogy visszavágjak a következő versenyen.”

14. Kazuki Nakajima: „Nem is kezdhettem volna rosszabbul, hiszen az elrontott startot követően az S-kanyaroknál ráhajtottam egy olajfoltra és kipördültem. Ettől fogva egyenletes tempót autóztam, a hátsó régióból képtelenség lett volna jobb helyen végezni. Nagyon nehéz napon vagyok túl, de legalább sokat tanultam belőle.”

15. Sebastian Bourdais: „Arra törekedtem, hogy hiba nélkül vezessek. A fékekkel gondjaim voltak, de szerencsére teljesíteni tudtam egy újabb versenytávit. Mindent egybevetve elégedett vagyok. Nagyobb problémáktól mentes futamon vagyok túl, ami nem volt túl izgalmas, de legalább sok tanulnivalót nyújtott.”

Button kiesett, Barrichello 11. lett: ennél azért jobb eredményben bíztak a Honda szurkolói

16. Anthony Davidson: „Élvezetes verseny volt a mai. Az első két etapban meggyült a bajom a forgalommal, de amikor tiszta lett előttem a pálya, sikerült felvennem a saját ritmusomat. Köszönettel tartozom a csapatnak a rengeteg munkáért. Szerintem jó versenyünk volt, az pedig külön öröm, hogy mindkét autónk eljutott a célig.”

17. Takuma Sato: „Élveztem az első néhány kört, amikor sikerült átküzdeni magam a középmezőnyön. Koccantam is valakivel, megsérült az autóm aerodinamikája, de feltértem a 14. helyre. A második boxkiállásnál egy kisebb gond miatt pozíciót veszítettem, de a legfontosabb az, hogy befejeztük a futamot.”

18. David Coulthard: „A rajtot követő kavardásban defektet kaptam, ezért korán a boxba kellett állnom. Ezután lelassultam, majd jött az incidens Buttonnal. Gyorsabb volt nálam, túl közel kerülünk egymáshoz és ütközés lett a vége, ami miatt feladta a futamot. Az én autómon szárnyat cseréltünk, így eljutottam a célig.”

19. Adrian Sutil: „Az első kör kavardásában elvesztettem az első szárnyat és az egyik balos gumim defektes lett, így a boxba kellett állnom. Eljutottam a garázsig, megcsináltuk a szervízt, így legalább be tudtam fejezni a versenyt. A hátralevő körökben a rádióval bajlódtam, a meghibásodása miatt másodsor túl korán álltam a boxba.”

• Nelsinho Piquet (kiesett): „Jól indultam, az autóm is jól ment, de egy váltóhiba miatt sajnos fel kellett adnom a versenyt. Szerettem volna folytatni, de veszélyes lett volna, ezért a mérnökök utasítottak, hogy álljak ki. Így legalább elkerültük a büntetést a következő versenyre. Jobb eredményt akartam, de legalább sokat tanultam ezen a hétvégén.”

• Jensen Button (kiesett): „A rajtot követően defektet kaptam, a boxba kellett állnom, így a versenyem már ekkor elszállt. A szerviz után a koci nagyon jól ment, utólrtem a láthatóan csak küszködő Coulthardot, akit a 8-as kanyarnál megpróbáltam megelőzni, de ránzárta az ajtót. Kiestem és ez nagyon elszomorít.”

• Sebastian Vettel (kiesett): „Rakétaként indultam, három kocsit is megelőztem, de a sűrűjében összeütköztem az egyik Force Indiával. Az első szárny megsérült, továbbmentem, de csak a 4-es kanyarig jutottam. Valaki a belső ívről érkezve megütötte az autóm jobb hátsó részét, és a sérülés miatt ki kellett állnom. Azt sem tudom, ki volt a tettes!”



indoklása szerint feltartották - a szenzációs körrel előrukkoló, ezzel saját maga és csapata első pole pozícióját begyűjtő lengyellel szemben. A második sorba Hamilton és Räikkönen, a harmadikba pedig Heikki Kovalainen és a BMW balanszára panaszkodó Nick Heidfeld iratkozott fel, vagyis a csúcsistálló kettőről három tagúra bővülő klubja foglalta el a rajtrács élmezőnyét. A “nagyok” mögött két Toyota-érdekeltség, a gyári csapatot képviselő Jarno Trulli és a williamses Rosberg zárta az időmérőt, míg a felsőház a Hondát a záró etapba idén először bejuttató Jensen Buttonnal, illetve a renault-s Fernando Alonsóval egészült ki.

A versenyen már nem volt ellenszer Massával szemben: a brazil lerajtolta Kubicát és viszonylag könnyed autózással ismételte meg 2006-os sakhiri győzelmét. A szemlélatomást

megkönnyebbült brazil mellett a Scuderia örömet Räikkönen tette teljessé, aki a 3. körben verekedte át magát Kubicán és díszkíséretet biztosított társának a célig. A Ferrarik mögött a BMW-k érték célba, Kubica-Heidfeld sorrendben: a lengyelnek nem volt esélye a vörösök ellen, míg a német jó előzéseinek és kitolt második boxkiállításának köszönhetette helyezését. Az ötödik pozíciót a McLaren egyedüli pontszerzője, a verseny legjobb körét megfutó Kovalainen csípte meg, míg társa, Hamilton csúnya lebörgéssel zárta a számára pocsék hétvégét: a brit a rajtnál visszaesett a 10. helyre, majd hátulról nekiment Alonsónak, orrkúpcterére kényszerült és végül lekörözöttként a 13. helyen intették le. Ron Denniséknek sokba került a bahreini gyengélkedés: Hamiltont az élre álló Räikkönen

és Heidfeld is megelőzte az összetettben, míg a csapat a Ferrari és a fennállása során a konstruktóri tabellát először vezető BMW mögé került. Sakhirban pontszerzőként végzett még a Toyota felkészülési időszakban szerzett sivatagi tapasztalatait jól kamatoztató Trulli, a Red Bullal Sepang után ismét a 7. helyen záró Mark Webber és a Williams-t Melbourne után újra ponthoz juttató Rosberg is. A kiesők közül a renault-s Nelsinho Piquet a már a rajt előtt is problémás váltó miatt adta fel a küzdelmet, míg a Toro Rossós Sebastian Vettel az első körben zajlott sűrű adok-kapok áldozata lett. Buttonnal a Red Bullos David Coulthard végzett: a skót a 8-as kanyarban rázárta az ajtót az előzési manőverrel próbálkozó britre, aki a következő fordulóban a boxba állt és feladta a viadalt.



„A Scuderia örömet Räikkönen tette teljessé, aki a 3. körben verekedte át magát Kubicán.”

Légeredmény

1. Felipe Massa (S-S-M)	Ferrari F2008	1:31,06,970
2. Kimi Räikkönen (S-S-M)	Ferrari F2008	+ 3,339
3. Robert Kubica (S-S-M)	BMW Sauber F1.08	+ 4,998
4. Nick Heidfeld (S-S-M)	BMW Sauber F1.08	+ 8,409
5. Heikki Kovalainen (S-S-M)	McLaren MP4-23	+ 26,789
6. Jarno Trulli (S-S-M)	Toyota TF108	+ 41,314
7. Mark Webber (S-S-M)	Red Bull RB4-Renault	+ 45,473
8. Nico Rosberg (M-S-S)	Williams FW30-Toyota	+ 55,889
9. Timo Glock (S-S-M)	Toyota TF108	+ 1:17,181
10. Fernando Alonso (S-S-M)	Renault R28	+ 1:17,862
11. Rubens Barrichello (S-S-M)	Honda RA108	+ 1 kör
12. Giancarlo Fisichella (S-S-M)	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
13. Lewis Hamilton (S-S-M)	McLaren MP4-23	+ 1 kör
14. Kazuki Nakajima (M-S)	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
15. Sebastien Bourdais (M-S-S)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	+ 1 kör
16. Anthony Davidson (S-S-M)	Super Aguri SA08-Honda	+ 1 kör
17. Takuma Sato (S-S-M)	Super Aguri SA08-Honda	+ 1 kör
18. David Coulthard (S-S-M)	Red Bull RB4-Renault	+ 1 kör
19. Adrian Sutil (S-S-S-M)	Force India VJM01-Ferrari	+ 2 kör
Kiestek		
Nelsinho Piquet (M-S-S)	Renault R28	42. kör
Jenson Button (S-S-S)	Honda RA108	20. kör
Sebastian Vettel (M)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	1. kör

Gumistratégia: S = puha M = középkemény

A vb állása

1. K. Räikkönen	19
2. N. Heidfeld	16
3. L. Hamilton	14
4. R. Kubica	14
5. H. Kovalainen	14
6. F. Massa	10
7. J. Trulli	8
8. N. Rosberg	7
9. F. Alonso	6
10. M. Webber	4
11. K. Nakajima	2
12. S. Bourdais	2

Csapatok

1. BMW	30
2. Ferrari	29
3. McLaren	28
4. Williams	10
5. Toyota	8
6. Renault	6
7. Red Bull	4
8. Toro Rosso	2

SZÍNES

Robert Kubica saját maga és csapata első pole pozícióját szerezte a Bahreini Nagydíj időmérőjén. „Ez még csak a harmadik szezonunk és máris ott vagyunk a rajtrács legelején! Újabb lépést tettünk előre a létrán.” - kommentálta a lengyel sofőr sikerét Mario Theissen, a bajor különítmény első embere.

Felipe Massa a Ferrari idei második, szezonbeli első kettős győzelmét aratta. A 761 futamot jegyző Scuderia immáron 203 győzelemmel tart, ráadásul a bahreini sikernek van egy különlegessége is: ez volt a Ferrari 100. diadala Luca di Montezemolo elnök irányítása alatt. Stefano Domenicali csapatfőnök a karizmatikus szakvezetőnek ajánlotta az eredményt.

Nagyszabású partit adott szombat este a Bahreini Nagydíj főszponzora a Gulf Air: az esemény csúcspontja az a privát minikoncert volt, amelyen a Simply Red együttes frontembere, Mick Hucknall lépett fel. A pletykák szerint az énekes rövidke fellépéséért nem kevesebb, mint 700 ezer dollárt kapott. A rendezvényen természetesen az F1-es személyiségek színe-java felvonult.

Mérföldkőhöz érkezett a Red Bull által gondozott paddock-pletykalap, a Red Bulletin amely a bahreini versenynapon 200. alkalommal jelent meg. A közkedvelt „majdnem független” újság a 2005-ös Monacói Nagydíjon indult útjára.

Kimi Räikkönen zsinórban háromszor végzett a harmadik helyen Bahreinben, s bár a célú kitűzött győzelemről ezúttal is lemaradt, mégis emlékezetes lesz számára a viadal. Második helyezéseinek köszönhetően a finn ötvenedszer állhatott F1-es dobogón.

Sakhirban az F1-es viadal betétversenyeként rendezték a Speedcar-bajnokság első idényének utolsó előtti fordulóját. Ennek köszönhetően veterán F1-es versenyzők egész garmadája nyüzsgött a paddock-ban: ott volt Jean Alesi, Gianni Morbidelli, Stefan Johansson, Johnny Herbert, Ukyo Katayama, továbbá az utolsó két fordulóra leigazolt Jacques Villeneuve és Heinz-Harald Frentzen is.

2400 dollárba került Kimi Räikkönennek a Bahreini Nagydíj pénteki nyitónapja: a finn a megengedett 60 helyett 71,6 km/órás sebességgel repesztett a boxutcában, ezért az FIA versenybírósa pénzbírsággal sújtotta.

BAHREIN

Az Ezeregy éjszaka hangulatát az F1-es pályák közül egyelőre még csak Bahreinben élhetik át a versenyzők, így sem a tradicionális ruhák, sem a vízipipa nem hiányozhat a sahir-i paddockból. Ami pedig a nappalokat illeti: az istállók pilótái a jó időt kihasználva általában a tengerparton edzenek.



CSISZOLÓDÓ GYÉMÁNT

A lengyel fiú a Renault szárnyai alatt nevelkedett, de elszántságából és tehetségéből a BMW profitál. A 2008-as évad elején nyújtott produkció alapján nem is keveset...

Mészáros Sándor

BMW, Getty Images, ATP, FOP

Robert Kubica a nagy áttörés küszöbén

Csiszolatlan gyémánt csúszott ki a Renault istálló kezei közül, amikor 2005 végén elengedték a csapat tehetséggondozó programjának keretein belül edződött Robert Kubicát a BMW-hez. A lengyel fiú egyre jobban teljesít a bajor márka színeiben, a gyengélkedő franciáknak pedig már fő a feje az elvesztése miatt: „Szorgalmaztam, hogy dolgozzunk együtt vele, mert nagyon jól szerepelt a World Series by Renault titulásként kapott F1-es jutalomteszten. Láttam a tehetségét, ezért azon voltam, hogy kezdjünk valamit vele. Robert ekkor már nem volt túl lelkes, mert közel állt a BMW-szerződéshez. Úgy vélem, távozása hatalmas veszteség számunkra.” – ismerte el nemrégiben Pat Symonds, a Renault főmérnöke. A karrier kezdete természetesen Kubica számára sem volt könnyű a száguldó cirkuszban. A szinte teljes egészében autóversenyzés-mentes Lengyelországból

induló, szenvedélye miatt 13 évesen Olaszországba költöző fiatal srác a gokartozás világában elért sikerek után a Formula Renault, az F3 Euroseries és a már említett World Series by Renault érintésével jutott el az F1-be. Miután a BMW elhappolta a Renault-tól,



Ez a fotó egyelőre még nem a dobogón készült, eddig „csak” rajtelsőséget szerzett a lengyel fiú. De ami késik, nem múlik...

félévnyi tesztpilótáskodás után Jacques Villeneuve állását szezon közben megörökölve pontszerzőként végzett a 2006-os Magyar Nagydíjon, s bár utólag diszkvalifikálták, Monzában egy szenzációs 3. helyezéssel kárpótolta önmagát.

A jól sikerült debütálás után az első teljes idény, 2007 a megpróbáltatások éve volt a krakkói versenyző számára. Nick Heidfeld vezérletével - és a McLaren kizárásának köszönhetően - a BMW ezüstérmes lett a konstruktörök között, míg Kubica összegyűjtött ugyan 39 pontot, amivel az egyéni tabellán társa mögött a 6. helyen végzett, de műszaki hibák sorozata hátráltatta, dobogón egyszer sem végzett, ráadásul kanadai bukása után egyfutamos kihagyásra kényszerült. A montreali incidenst szokás a modernkori F1 egyik legnagyobb balesetének titulálni, amit alátámaszt az is, hogy a lengyelek mai napig meggyőződéssel

A közelmúlt egyik legnagyobb balesetét úgy élte túl Robert, hogy szinte egy hajszála sem görbült

vallják: kedvencük a megboldogult, szintén lengyel származású II. János Pál pápának köszönheti, hogy élve megúszta. „A csapat szereplése a McLaren kizárásától függetlenül öröndetes volt, a saját eredményem azonban kiábrándított. Sokkal jobb és eredményesebb is lehettem volna, ha nincs olyan sok műszaki problémám. A mélypont kétségkívül Montreal volt. Természetesen megpróbáltam hamar kivenni a fejből az esetet, de tudom, hogy óriási szerencsém volt. Sértetlenül megúsztam és 24 órával később újra versenykésznek éreztem magam.” - nosztalgizott az évadzárás után a polák.

láttam olyan területet, ahol gyenge lett volna. Minden versenyzőnek vannak hullámhegyei és hullámvölgyei, ráadásul Robertnek nem sok szerencséje volt. Biztos vagyok abban, hogy jövőre sokkal erősebb lesz.” - fogalmazott a szakvezető. A 2008-as idény első néhány versenye után kijelenthető, hogy a bátorítás jót tett a lengyelnek, aki olyannyira rákapcsolt, hogy lassan háttérbe szorítja márkatársát is. Noha a BMW F1.08-asával az előszezonban balanszproblémák voltak (a orosz nyelvek szerint a csapat csak ködösített), a bajorok kirobbanó formában kezdték az idényt. A

A KEZDETEK

(MCS)

őzép-Európa mindeddig legsikeresebb Formula-1-es pilótája nem éppen a klasszikus forgatókönyv alapján tévedt az autóversenyzés ösvényére. A magyar turisták által is kedvelt Krakkóban született, ahol jelenleg is két raliversenyt rendeznek évente. De nem ez fogta meg Kubicát. Bár Lengyelország ezen részén épp úgy nem nehéz autóversenyzőket találni, mint mondjuk nálunk Miskolcon, a Kubica családban egy sem akadt. Apja, Artur azonban nagy rajongója volt a technikai sportoknak. 88-ban gondolt egyet, és csemetéje negyedik születésnapját (december 7-ét) összevonta karácsonnyal és egy motoros off road kisautóval lepte meg. Más források arról szólnak, hogy ezt a gondolatot Robert hosszas alkudozása előzte meg, de lényeg, a lényeg, meglett az áhított autó. „Négyütemű volt, lőerő nélkül, de lehetett vele negyvennel is menni” - mesélte Kubica. „Egy fél napot töltöttem benne, és este nem lehetett kiszedni belőle, hogy hazamenjünk.” A valójában négy lőerős szerkezettel parkolóban, műanyag palackokkal jelöltek ki számára pályát, ahol

kedvére szalomozhatott. Az ajándék igazi telitalálat volt, és a fénye nem hunyt ki pár nap alatt. Kubica két és fél éven keresztül nyúzta a kis szerkezetet, mire egy igazi gokartba ülhetett. Hat és fél évesen azonban nem versenyezhetett vele, így csak gyakorlásra használta, egészen tíz éves koráig, amikor végre megkapta a gokart versenyzői licencet. „Órákat töltöttem gyakorlással, amikor pedig 1994. december 7-én betöltöttem a tizedik évemet, semmi sem állíthatott meg.”

Eredményei

1995-1997.	hatszoros lengyel junior gokart bajnok
1998.	olasz junior gokart bajnok, gokart junior Európa-bajnokság 2.
1999.	olasz junior gokart bajnok, német junior gokart bajnok
2000.	gokart Európa-bajnokság 4. gokart világbajnokság 4.
2001.	Formula Renault 2000 Európa-kupa 14. Formula Renault 2000 olasz bajnokság 13.
2002.	Formula Renault 2000 Európa-kupa 7. Formula Renault 2000 olasz bajnokság 2.
2003.	Formula-3 Euró-széria 12.
2004.	Formula-3 Euró-széria 7.
2005.	World Series by Renault bajnok
2006.	F1 BMW Sauber 16.
2007.	F1 BMW Sauber 6.



Névjegy

Név:	Robert Kubica
Születési idő:	1984. december 7.
Nemzetisége:	lengyel
Lakhelye:	Krakkó
Családi állapot:	nőtlen
Magassága:	1,84 m
Súlya:	73 kg
Kedvenc étele itala:	pasta, narancslé
Hobbija:	póker, gokartozás, számítógépes játékok,
Kedvenc pályája:	Macau

OLASZ KAPCSOLAT

A cseh Tomas Enge és honfitársunk, Baumgartner Zsolt után Robert Kubica a harmadik kelet-európai sofőr, akinek sikerült beverekednie magát a száguldó cirkuszba. A lengyelt pályafutása kezdetén édesapja, Artur támogatta, majd színre lépett olasz menedzsere, Daniele Morelli, aki Olaszországba költöztette, szponzorokat szerzett neki és a sokszor kilátástalan körülmények ellenére elnavigálta az F1-ig. Morelli mindmáig a pilóta legközelebbi barátja, a menedzser minden futamon ott van védencével.

Theissen a tőle szokásos, humánus megközelítéssel értékelte felfedezettjének idényét: „Némi időre volt szüksége ahhoz, hogy összeszokjon az új csomaggal, különösen a szabványos gumiabroncsokkal, de nem

melbourne-i nyitányon Heidfeld, Sepangban és Sakhirban pedig már a kipörgésgátló és az egyéb elektronikus segítségék hiányára fittyet hányó Kubica juttatta dobogóra a fehér-kék masinát. A 23 esztendőös versenyző egy 2. és

A stílus az egyik legbiztosabb befektetés.
Egy különlegesen felszerelt BMW a másik.





Kubica példaképe a biliárd világbajnok O'Sullivan

PÉLDAKÉP

Érdekesség, hogy a paddock szerzte nagy népszerűségnek örvendő Kubica társainak zömével ellentétben nem az autóversenyzés világából választott magának példaképet. A lengyel a snooker bajnok Ronnie O'Sullivantól merít újra és újra erőt: „Láttam őt, és úgy érzem, óriási bajnok. Tudom, hogy sokak szerint a snooker nem sport. Nem értek egyet ezzel, szerintem ez a világ egyik legnehezebb sportága. A játékosoknak fejben is nagyon ott kell lenniük a szeren, hiszen elképesztő koordinációra és mentális koncentrációra van szükségük.” Az említett két tulajdonság Kubica erősségei közé tartozik: lehet, hogy később s snookerben is megállná a helyét?

egy 3. helyezéssel örvendeztette meg munkaadóját, ráadásul a sivatagi ringen megszerezte saját maga és csapata első pole pozícióját is.

Noha egyelőre nem nagyon hiszi, a kelet-európai nehézségeket legyűrő, manapság hazája legismertebb polgárának számító sofőr egycsapásra a világ élvonalába került. Idén májusban Michael Schumacherhez, Kimi Räikkönenhez és Fernando Alonsohoz

hasonlóan megkapja a Lorenzo Bandini-díjat is, így tényleg már csak egy győzelemre van szüksége az igazi nagy áttöréshez. Theissen szerint ez sem várat sokat magára: „A télen pozitívabb lett a hozzáállása, nyitottabb és motiváltabb lett. Erről meggyőződhattünk a tesztek során. Szerintem készen áll arra, hogy versenyt nyerjen. Magabiztosabb, jobban hisz a saját képességeiben és a csapatban is. Ez a legfontosabb.” - mondta a szakvezető.

POLÁK

Mihályi Csaba

Lengyelország a legtöbb magyar autósport szurkoló szemében úgy él, mint az autóversenyzés egyik európai fellegrára. Ez igaz is lehet a ralira, hiszen lengyel honfitársainkkal is szép számmal találkozhatunk rali vb futamokon, és a lengyel rali bajnokság is nagy tömegeket vonz. A jövőre megrendezendő Lengyel Rali, vb-futamról pedig nem is beszélve.

Igen ám, csak hogy a ralit ott sem keverik össze a pályaversenyzéssel. A Formula-1 pedig messze nem a legnépszerűbb sport. Az emberek inkább a téli sportokban jeleskedőkért vannak oda. Az elmúlt másfél évben történt ugyan némi változás. Robert Kubica utóbbi két nagydíjon elért második és harmadik helyezése „kénytelen” volt odafigyelni mindenki Lengyelországban. Ennek ellenére, ha megkérdezzük az utcán tíz lengyelt, ki a legjobb autóversenyzőjük, akkor némi gondolkodás után, de előbb fogják említeni Krzysztof Holowczicot, a vb-t privátversenyzőként megjárt raliversenyzőt, mint Formula-1-es sztárjukat. „Mielőtt a Formula-1-be kerültem volna, Lengyelországban nagyon kicsiny volt az érdeklődés a sport iránt, de biztos vagyok benne, hogy ugyanez a helyzet a többi országban is” - mondta Kubica. „Most már tény, hogy jobban érdeklődnek az emberek az F1 iránt és a tévés nézettsége is nőtt. Sokan jönnek el a versenyekre, hogy a helyszínen szurkoljanak nekem, ami nagyon jól esik.”

GAZDASÁGOS VERSENYZŐ

Farkas Livia

Minden sisak alatt más ember rejtőzik. Más fizikai, más szellemi, lelki adottságokkal, megint csak más karakterrel megáldva. Ezt leginkább Dr. Riccardo Ceccarelli, a Toyota F1-es csapat orvos és az autóversenyzők fizikai és mentális felkészítésével foglalkozó, viareggioi Formula Medicine központ irányítója tudja, aki nagyon régóta kíséri figyelemmel a lengyel pilóta pályafutását. „A legelső dolog, ami rögtön feltűnik benne, a hatalmas versenyszellem - bármivel foglalkozzon is: legyen az autóversenyzés vagy pókerezés. Általában azonban a

versenyképesség tudata keveredik a természetes aggodalommal, izgalommal. Pont ez az, ami a szükségesnél több energiát von el a versenyzőtől, vegyük például azt az esetet, amikor vezetés közben a pilóta még az egyenesben is szorongatja a kormányt. Robert viszont nem ilyen, mi egyszerűen csak „gazdaságos versenyzőnek” hívjuk. Természetes tehetség, nagyon nyugodt, így sokkal kevésbé kell megerőltetnie magát, mint másoknak. Ezért sokkal több fizikai erővel rendelkezik, mint amit egyáltalán a kívánt feladat igényel! Ez hihetetlen teret tesz lehetővé számára a további fejlődésre!” - nyilatkozta Ceccarelli doktor, majd így folytatta. „Olyan, mint egy computer: amikor tizenöt évesen megismertem, már olyan éretten

gondolkodott, mint egy húszas éveiben járó fiatal. Amikor balesetet szenvedett Kanadában, a mentális ereje segített abban, hogy könnyen túltegye magát rajta. Így érvelt: 'Élek, mindenem tudom mozgatni, fáj az egyik bokám, de a röntgen nem mutatott törést. Tehát jól vagyok!' És azonnal vissza akart térni a pályára. Soha, egyetlen egyszer nem hangoztatta, hogy 'milyen szerencsétlen vagyok', akkor sem, amikor az F3 Euroszériában versenyzett és közúti balesetet szenvedett. Reméltük, hogy két hónapon belül újra autóbá ültetjük, erre tíz nap múlva odaállt elé, hogy minél előbb autóbá akar ülni. . .” „A BMW-nél rögtön magas színvonalú munkát kellett végeznie, napi száz körös teszteléssel. Nem törte meg. Fizikailag nagyon erős, súlyozásában az egyik legjobb a Formula Medicine csapatában, de hogy a legtöbbet hozza ki magából, a versenyhétvégék alatti edzésen még kell alakítania. Mert ilyen tehetséges versenyzők ritkán születnek. . .” - fejezte be dr. Ceccarelli.



BMW 5-ös sorozat – Exclusive, Sport és Lifestyle Edition.
Ajándék BMW Service Inclusive szervizcsomaggal és akár 1 év ingyen BMW Cascóval*.

A BMW 5-ös Limousine és Touring modellekhez rendelhető **Exclusive, Lifestyle és Sport Edition** kivitelek az igazi egyéniségek számára kínálnak testre szabható választási lehetőséget. Az exkluzív színeket, könnyűfém keréktárcsákat és stílusos kiegészítő felszereltségeket tartalmazó Edition modellekkel kapcsolatban kérjük, érdeklődjön az Ön BMW Márkakereskedőjénél, vagy keresse fel a **www.bmw.hu/editions** oldalt.

* Az ajánlat 2008. augusztus 31-ig tart, az 1 év ingyen Cascó BMW Financial Services finanszírozás mellett, 10%, min. 150 000 Ft (előzetts) ármésszel érvényes. BMW 520d-550i Limousine fogyasztás (városban/városban kívülről): 6,5/4,3/5,9-16,6/7,5/10,9 l/100 km, CO₂-kibocsátás: 136-260 g/km. A BMW Financial Services szolgáltatásokat Magyarországon a Raiffeisen Leasing Zrt., a BMW Cascó biztosítást a Generali Providencia Zrt. nyújtja.

5-ös BMW
Edition modellek
www.bmw.hu/editions



A vezető élménye.



SZEXELJEN VAGY NE SZEXELJEN?

A jelenlegi és egy jövőbeli FIA elnök szokásairól

Az elmúlt hetek autósport hírei zömében arról szóltak, hogy ki hogyan háborodott fel az FIA elnökének szexbotrányán.

Mihályi Csaba



Én nem azok véleményét osztom, akik már a szex szó hallatán is infarktust kapnak, és akik már azért is leváltanák az FIA elnökét, ha kiderülne róla, hogy meztelenül zuhanyozik, arról nem is beszélve, hogy ha kitudódna róla, hogy fűtyije van. A Formula-1-es csapatok tiltakozásával sem nagyon tudok azonosulni, mert ha megkapargatnák egy kicsit a sportág vakolatát, és mindenkinek le kellene mondani, aki az

álszent közlés szerint erkölcstelen dolgot művelt, akkor hogyan és kikkel rendeznének F1-es versenyt? A dologgal kapcsolatban inkább egyik középiskolai tanárom jutott eszembe. Ő a nő nem iránt éppen elég hevesen érdeklődni készülő diákjainak az Ohm-törvény mellett azt is elmagyarázta, hogy ha a metrón velünk szemben ül egy hölgy, és netán a szoknyája alól kivillan a csipkés bugyi, akkor az bármennyire is

hogy erkölcsös dolog-e valakit meglesni és a legintimebb perceit közzétenni a világhálón. Otthon a számítógép monitorjára tapadva bámulni őt, és közben csorgatni a nyálat. Azt a kérdést sem tette még fel senki, hogy erkölcsös dolog-e egy vezető lemondását úgy követelni, hogy nem a szakmai, hanem a senki másra nem tartozó magánéletét vonják kétségbe. Mindebből nekem az jön le, hogy szakmailag nem tudtak a szóban forgó úrba kötni, vagyis a munkáját jól végezte, csak valaki vagy valakik féltékenyek rá. Nem tudom, hogy így van-e, de a helyzet nagyon ezt sugallja. Az FIA rendkívüli gyűlést hívott össze az ügygel kapcsolatban, hogy eldöntsék, le kell-e mondania az elnöknek vagy sem. Ha igen, akkor bizony nagy bajban lesz az utódja, hiszen el tudom képzelni, hogy beiktatása előtt megkérdezik tőle, hogy kedves elnök jelölt úr: kivel, hogyan és milyen gyakran tetszik nemi életet élni? És kérjük szépen, amíg az FIA elnöke tetszik lenni, ne tessék meztelen fenékkal a wc-deszkára ülni, mert nagyon kellemetlen lenne, ha valaki lefényképezné az FIA elnökét kakálás közben.

Ha pedig a szex már ennyire fontossá vált a világ egyik legnagyobb iparát maga mögött tudó szervezetben, akkor talán tényleg meg kellene kérdezni a jövődöbéli elnöktől, hogy szexel-e egyáltalán? Ha választani lehetne, én inkább bíznék egy olyan emberben, aki zárt ajtók mögött orgián vesz részt, mint egy olyanban, aki egyáltalán nem él nemi életet. Mert az aztán a legveszélyesebb. Vagy inkább döntsünk unalmas szakmai kérdés alapján? De akkor ki fogja megvenni azt a híresen magas színvonalú brit napilapot?

kellemes látvány a férfi szemnek, illik úgy tenni, mintha nem vettük volna észre. Mert a hölgyek megérdemlik azt a tiszteletet, hogy ne hozzuk őket zavarba. Arról nem beszéltem, hogy nem illik más ember magánéletét kukkolni. Mert ez nekünk, éretleneknek is evidencia volt. Hogy ki mit csinál a magánéletében, zárt ajtók mögött, az nem tartozik senki másra. Arról lehet vitatkozni, hogy kinek mi fér bele az erkölcsébe. Van, akinek egy szexorgia már mindenben túlmegy. Megértem és elfogadom. De valahogy arról nem nagyon szólnak a hírek,



Arról lehet vitatkozni, hogy kinek mi fér bele az erkölcsébe. Van, akinek egy szexorgia már mindenben túlmegy. De arról nem nagyon szólnak a hírek, hogy erkölcsös dolog-e valakit meglesni és a legintimebb perceit közzétenni a világhálón.



„CSAK MENJ, HA MÁSKÉPP NEM LEHET...”

Lapzártakor még kétséges, mi lesz Max Mosley sorsa

Gondolom egy-két Olvasóm még emlékszik a dalra, amelynek egy sora a címben is szerepel. Természetesen az FIA elnökének botránya kapcsán jutott eszembe.

Frankl András



újságolvasó. A harmadik mondat után azt fogja mondani, hogy ez az a sport, amelyiknek az orgiás, náci jelmezes Mosley a főnöke?! Mert csak erre emlékszik a címlapokból. Reménytelen. Inkább beleteszi a cég pénzét golfba vagy teniszbé, vagy bármelyik másik sportba. Pedig kétségtelen, hogy az FIA elnöke nagyon sok jót tett az évek folyamán, elsősorban ami a versenyautók biztonságát illeti. Ugyanakkor

De hogy ne csak Mosley-ről essen szó, beszéljünk egy keveset a bahreini győztesről, Felipe Massáról is. Attól, hogy nyert az arabok pályáján, változatlanul egy beképzelt majomnak tartom. Elismerem, egész jó autóversenyző, de azt is állítom, hogy a mezőny fele - többek között Button, Kubica, Heidfeld, Barrichello - ugyanúgy nyemének a Ferrariban. Nekem így ne panaszkodjon, hogy jaj, olyan unalmas ez az egy

Hogy mit írt róla az angol News of The World bulvárlap, azt csak az nem tudja, aki éppen az úrban repül. (Azért aki nem hallott volna a botrányról, annak muszáj ideimnom: Max Mosley-ről egy olyan videó látott napvilágot, amely egy náci elemekkel tűzdelt orgián készült. - A szerk.) Lehet mondani, hogy az illető urat elég régen ismerem, úgy 1966 óta. Akkor még autóversenyző volt. Most mégis el kell mondanom róla a véleményem. Felejtünk el egy-két dolgot. Felejtünk el a szüleit (az édesapa Hitler tisztelője és a brit testvérpárt alapítója volt), felejtünk el, hogy Bernie legjobb barátja (sok mindenben keresztül mentek ők ketten). Hagyjuk otthon az összes előítéletünket. A történetek megítélése és értékelése azonban így sem egyszerű. Tegyük fel úgy a kérdést, hogy a történet után hány napig maradhatna meg az állásában Mosley, ha mondjuk egy iskolában osztályfőnök vagy igazgató? Hány napig tűrnék meg a vállalatánál, ha egy nagy világcégnek lenne a főnöke? Szerintem körülbelül addig, ameddig összeszedné az íróasztaláról a gyerekeinek a fényképeit. Még ha teljesen ártatlan, és az egész egy hamisítvány (ami nem valószínű), akkor is érdemes elgondolkodni azon, hogy tud reprezentálni egy nemzetközi szövetséget, ha senki nem akar a közelébe menni? El tudja képzelni valaki, hogy a spanyol király kezét fog vele? Vagy a monacói herceg? Vagy az a három miniszter, akit egy-egy helyszínen felkérnek a díjak átadására? Ha ártatlan, ha nem, ezt nem lehet elkenni. Ez ragad. Tegyük fel, hogy az egyik pálya emberei elmennek egy potenciális, új szponzorhoz, aki nem járatos a sportban, csak úgy, mint egy átlag



„Lehet mondani, hogy az illető urat elég régen ismerem, úgy 1966 óta. Akkor még autóversenyző volt.”

sokan úgy érzik, hogy a 100 millió dolláros büntetés a McLarennek és a Renault-féle retorziók elengedése kicsit bőzlött. Nem meglepő, hogy Flavio Briatore egy mukkot sem szólt ebben az ügyben, és csodák csodája, a Ferrari sem. Hogy miért csodák csodája? Mert aki követte a sportot az évek folyamán, az tudja, hogy az olaszok büntetései mindig kisebbek voltak, mint bármelyik másik csapaté...

órás kvalifikáció. Ha valakinek megadatott, hogy versenyezhet egy Forma-1-es Ferrariban, az adjon hálát az Istennek. Gondoljon azokra, akik a szívüket, lelküket odaadnák, hogy ne a Q3-ban vagy Q2-ben morzsolódjanak le az élménőktől. Nem beszélve a sok tízezer autóversenyzőről, akik Forma-3-ban vagy túrakocsikban próbálnak versenyeket nyerni, miközben anyagilag küszködnek hétről hétre.



FENEGYEREKEK

Amikor az F1-es versenyzők elveszítik a fejüket

Gyorsajtás,
káromkodás,
lökdösődés, verekedés -
röviden ez az F1
legkiválóbb pilótáinak
bűnlajstroma.

Hittka András

Getty Images, ATP



A McLaren háza tájáról a 2007-es szezon elején meglepő hír látott napvilágot: a csapat vezetése megtiltotta, hogy a frissen szerződöttest pilótáik, Fernando Alonso és Lewis Hamilton szesziesitalt igyanak. - Nincs rá ok, hogy a versenyzőink akár egy korty alkoholt is elfogyasszanak az évad során - hangoztatta Ron Dennis, a csapat 60 éves vezetője. Csakúgy, mint az Ezüstnyilaknál, minden Forma-1-es csapat gondosan ügyel arra, hogy milyen képet mutat közönség felé. Az elővigyázatosság nem véletlen, hiszen az istálló mögött álló vállalatok rendkívüli összegeket fizetnek a sportban való jelenlétükért. Mindez egyszerre szükséges és elkerülhetetlen: pénz nélkül nem működne a gépezet, a professzionális sport nincs meg támogatók nélkül. Éppen ezért alapvető fontosságú a csapatok számára, hogy képesek

legyenek minden helyzetben képviselni a magukénak vallott értékeket. Az imázs efféle gondozása az utóbbi időben felértékelődött a Forma-1-ben: sosem volt még korábban hat gyári csapat és sosem került ilyen sokba fenntartani egy gárdát. Ahogyan a bulvársajtó szerepe nő és a sportvilág sztárjainak magánélete is terítékre kerül, úgy válik egyre fontosabbá, hogyan is viselkedik a pilóta, amikor nem a volán mögött ül. Amíg a McLaren versenyzői számára nem marad más lehetőség az alkoholfogyasztásra, mint a dobogón való pezsgőzés, addig más pilóták helyettük is járják a bárakat. Kimi Räikkönen már a McLarennél eltöltött éveit során úgy híresült el, mint aki nem ellensége az itálnak, de amikor a Ferrarihoz távozott derült csak ki igazán, mennyire bezártságban érezte magát a wokingi csapat szigora alatt. A hidegvérű légkört olaszos felszabadultságra

cserélve egyből egy új tetoválással ünnepelte újonnan jött szabadságát. - Ha Kimi attól lenne boldog, hogy az arcára tetováltat valamit, én azt se bánám - ekképpen kommentálta Jean Todt, a Ferrari akkori csapatfőnöke a pilótájának alkarját díszítő grafikát. Majd így folytatta: - Ha egy szponzor panaszkodna a tetoválás miatt, én lecserélném azt a szponzort, csak hogy Kimi boldog legyen. Räikkönen idei évadnyitón debütált újabb testfestése is hírértékű fejlesztés volt az új szezonra, bár a finnt kissé sem érdekli mások véleménye. Saját bevallása szerint ő kifejezetten utálja, ha magánéletéről írnak, és nem is válaszol ilyen irányú kérdésekre. A szószátyárnak amúgy sem nevezhető világbajnok egyébként is hajlamos megdolgoztatni a sajtó képviselőit. A német televíziós kollégák már több alkalommal is megtapasztalhatták, milyen is az, ha a Jégembert éppen vicces kedvében van.



Ahogyan a bulvársajtó szerepe nő és a sportvilág sztárjainak magánélete is terítékre kerül, úgy válik egyre fontosabbá, hogyan is viselkedik a pilóta, amikor nem a volán mögött ül.

A 2006-os amerikai nagydíjon például eljátszotta, hogy nem hallja mit mond a mellette álló és hozzá beszélő riporter. Az látványosan zavarban lévő újságíróknak végül is annyit sikerült kihúznia Kimiből, hogy „meleg van”. Mindezt élő adásban. Egy másik alkalommal arra a kérdésre, hogy nem bánja-e hogy lemaradt Pelé beszédéről, csupán így felelt: „Sz**nom kellett”. Ezekről, és további vidám pillanatairól az internet végtelen tárháza tanúskodik az utókor számára és a német riporternek kárára. Aki úgy érezné, hogy a Ferrari újdonsült világbajnoka mellett nehéz lenne labdába rúgni - legalább is a hülyeség mezején -, az nagyon is téved. A finn egykori csapattársa, Juan Pablo Montoya öt éves F1-es karrierje során többször szorult nehéz helyzetbe heves temperamentumából adódóan. Egyik, mára hírhedté vált incidense a 2003-as Spanyol Nagydíjon történt. Egy edzést követően Juan Pablo a feleségével sétált a barcelonai pálya paddockjában, amikor egy mit sem sejtő operatőr keresztezte a kolumbiai útját. Az éppen Bernie Ecclestone-t filmező osztrák kameraman nagy kárára a közeledő pilóta sem vette őt észre, így az ütközést már nem lehetett elkerülni. Miután Montoya feje nagy erővel az objektívnek vágódott, teljesen elvesztve önuralmát, és kis híján nekitámadt a

nála két fejjel magasabb operatőrnek, aki nem volt rest többször elnézést kérni az esetért, amely talán nem is az ő hibája volt. Végül a pilóta felesége és egy jelenlévő csapattag közbenjárásának köszönhetően tettlegességig nem fajult a helyzet, bár a „you f***in’ idiot” kifejezése mára szállóige státuszra tett szert. Ugyanez a mondat később is jól jött, amikor a 2003-as hockenheimi német nagydíjon az előtte hirtelen fékező Räikkönen illetve eme kifinomult szavakkal. Nem Juan Pablo volt az egyetlen a Forma-1 közelmúltjában, aki saját kárán tanulta meg milyen drága lehet a nevetlenség. A Toro Rosso volt pilótája, Scott Speed 2006-os debütálása során kellett, hogy megtapasztalja mindezt. Az amerikai versenyzőt egy 5000 dolláros bírsággal jutalmazták, miután a versenyt követő meghallgatáson a versenybírók jelenlétében szidta David Coulthardot. Speed

azonban nem tanult az esetből, és hevesége F1-es karrierjét is megrövidítette. A tavalyi esős Európa Nagydíjon kicsúszás következtében kényszerült kiállni a verseny első néhány percét követően. A futam utáni első híradások arról számoltak be, hogy Franz Tost, a csapat egyik vezetője a paddockban sétáló Speed „nyakának rontott”. Tost későbbi nyilatkozatában így írta le az eseményeket: én megkérdeztem tőle, hogy ő miért csúszott ki. Erre ő mosolygott és visszakérdezett, hogy miért tartott olyan sokáig kerekcsere, majd elindult a másik irányba. Ezután a vállára tettem a kezem és azt mondtam neki, hogy amikor hozzád beszélek, nem sétálhatsz el csakúgy. Később ezért elnézést kértem. - mesélte a csapatfőnök. Scott Speed autójában a soron következő futamon már Sebastian Vettel ült. Egy másik gyakori jelenség az is, amikor a pilóták közutakon vezetnek éppúgy, mintha csak a versenypályán lennének. Lewis Hamiltont tavaly kapták el a francia rendőrök, amint Mercedesével 66 km/h-val lépte túl az autópályán megengedett sebességhatárt. A törvényszegés a McLaren újoncának 600 eurójába és a közúti jogosítványába került. Hasonlóan járt az utóbbi években még többek között Giancarlo Fisichella, Jean Alesi és a háromszoros világbajnok Nelson Piquet is. Ralf

GPshop

Eredeti Forma 1-es és WRC
termékek egyedülállóan
széles választéka

Sőt, már a Repsol Honda csapat
és Valentino Rossi termékei is kaphatók!
Már rendelhetők a 2008-as
szezoni termékei webáruházunkban
www.gpshop.hu

Üdésünkbe várhatóan április
folyamán érkeznek a termékek.
2092 Budakeszi Fő u. 126.
Tel: 06 70 254 7906



**www.GP
SHOP.hu**
Motodroma Kft.

Jó szurkolást kívánunk!

Schumacher is kitett magáért: a Toyota volt versenyzőjének már háromszor is bevonták a jogosítványát. A csúcstartó ebben a műfajban Jenson Button, aki 2000-es F1-es debütálásának évében, mindössze 20 évesen, 230 km/h-val autókázott egy 130 km/h sebességhatárú francia úton egy dízel BMW-vel. A Forma-1-es pilóták vétségei azonban gyakran elmaradnak Amerikában versenyző kollégáik akcióitól. A különböző tengerentúli



Speed heves vérmérséklete sokszor okozott galibát a paddockban, Raikkönent éppen a csendes különösége miatt lehet utálni



szériákban még pályaszéli verekedések sem ritkák. Aki tavaly nyomon követte Montoya első teljes évadját a NASCAR sorozatban, az tanúja lehetett amint a kolumbiai és Kevin Harvickot a pályamunkások választják szét egy elfajult szóváltást követően. Montoya és Jacques Villeneuve után ilyen módon idén egy újabb potenciális veszélyforrással bővült a paddock Sebastien Bourdais személyében. A francia pilóta nem csak a rekordnak számító négy egymást követő bajnoki címével és a mezőnyből kiemelkedő versenyzői technikájával lett emlékezetes, hanem botrányaival is mély nyomott hagyott a ChampCar széria történetében. A kanadai Mont-Tremblant Nagydíján például az egykori Red Bull-

versenyző Robert Doornbosszal veszett össze, miután Bourdais úgy érezte, hogy a holland feltartotta őt a verseny közben. Hiába próbált Doornbos kibékülni vele a dobogón, Bourdais nem volt hajlandó kezét fogni a riválisával. Ez a képsor azóta meghatározóvá vált a francia pilóta karrierjében. Egy másik esetben, a 2006-os denveri nagydíjon Paul Tracyvel ütközött, amely mindkettőjük versenyének véget vetett. Bourdais nem

A SPORT-PSZICHOLOGUS

Mike Garth számos ChampCar csapat munkatársaként dolgozott, majd a Toyota révén került az F1-be. Ma tanácsadóként segíti több pilóta felkészülését a versenyzés okozta mentális kihívásokra.

Milyen tulajdonságokkal rendelkezik egy jó pilóta?
Sok olyan tulajdonság kell hozzá, amely üzletemberekre is jellemző. Kell, hogy feltétel nélkül higgyen önmagában. Kialakul bennük egy úgynevezett önkép, elhiszik, hogy ők a legjobbak. Frank Williams szerint Nigel Mansell azt gondolta magáról, hogy ő a legjobb versenyző a világon. Az nem számított, hogy mások szerint nem ő a volt a legjobb, a lényeg az volt, hogy ő elhitte ezt. Fontos, hogy a versenyző felelősségteljes legyen. Sokszor hajlamosak a csapat sikereit saját eredményüknek betudni. Fontos, hogy tisztában legyenek azzal, hogy hogyan működik a csapat, és ők hogyan illenek ebbe a képbe. Emellett egy jó pilóta intelligens, képes rengeteg adatot nagyon rövid idő alatt feldolgozni.

Mennyire megterhelő a pilótáknak egy versenyhétvége?
Az egyik fő probléma a figyelem megosztása és az összpontosítás. A Forma-1-ben a versenyhétvége legalább 50%-a média és sajtó megjelenésekkel telik, amire szükség is van. Nem könnyű a pilótáknak. Az egyik pillanatban még könnyedén beszélgetnek egy újságíróval, tudván, hogy a fontosabb részleteket nem árulhatják el a hétvégi stratégiáról, a következő pillanatban már technikai értekezleten ülnek, ahol az autó beállításainak konkrét vonatkozásairól döntenek. Azután ismét pár perc átvezetés, és már az autóban vannak, ahol teljesíteniük kell, maximálisan összpontosítva a feladatra, miközben mindez fizikailag is rendkívül megterhelő. A teljesítményük nagyjából 75 %-a agyban dől el. Lewis Hamilton jó példája a megfelelően képzett pilótának. Nincs kétség afelől, hogy ő a Forma-1 történetének legfelkészültebb újonca, fizikai és mentális értelemben is.

Mi történik akkor, amikor egy versenyző nem tud uralkodni az érzelmei felett?
Pillanatnyilag is dolgozom fiatal pilótákkal, akik a Forma-1-be készülnek. Számukra az egyik legnagyobb nehézség az érzelmeik kontrollálása. A pilóta olykor úgy érzi, hogy bizonyos dolgokat nem tud befolyásolni, nem ura a helyzetnek, ami összezavarja, és ez további gondokhoz vezet. Emellett félnek a kudarctól is. Michael Schumacher a tökéletes példa az erős pilótára, aki mindig képes uralkodni az érzelmein.



KÖZELHARC AZ F1-BEN

Bár verekedések aránylag ritkán történnek a Forma-1 világában, mégsem kerültek el azt teljesen. Nelson Piquet 1982-es harcművészeti bemutatója mára már történelem. A világbajnok brazil Eliseo Salazarra mért három ütést és egy célt tévesztett rúgást a pálya szélén, miután a lekörözött chilei kilökte őt. Ayrton Senna és Nigel Mansell is megvívta a harcukat a pálya szélén a '87-es Belga Nagydíj során. A legfrissebb incidens '98-ba vezet vissza. Az esős spai futamon David Coulthard McLarenébe szaladt bele Michael Schumacher Ferrarija, amely mindkettőjük versenyének véget vetett. Miután visszatértek a boxutcába, Schumacher felbőszülve Coulthard garázsa felé vette az irányt. A jelenlévő szerelők és mérnökök még időben közbeleptek, hogy ne fájulhasson el túlságosan a helyzet. A történet íróiája, hogy a pilóták indulatai nyomán pár ritka pillanatra a két csapat összefogásának lehettünk szemtanúi. (Képünkön: Senna 1992-ben Schumacher hazájában majdnem felpofozta zöldfülű ellenfelét)

FELFÜGGESZTETTÉK

Lewis Hamiltonnak gyerekkorában egy verekedés miatt költöznie kellett

A Forma-1 legújabb sztárja, a tavaly a világbajnoki címről éppen csak lemaradó angol fenegyerek az olasz QuattroRuote hasábjain kertelés nélkül mesélte el, hogy egy iskolai incidens hogyan vetett majdnem véget autóversenyzői karrierjének.

FL, Getty Images



„A Stevenage-i Lister kórházban születtem Hertfordshireben, 1985. január 17-én. Stevenage a II. világháború utáni állapotokról tanúskodó „új város” volt, egy tipikusan kihalt település. Emberek ezrei ingáztak nap mint nap Stevenage és London között, apám is ezek közé tartozott. A Brit Állami Vasutak alkalmazottja volt, édesanyám helyi adminisztrátorként dolgozott. Bérlakásban éltünk a Peatree utcában, Shephall negyedben. Nem valami fényűző, kiváltságos térségben, de azért nem is a legrosszabb helyen...

Autóversenyzői pályafutásomat nyolc évesen kezdtem, de valójában versenyeztem már egy ideje. Pechemre nem mindenki osztozott lelkesedésemben, így karrierem veszélybe került, még mielőtt elindult volna.

2001-et írtunk, amikor 16 évesen és pár hónaposan elvették a diplomámat a John Henry Newman főiskolán... Januárban ugyanis egy fél tucat fiú rátámadott a fürdőben az egyik diákra, és engem is megvádoltak - persze alaptalanul -, mégpedig azzal, hogy megrugdostam őt. Az intézet igazgatója írt egy levelet a szüleimnek, amiben közölték, hogy felfüggesztettek másik hat tanulóval egyetemben. Édesanyám és én bementünk az iskolába, hogy beszéljünk az igazgatóval. De meg sem akarta hallani az érveket. Az iskola vezetőségének, a helyi képviselőnek, az Oktatásügyi Minisztériumnak, sőt még a miniszterelnöknek is küldtünk levelet, de egyikre sem jött válasz. Mindenki

ellenem fordult, kivéve a családomat és néhány igaz barátot, például a McLarent és a Mercedest... Apám eldöntötte, hogy ideje elhagyni Stevenage-t. Nem költöztünk messzire, de egy nagyon nyugodt, szép vidékre kerültünk, ahol senki nem ismert minket. Beléptem a Cambridge-i Művészetek és Tudományok Főiskolába, a „CATS”-be, ami fantasztikus helynek bizonyult. Mindenféle társadalmi osztálybeli srác járt oda, és nagyszerű

Autóversenyzői pályafutásomat nyolc évesen kezdtem. Pechemre nem mindenki osztozott lelkesedésemben...

tanárok tanítottak. Ott kezdtem el több önbizalomra szert tenni. Imádtam a rajzot, a technikát, a zenét, apámnak azonban nem tetszett az ötlet, hogy zenész legyek belőlem, így azt tanácsolta, tanuljak kereskedelmet... De engem a zene vonzott! Gitároztam, és meg szerettem volna tanulni dobolni. Mindig arról álmodtam, hogy olyan leszek, mint Phil Collins, aki minden hangszeren: gitáron, dobon, zongorán játszik... Már Cambridge-ben éltem, amikor megértettem, mit is akarok kezdeni magammal. Az osztály legjobb tanulóinak egyike voltam, törttem magam és még a tudománytanok is jól mentek. Eldöntöttem, hogy mindig sikeres akarok lenni abban, amit csinálok...”



CERTINA DS ROYAL

Nosztalgikus hírnév és szellemiség egy modern stílusban

Az elmúlt évek kiemelkedő alkalmai adtak formát és értelmet a jelennek. A 70-es években a Certina hatással volt a világra legendás modeljeivel, mint a DS 2-Chronolyptic, mely méltó társát jelentette a legnehezebb természettudományi és sport felfedező utaknak. Három évtizeddel később a svájci órákésztők megalkottak egy új dinamikus irányvonalat a férfi órák terén, alapul véve ezeket az ősi mítoszokat. Az új DS Royal sportos eleganciát teremt a divatos, klasszikus birodalomban, egyesítve a polírozott és matt felületeket, fekete vagy természetes acélfelületeket, megragadva a feltűnő, dinamikus vonalakat és megfontolt geometriai megjelenítést. A Certina hírnévnek két alap pillére van : a minőség és stílus. A Certina több mint fél évtizedig vett részt természettudományi és sport partnerkapcsolatokban, melyet a világ is nyomonkísérhetett. Erre példa a 70-es években a híres DS 2-Chronolyptic amely csapatot alkotott a legendás japán sielővel Miurával aki lesiklott a Mount Everest extrém lejtőjén. A modellek ugyancsak hordozták a korábbi történelmi

ismertető jegyeket, a megbízhatóságot és az újszerű kialakítást. Az új Certina DS Royal krono ugyancsak rendelkezik ezekkel az értékekkel melyek a kezdeti modelleket is méltán tettek híressé. A retro szelleme tovább él egy nagyon modern kinézetben keresztül, sportos és klasszikus elemekkel, mely oly népszerű napjainkban. A közkedvelt forma megmaradt, míg a profilja a kornak megfelelően innovatív és bátor. A tükörsíma és matt nemesacél felületek napjaink újító és bátor ismertetőjegyeiként tűnnek fel. Néhál fekete részletek fokozzák a sportos hangulatot, mint

például a PVD technológiával készített tachymeter skála, illetve a mutatóállító korona és a nyomógombok védelmét ellátó betét rész az óratokon. Hasonlóan a sportmotorok műszerfalához, a stopper funkció mutatói (tized másodperc, másodperc és perc) is jól látható, piros színűek. A DS Royal megvásárolható gesztenyebarna szíjjal, mely még inkább fokozza retro kinézetét vagy rozsdamentes acél csattal a dinamikus, sportos megjelenésért. Ez az attraktív típus kapható még ezüst számlap-fekete segéd számlappal, fekete bőrszíjjal, valamint három-mutatós verzióban is.



Arena Plaza – E-084. üzlet
1087 Budapest, Kerepesi út 9.
Tel: 1/455-0610
www.arizona.hu

HÁTTÉR

FORMULA 1



MINDEN IDŐK LEGJOBBJAI

Alan Henry szerint Moss a győztes, Schumacher csak I I.

„The Top 100 FI Drivers of all time”, ezzel a címmel jelentette meg új könyvét Alan Henry.

Mészáros, Archiv

A sportág egyik legbefolyásosabbnak tartott újságírója által összeállított ranglistán az a Stirling Moss végzett az első helyen, akit a szakma és a rajongók a legjobb, vb-címet soha nem nyerő pilótának tart, míg a 2. helyet Jim Clark szerezte meg Ayrton Senna előtt. „Moss sokoldalúsága csodálatra méltó volt. A dinamikus Clarkot csak egy hajszál választotta el az elsősegtől, azonban végül mégis Stirling lett a győztes. Jimmy ellen talán a Lotusshoz fűződő exkluzív kapcsolata szólt.” - mondta

a végeredményről Henry. A dobogósok mögött Alain Prost, Alberto Ascari, Juan-Manuel Fangio, Bernd Rosemeyer, Jackie Stewart és Tazio Nuvolari végzett, míg a legjobb tíz Mika Häkkinennel egészült ki. Érdekesség, hogy a hét vb-címével csúcstartónak számító Michael Schumacher csak a I I. helyen végzett: Henry ezt azzal indokolta, hogy a német sikereinek értékéből sokat levon az, hogy csapattársait a szerződések rendre fegyverhordozó-szerepkörbe kényszerítették.

Minden idők 100 legjobb F1-es autóversenyzője

1. Stirling Moss	21. Jochen Rindt	41. Giuseppe Farina	61. Froilán Gonzalez	81. Rene Arnoux
2. Jim Clark	22. Nelson Piquet	42. Jody Scheckter	62. Stefan Bellof	82. Tony Brise
3. Ayrton Senna	23. Guy Moll	43. Jean-Pierre Wimille	63. Elio de Angelis	83. Tom Pryce
4. Alain Prost	24. John Surtees	44. Graham Hill	64. Lorenzo Bandini	84. Innes Ireland
5. Alberto Ascari	25. Ronnie Peterson	45. François Cevert	65. Riccardo Patrese	85. Jarno Trulli
6. Juan-Manuel Fangio	26. Hermann Lang	46. Gerhard Berger	66. Patrick Tambay	86. John Watson
7. Bernd Rosemeyer	27. Dan Gurney	47. Pedro Rodriguez	67. Jenson Button	87. Luigi Musso
8. Jackie Stewart	28. Keke Rosberg	48. Jean Behra	68. Rubens Barrichello	88. Raymond Sommer
9. Tazio Nuvolari	29. Kimi Räikkönen	49. Jacques Villeneuve	69. Martin Brundle	89. Mike Hailwood
10. Mika Häkkinen	30. Lewis Hamilton	50. Ricardo Rodriguez	70. Derek Warwick	90. Roy Salvadori
11. Michael Schumacher	31. Nigel Mansell	51. Clay Regazzoni	71. Dick Seaman	91. Ralf Schumacher
12. Gilles Villeneuve	32. Fernando Alonso	52. Denny Hulme	72. Patrick Depailler	92. Wolfgang von Trips
13. Chris Amon	33. Rudolf Caracciola	53. Jean Alesi	73. Peter Collins	93. Stuart Lewis-Evans
14. Tony Brooks	34. Didier Pironi	54. Juan Pablo Montoya	74. Bruce McLaren	94. Jacques Laffite
15. Carlos Reutemann	35. Jacky Ickx	55. Carlos Pace	75. Michele Alboreto	95. Eugenio Castellotti
16. Achille Varzi	36. Alan Jones	56. Louis Chiron	76. Eddie Irvine	96. Trevor Taylor
17. Emerson Fittipaldi	37. James Hunt	57. Peter Revson	77. Richie Ginther	97. Piers Courage
18. Jack Brabham	38. Phil Hill	58. Jo Siffert	78. Jean-Pierre Beltoise	98. Stefan Johansson
19. Mario Andretti	39. Damon Hill	59. David Coulthard	79. Johnny Servoz-Gavin	99. Jochen Mass
20. Niki Lauda	40. Mike Hawthorn	60. Felipe Massa	80. Thierry Boutsen	100. Brian Redman



Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!

Támogatóink:

Webhosting
Fisycó Hungary Kft.
www.fisycó.com

Terméktámogatás
MorphoLogic
www.mefamorpho.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 megújult formában várja a motorsportokat kedvelő olvasóit. A Formula.hu a Forma-1 eseményein túl nyomon követi a GP2, és sok más egyéb sorozat történéseit.





Számlázó és készletnyilvántartó megoldások

Az InCash számlázó és készletnyilvántartó programokat az évek folyamán a növekvő igényeknek megfelelően fejlesztjük. Jelenlegi termékínálatunk az egyéni vállalkozóknak, szolgáltatást végző cégeknek, bolttulajdonosoknak, kis- és nagykereskedőknek egyaránt megfelelő megoldásokat kínál. A szoftver használatával áttekinthetőbbé válik ügyvitelük.



InCash Rendszerház Kft.
1139 Budapest, Forgách u. 19.
Tel.: (+36) 1 238-0034
E-mail: incash@incash.hu
www.incash.hu

KARDÁNTENGELY

A versenyautó minden alkotóeleme tökéletesen illeszkedik egymáshoz, de az F1-ben alapelv, hogy a már-már hibátlannak hitt alkatrészeket is tovább kell finomítani. Ezen a dilemmán alapulva a wokingi alakulat két teljes szezonon keresztül tökéletesítette azt a technológiát, melyet a mai napig is használnak autójuk hajtótengelyének gyártása során.

Papp István
Racing Line



Az F1-es hajtás kulcsfontosságú eleme

A mclarenes Ashley Way, az első kerékfelfüggesztéssel és a hajtáslánccal foglalkozó projekt vezetőmérnök szerepet töltött be a hajtótengelyekkel korábban előfordult problémák megoldásában. „Ez igazán nagy kihívás volt, hiszen úgy tűnt, hogy már minden egyes összetevő a rendelkezésünkre állt” - nyilatkozta Way. „A fejlesztések igencsak erőltetett menetben zajlottak, éppen ezért a működést illetően már a határokat feszegettük. Ezt követően két dolog között kellett megállapodásra jutnunk: módosításokat végzünk a teljesítmény rovására, vagy pedig mindent megteszünk a probléma megoldása érdekében, hogy végül az összetevők fejlesztésével ki tudjuk tolni azt a bizonyos határt.”

A hajtótengely továbbítja a motorerőt a sebességváltó és hátsó kerékagyak között. Bár a hármas végződésellátott tengely korábban már bizonyított, a szerkezetnek hatalmas terheléseknek kell ellenállni. A személyautóknál alkalmazott megoldásokkal ellentétben a Formula-1-es versenyautó aerodinamikai kialakításánál fontos szerepe van annak, hogy a szóban forgó hajtótengely milyen beépítési szögben helyezkedik el. A mérnököknek az autó minden egyes alkotóelemének

megtervezése és elkészítése során szem előtt kell tartani azt a kritériumot, hogy minden a lehető legkisebb súllyal rendelkezzen, és ez nincs másképpen az F1-es hajtótengely esetében sem.

„A legnagyobb igénybevétel a rajtnál, valamint a boxból történő gyorsítás alkalmával mérhető. Ekkor ugyanis a hajtótengely annak hossza mentén hozzávetőlegesen 15-20 fokot is csavarodik.” - magyarázta Ashley Way. „Ha ezt az értéket összehasonlítjuk a Formula-1-es versenyautó más összetevőit ért terhelések nagyságával, túlzás nélkül állítható, hogy hatalmas erőhatásokról van itt szó.”

A hajtótengelyre ható terhelés maximuma nagymértékben függ attól, hogy a kerekek mennyire tapadnak a pálya aszfaltjához, hiszen a nagyobb tapadási jellemző megnöveli az igénybevétel mértékét. A 2005-ös szezonban elvégzett fejlesztéseknek köszönhetően a tapadás drasztikus mértékben javult, és ennek ellenére a hajtótengely megfelelően ellátta a feladatát.

A McLarennél mindent megtettek annak érdekében, hogy az erőátvitelben jelentős szerepet játszó közlőmű tökéletes teljesítmény-átvitelt valósítson meg: teljes mértékben meg kellett ismerni a felhasználásra kerülő anyagokat,

és a különböző fejlesztések eredményeképpen elkészített tengelyeken terhelési tesztek elvégzésével, valamint véges elem analízis (FEA) segítségével meg kellett vizsgálni a hármas csapágyazásra ható erőhatások mértékét. A hajtótengellyel kapcsolatban tapasztalt fejlődés legfőbb titka a felhasznált alapanyagokban, a külső bevonatokban és a különleges hőkezelési technológiájában keresendő. A kutatások során a korábbi időszakban alkalmazott minőségellenőrző procedúrákat érintően is történtek változtatások, melyek nagymértékben hozzájárultak a végső dizájn alkotóelemei között fellépő erőhatások csökkentéséhez.

A McLaren-mérnökök erőfeszítésének eredményeképpen az utóbbi időben már egyetlen egy alkalommal sem kellett szembesülnie a csapatnak a hajtótengely meghibásodásával. A fejlesztések sikerességét mutatta a közlőmű élettartamának növekedése

is, hiszen míg a 2005-ös idényben minden egyes futamot követően ki kellett azt cserélni, egy év múlva már akár két nagydíjat és még néhány tesztelést is sikeresen teljesítettek egy hajtótengellyel. A versenyautó ezen alkotóelemének komplex gyártási folyamataiból adódóan az előállításához nagyjából hat hétre van szükség.

Az egyes összetevőkre ható igénybevételek várható hatásait érintő vizsgálatokhoz remek eszköznek bizonyult a véges elem analízis módszertana. Az erre épülő speciális szoftver segítségével szimulálni, illetve számolni lehet a hajtótengelyre ható terhelések várható

hatásaival. Az új módszer alkalmazása hamarosan sikerre vezetett, így a McLaren szakemberei a versenyautó más részeinek analizálására is használni kezdte azt. „Az elmúlt két szezon során sokkal több tapasztalatra tettünk szert a hajtótengelyekkel kapcsolatban, mint az azt megelőző tíz évben.” - nyilatkozta Way. „A mechanizmus minden egyes részletét sikerült teljes mértékben kielemeznünk. Ennek köszönhetően pedig az előző évekhez viszonyítva jelentős fejlődést könyvelhettünk el a hajtótengelyt illetően.” - tette hozzá elégedetten Ashley Way, a McLaren Mercedes projekt memőke.



A mindkét végén hármas csapágyazású hajtótengely (vagy kardántengely) a gyors egyenesek végén percenként több mint 3 ezret forog



A hőkezelt ötvözeott acélnak köszönhetően a nagy seilárdságú hajtótengely több mint 700 lóerő átvitelére alkalmas

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

TILKE ÁLMA



Milyen lenne a tökéletes F1-es versenypálya?

A tökéletes versenypálya tizenhárom kilométer hosszú, és tizenhárom kanyart rejt magában. Az álmopálya Hermann Tilke alkotása, de egyelőre csak papíron létezik.

SA



Hoch2wei



Hermann Tilke és tervezői csapata eddig öt Formula-1-es pályát alkotott, 2008-ban pedig két újabb általa tervezett pályacsíkokat tehetnek próbára a versenyzők. Bahrein, Kína, Malajzia, Törökország és Fuji után idén Valenciával és Szingapúrral bővül a kör: Valencia teljes egészében a német mérnök

fantáziájának szüleménye. „Ez az a pálya egyszerűen zseniális.” - lelkesedett a projekt elképzelései láttán a német tehetség, Adrian Sutil. „Ezt a pályát meg kell építeni, valahol a kínai sivatagban.”

A képzeletbeli aszfaltcsík a pilóták és a csapatvezetők kedvenceit foglalja magában. A megkérdezettek véleménye alapján jött létre a 12,917 kilométeres ring, amelyet 2 perc 29,46 másodperc alatt lehet teljesíteni, 259,13 kilométeres óránkénti átlagsebességgel. Ezen a pályán a megálmodó - aki köztudottan maga is hódol az autóversenyzés szenvedélyének - is szívesen gázt adna. „Nagyon élvezetes lenne.” - nyilatkozza a sztártervező.

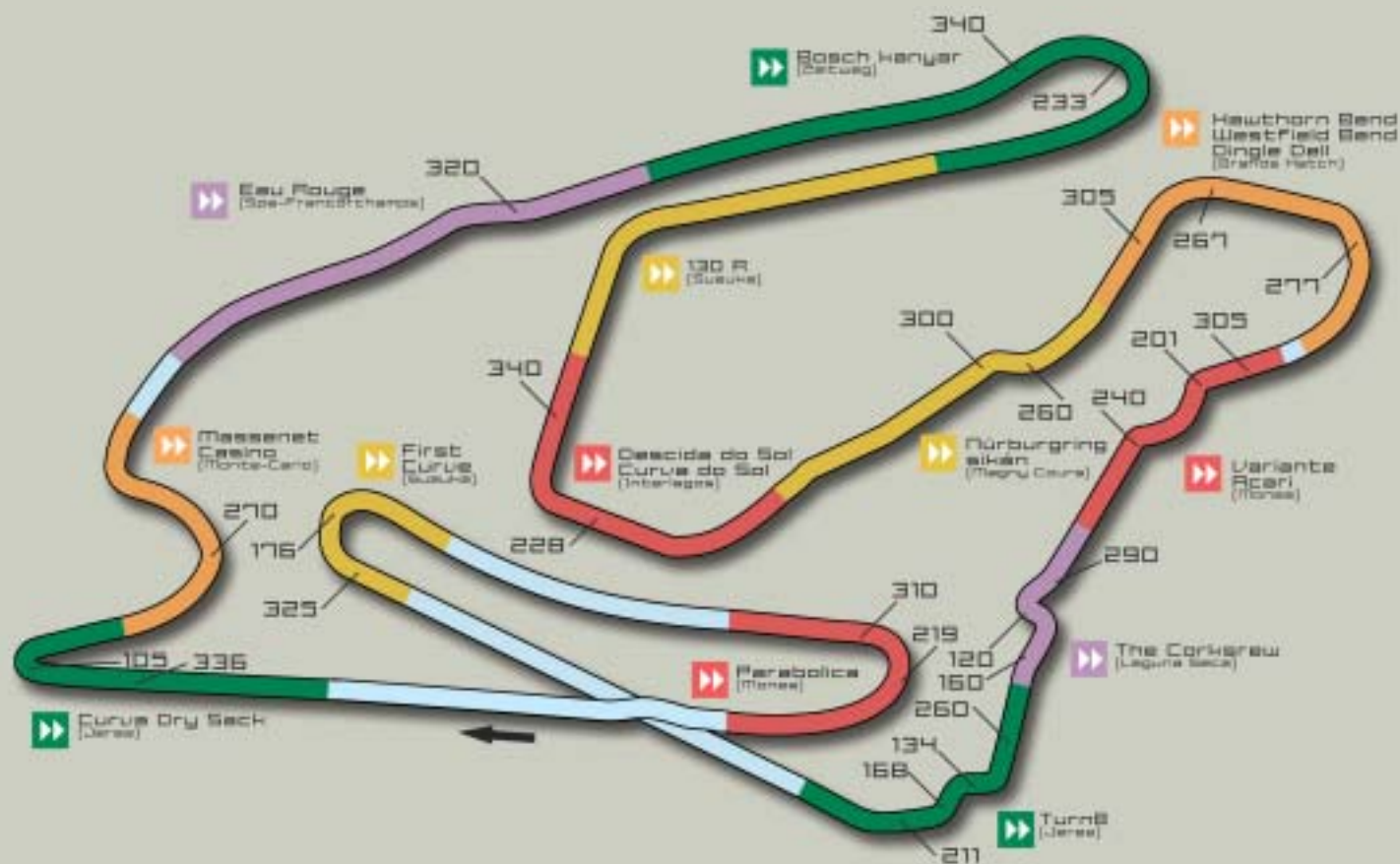
Erre persze, a modern Formula-1 követelményei miatt soha nem kerülhet sor: A megvalósítás költséges és nehezen kivitelezhető. „Hatalmas térre és nagy magasságkülönbségekre lenne szükség ahhoz, hogy megépítsük az Eau Rouge-, és Laguna Seca-i dugóhúzó kanyart. És a rajongók is dühösek lennének, ha csak három percenként bukkanna fel egy autó.” - vélekedik Tilke. A modern F1-ben egy ilyen pálya nem állná meg a helyét. De álmodozni azért szabad...

▶ Hiába a tengernyi tapasztalat, a tökéletes Formula-1-es pálya csak papíron, pontosabban számítógépen létezik: a tervező fantáziájának szüleményeként.

Adatak

Hossz:	12,917 kilométer
Köridő:	2:59,46
Átlagsebesség:	259,13 km/h
Csúcssebesség:	340 km/h
Minimum sebesség:	105 km/h

alkotása, de a szingapúri aszfaltcsík tervezéséből is kivette a részét. A premerek azonban nem fejeződnek be idén: a 2009-es évben bemutatkozó Abu Dhabi is Tilke ötlete alapján épül. Hiába azonban a tengernyi tapasztalat, tökéletes Formula-1-es pálya csak papíron, pontosabban számítógépen létezik. A tervező



1. Curva Dry Sack (Jerez)

A célegyenes után rögtön egy visszafordító található, amely remek előzési lehetőséget kínál a versenyzőknek. A pilóták általában csak a gyorsabb pályaszakaszokat kedvelik, de pontosan tudják, hogy az ilyen visszafordítóban 300 km/h-ról 100 km/h-ra kell lefékezni, így ideális lehetőséget biztosít az ellenfelek kitékezésére.

2. Massenet Casino (Monte-Carlo)

Spanyolországból Monte-Carlóba érkezünk, a kaszinó kanyarba. Ide egy meredek szakasz vezet fel. A bátorság itt nagyon fontos, mert a kanyar beláthatatlan, mégis 270 km/h-s sebességgel kell teljesíteni. A kaszinó után irány a város. Ennek a szakasznak az álmopályán a helye.

3. Eau Rouge (Spa-Francorchamps)

Az Eau Rouge, minden kanyar anyja sokat veszített a varázsából. A mostani autókkal könnyű teljes gázzal teljesíteni. De még így is nagyszerű. Itt is hatalmas tempóban haladnak a versenyzők, így a felfelé vezető út olyan, mintha egyenesen az égbe tartanánk. Felemelő érzés.

4. Bosch kanyar (Zeltweg)

Ez egy nosztalgikus kanyar, a régi osztrák pályáról. Egy hosszú egyenes és enyhe balos kanyar után érkeznek meg a versenyzők a hajtűkanyarba, ami az emelkedő ellenére is nagyon gyors. Egyesek szerették, mások utálták ezt a fordulót. A kis bukótér miatt nagyon veszélyes volt.

5. I 30 R (Suzuka)

Egy újabb klasszikus. Egy nagyon gyors, balos ívű szakasz, nem is igazi kanyar. Akárcsak az Eau Rouge, korábban ez is nagy kihívást jelentett, mivel a versenyzők 310 km/h-val haladtak itt. Az átépítés után hiányzik ez a kihívás. De a nagy sebesség miatt továbbra is látványos.

6. Descida do Sol Curva do Sol (Interlagos)

A I 30R után a versenyző nem a Suzuka kanyarba érkezik, hanem egy brazil kombinációba. A Descida do Sol az első kanyar Interlagosban, amelyet a Curva do Sol követ. Két nem egyszerű balos.

7. Nürburgring síkán (Magny Cours)

Ez az első síkán a pályánkon, egy gyors jobbos-balos kombináció, amelyet 300 km/h-s sebességgel teljesíthetnek a versenyzők. Az ezt követő kanyar bejárata szűk, de a kigyorsításnál elérik a 260 km/h-s sebességet. A síkán fontos szerepet játszik abban, hogy a versenyzők ne érkezzenek meg túl gyorsan a következő fordulóba.

8. Hawthorn Bend Westfield Bend Dingle Dell (Brands Hatch)

Újra nosztalgizunk ezen a virtuális pályán. Ez a nagyszerű dímbes-dombos szakasz, egy igazi klasszikus Brands-Hatch-ből. Az ötös, hatos, hetes kanyar - három legendás jobbos a brit versenypályáról.

9. Variante Acari (Monza)

Az ismert síkán a monzai egyenes előtt. A Dingle Dellből 300 km/h-s sebességgel érkeznek a versenyzők az Ascariba, ahol 200 km/h-ra kell lefékezni, hogy át tudjanak hajtani a magas kerékvetőkön.

10. The Corkscrew (Laguna Seca)

A Laguna-Seca-i dugóhúzó az egyik legismertebb kanyar Amerikában, habár sokan csak a videojátékokból ismerik. Egy szörny síkán, egy veszélyes S. Mégis nagyszerűen mutatna benne egy Formula-1-es autó.

11. Turn8 (Jerez)

Ez egy relatíve lassú síkán a rövid egyenes előtt. Ha itt egy versenyző hibázik, elképzelhető, hogy az egyenes végén kitékezik. Ez egy kritikus szakasz lenne.

12. First Curve (Suzuka)

A Suzuka-i első kanyar nagyon nehéz. A versenyzők lefelé haladva röviden rálépnek a fékre, de magát a kanyart gyorsan teljesítik, amíg meg nem érkeznek a szűk szakaszra. Tehát nagy tempóról kell lefékezni. Suzukában ez után az S kanyar következik.

13. Parabolica (Monza)

A célegyenes előtti utolsó kanyar igazi kihívás. Egyre gyorsabbak lesznek a versenyzők. Manapság a lassabb utolsó ívek a nyerők, hogy a követő egyenesben a versenyzők előzhessenek. De ennek ellenére egy méltó befejezése a szuperpályának.

MINDIG MEGDOBOGTATJA

Furcsa eredményhirdetések és különös érzelmnyilvánítások az F1-ben



Híresek voltak a monacói eredményhirdetések is, főleg amíg a világszép hercegnő, Grace Kelly állt a páholyban a nagyherceg mellett.

Egy pilóta számára talán nincs is nagyobb öröm, mint a megnyert futam után felkapaszkodni a dobogó legfelső fokára, meghallgatni hazája himnuszát, átvenni a kupát, majd locsolkodni egyet a pezsgővel...

Méhes Károly

Getty Images, Hoch2wei, ATP



Valaha, még az ötvenes években a győztest vállukon vitték körbe lelkes hívei és rajongói, külön ceremónia nélkül. Fangio, Ascari, Moss szurtos képpel, arcukon a versenyszemüveg nyomával így integetett a tömegnek. A hetvenes évektől azonban már minden verseny után tartottak hivatalos eredményhirdetést, még akkor is, ha nem volt dobogó, mint például Watkins Glenben, ahol a depóba befutott autók mellett, a pusztá földön ácsorogtak a pilóták, míg a három rúdra felcibálták a zászlót. Himnuszt sem játszottak mindig: amikor 1977-ben Svédországban a legnagyobb meglepetésre Jacques Laffite nyert a Ligier-vel, egyszerűen nem állt rendelkezésre a Marseillaise, mivel senki sem számított francia győzelemre. Ugyanebben az

csókol kezét mélyebben meghajolva: ebben előbb Graham Hill járt az élen, majd tán a legemlékezetesebb módon Niki Lauda, aki 1975-ös kézcsókjával manapság minden valamire való F1-történelemtény lapjain ott díszel. Királyi főlk meglehetősen gyakran teszik tiszteletüket egy-egy eredményhirdetési ceremónián. Főleg olyan országokban, ahol most is monarchikus uralkodó áll a hierarchia tetején, mint például Spanyolországban. János Károlyt még Franco idejében is fel lehetett fedezni a barcelonai, majd jaramai versenyek végén, de amióta ő az uralkodó, 1975-től, ha csak teheti, személyesen adja át a kupát. Mint 1981-ben is Gilles Villeneuve-nek, aki viszont olyan alkalmatosságot kapott, aminek volt egy kis



Az ötvenes években még híre-hamva sem volt a dobogóknak, a versenyzők szurtosan, a boxok előtt örültek a győzelemnek

évből a győztes és a második helyezett is hiányzott a Japán Nagydíj eredményhirdetéséről. James Hunt és Carlos Reutemann, hogy elérjék még az Európába visszafelé tartó járatot, a kockás zászló lecsapódása után csapat-paport hátrahagyva loholtak ki a reptérre. Így a dobogón egyedül a 3. helyezett Patrick Depailler jelent meg, ott cigarettázott és pezsgőzött vigyorogva, és hogy ne legyen olyan magányos, a fuji futam kabalafigurája kapaszkodott mellé integetni a közönségnek. Híresek voltak a monacói eredményhirdetések is, főleg amíg a Hollywoodból „importált” világszép hercegnő, Grace Kelly állt a páholyban a nagyherceg mellett. Azt, hogy ki az igazi lovag, abból lehetett megtudni, melyik versenyző

teteje is – természetesen leesett, ahogy a kanadai a magasba emelte a diadal jelképét. A király rögvést ugrott, és a földről felszedve ő adta vissza a legendás pilótának a kupájához járó fedelet. Nelson Piquet-ről két meglehetősen fura eredményhirdetés is eszünkbe juthat, méghozzá mindkettő a szörnyű 1982-es szezonzól. Piquet nyerte az évad második futamát saját hazájában, Rióban. Olyan rettentő hőség dült, hogy a dobogón összergyott az aléltástgtól, úgy, hogy – Prost és Rosberg, valamint a napokban elhunyt, akkori FIA-elnök, Jean-Marie Balestre – alig tudták elkapni. Aztán csak ült a dobogó tetején, és pihegett. A végén meg Rosberggel együtt kizárták túl könnyű autója miatt, és a 3. helyezett Prost lett a győztes. Három hónappal később

VISSZATEKINTŐ

Csöke Péter

80 évvel ezelőtt, 1928. május 4-én született Wolfgang von Trips. A német nemesi családból származó von Trips különböző versenyeken elért számos sikerét követően 1956-ban Enzo Ferrari F1-es csapatához szerződött, ahol '61-ben már a világbajnoki cím nagy esélyesének számított. A különleges tehetséggel megáldott fiatalember azonban nem örülhetett végső győzelmének, mert az Olasz Nagydíjon balesetet szenvedett, és 11 nézővel együtt életét veszítette.

1978. május 7-én szerezte élete első Formula-1-es győzelmét Patrick Depailler. A francia versenyző (Tyrrel-Cosworth) kiválóan kapta el a Monacói Nagydíj rajtját és az előtte haladó Watson (Brabham-Alfa Romeo) hibáját kihasználva a 38. körben az élre állt. Vezető helyét egészen a verseny végéig megőrizte; mögötte Watson csapattársa, Niki Lauda és Jody Scheckter (Wolf-Cosworth) ért célba.

40 éve, 1968. május 7-én halt meg Mike Spence, aki 1963-ban a Lotus csapat színeiben futotta első F1-es versenyét. A következő év első felében Formula-2-es futamokon vett részt, ám a Lotus pilótájának, Peter Arundellnek balesetét követően már ő volt Jim Clark csapattársa. 1968-ban Clark halála után Colin Chapman kérésére Spence helyettesítette volna a skót versenyzőt az Indy500-on, ha a verseny előtt egy héttel nem szenved halálos balesetet.

1968. május 12-én rendezték a 16. Spanyol Nagydíjat. A Madrid közeli Jarama versenypályán premierjén a győzelmet Graham Hill (Lotus-Cosworth) szerezte meg Denny Hulme (McLaren-Ford) előtt, míg a harmadik helyen élete legjobb eredményét elérve a brit Brian Redman (Cooper-BRM) ért célba.

90 évvel ezelőtt, 1918. május 14-én halt meg Gordon Bennett újságíró, aki 1900-ban megalapította a neves autóverseny-sorozatot. A Gordon Bennett Kupára, amely a nemzetek viadal volt, minden ország csak három olyan autóval nevezhetett, amelyet teljes egészében az adott országban állított elő. Az egyes országokat az autók színe alapján különböztették meg és ez a hagyomány mind a mai napig fellelhető az autóversenyzésben.

1938. május 16-án halt meg a '30-as évek legnagyobb magyar autóversenyzője Hartmann László, aki Bugatti és Maserati típusú versenyautóival számos alkalommal felvette a harcot a kor legjobb versenyzőivel is. A korszak Európa legjobb autóversenyzői között számon tartott Hartmann a '38-as Tripoli Nagydíjon Guiseppe Farinával összeütközött és nem sokkal később életét veszítette.

80 éve, 1928. május 18-án született Jo Schlesser francia autóversenyző, aki (két Német Nagydíjon való F2-es részvétele után) 1968-ban a Francia Nagydíjon vett részt első Formula-1-es versenyén. Schlesser a verseny második körében az autó hibája miatt elvesztette uralmát Hondája fölött és súlyos balesetet szenvedve életét veszítette.

1958. május 19-én Spa-Francorchamps-i sportkocsi versenyén történt baleset következtében életét veszítette Archie Scott-Brown. A skót versenyző, aki csupán egyetlen F1-es versenyen indult el, mégis méltó példaképe lehet sok mai társa számára, mivel óriási akaraterének köszönhetően gyerekkori betegsége miatti súlyos fogyatékoságával együtt indult el a különböző autós viadalokon.

viszont a BMW történetében először Piquet révén nyertek Kanadában, a Renault után a második turbómotor sikere volt ez. A brazil sztár azonban ezt sem úszta meg ép bőrrel: a hűtés elromlott, emiatt forró levegő áramlott a Brabham orrába, és a futam végére szinte megfőtt a győztes lábfeje. A dobogón rögvést le is vette cipőjét, zokniját, és megint csak Balestre vállaira támaszkodva hűtötte megégett bőrét. De legalább ezt a diadalt nem vették el tőle. A dobogó, ki tagadná, az érzelmek terepe is. Nyilván, vérmérséklettől függ, ki mennyire



A dobogó az érzelmek terepe is.

Vérmérséklettől függ, ki mennyire érzékenyül el egy-egy F1-es siker után. Ebben a brazilok viszik a prímet...

érzékenyül el egy-egy siker után. Ebben szintén a brazilok viszik a prímet - no, nem Piquet, hanem sokkal inkább Senna és Barrichello. Senna könnyes szeméit akkor láthattuk először, amikor nyolcadik próbálkozásra, végre-valahára sikerült otthon nyernie: 1991-ben São Paulóban. Szinte magába szállva állt a dobogó tetején, kezében a nemzeti zászlóval. Barrichello a mai napig az a pilóta, akinek a legtöbbször kellett várnia egy Grand Prix-győzelemre. Az 1993-ban debütált kis brazil a 2000-es Német Nagydíjat nyerte meg, igaz, szenzációs körülmények között, 18-ként indulva, esőben száraz pályára való gumikon. Lett is sírás, amikor felkapaszkodott a magasba: úgy zokogott, mint egy kisgyerek - szerencsére, örömeiben. Mert, mi tagadás, bőven akadt olyan verseny is az F1-ben, amikor még a győztesnek sem maradt semmi kedve örülni: a haláleseteket követően. Lauda arca az 1977-es Dél-Afrikai Nagydíj után: saját nürburgringi balesete óta először tudott nyerni, de ahogy kiszállt a Ferrariból, közölték vele, hogy Tom Pryce meghalt. Ott állt az emelvényen, de az arca szürke volt,

rezzenéstelen. A legutóbbi haláleset - már ami versenyzőt illet - Ayrton Senna volt az 1994-es imolai futamon. Előző nap is történt egy tragédia, Ratzenberger halála. Ám Senna tragédiáját Bernie Ecclestone parancsára nem közölhették a pilótákkal, sőt, azt mondták nekik: a brazil világsztár a körülményekhez képest jól van. Ezért történhetett, amit aztán sokan Schumacher fejére olvastak, hogy azon az imolai dobogón tudott mosolyogni. Nem úgy, mint kilenc évvel később, pontosan ugyanúgy, a San Marínói Nagydíjon: a verseny

előtti éjszakán halt meg a Schumacher-testvérek édesanyja, Elisabeth. Ennek ellenére mindketten rajthoz álltak, Michael megnyerte a versenyt, Ralf 4. lett. A dobogón Schumi fekete karszalagot viselt, és valahová messze nézett. A kötelező sajtótájékoztatón ez alkalommal Jean Todt helyettesítette. Persze, Schumacher máskor nagyon is másként viselkedett a dobogó legfőcsúcsán, nem kevesebbszer, mint 91 alkalommal. Előbb jött a híres Schumi-ugrás, majd a ferraris sikerek csúcsán kapott rá, hogy vezényelni kezdje az olasz himnuszt. Ez jópofának tűnt egy ideig, amíg ki nem vívta Francesco Cossiga olasz államelnök haragját. „Amíg a német himnusz megy, úgy áll ott, olyan feszes vigyázzban, mint egy Wehrmacht-tiszt, az olasz himnusz alatt meg nekiáll bohóckodni ez a túlfizetett kis bajor kölyök! - böszült fel az államfő, mire Schumacher egykettőre leszokott a karmesteri bemutatókról. Ő kezdte el azt a gyakorlatot, hogy a ceremónia végén a hatalmas, Mumm-pepszgőt ledobja a szerelőknek elismerve az ő sikerüket is.



televízió ::
Full HD-s plazma, lcd és projektoros tv-k és a jó öreg képcsövesek



autóhifi ::
CD, DVD, MP3, memóriakártyás, bluetooth fejegységek, érintő képernyős navigációk és rádiók



videokamera ::
Full HD-s miniDV, DVD, HDD-s és memóriakártyás kamerák, akkuk, táskák és egyéb kiegészítők



digitális fényképezőgép ::
tükörreflexes és normál gépek, objektívek, memóriakártyák, tartozékok



háximozi ::
hangfal szettek, dvd lejátszók, dvd írók, komplett szettek és egyedi rendszerek



háztartási készülékek ::
hűtők, sütők, porszívók, mikrók, mosógépek, kisgépek

Üljön le és nézze meg legfrissebb árainkat vagy hívjon minket!

Telefon: 06 (1) 422-1607

Mobil: 06 (70) 5-666-555

1147 Budapest, Telepes utca 2.

www.avplanet.hu



KÁDÁR GUMI

GUMI - ÉS FUTÓMŰSZERVIZ ABRONCSKERESKEDÉS

Miskolc, Szövő út 34. Telefon/fax: 46/411-679

DTM

Kiseb meglepetésre lehengeiően kezdte az Audi az újori DTM kilencedik idényét. A hosszútávon az R10-zel mostanában néha szenvedő négykarikások otthon úgy tűnik nagyon beletaláltak a modellváltáson átesett A4-es legújabb generációjának első versenyváltozatával, hiszen az évad első két futamán az ingolstadtiak mondhatni felmosták az aszfaltot a csillagos vetélytársakkal. A frissen bevezetett box-szabályok által egyre redukált taktikai variációk miatt egyre inkább vasárnapi vonatozásra hasonlító versenyek közül az elsőn hármas győzelmet

senki mögé, sőt ami azt illeti a német pilótát egyetlen mért edzésen sem tudta senki megszorongatni a hétvégén. A 2000 óta az FIA GT-be és az A1 GP-be is belekóstoló, de mindig hűséges DTM-katonaként ténykedő versenyző jól megérdemelt rajt-cél győzelmet ünnepelhetett a Tom Kristensen és Maro Engel karambolja miatt egyszer Safety Carral lassított futamon. Második helyen az idénynitón szokatlanul halvány szereplő, hamarosan családi örömök elé tekintő Martin Tomczyk végzett, megelőzve Spenglert, aki ezúttal már felfért a dobogóra.



Cora Schumacher nem cserélt férjet, csak a fotó kedvéért ölekezett az audis Scheiderrel

aratott az Audi a kétszeres bajnok Mattias Ekström, az idén új autóba, ezáltal pedig sztárrá promótált Timo Scheider és Tom Kristensen jóvoltából. A négykarikásokkal csak Bruno Spengler tudta tartani a lépést, ám egy távoli negyedik helynél többet a német-kanadai pilóta sem tudott elérni a Hockenheimringen. Oscherslebenben aztán a nyolcadik DTM idényét kezdő 30 éves Scheider már nem ragadt be

DTM	
Timo Scheider	18
Martin Tomczyk	12
Mattias Ekström	11
Bruno Spengler	11
Jamie Green	7
Tom Kristensen	6
Paul di Resta	5
Markus Winkelhock	3
Mike Rockenfeller	3
Gary Paffett	2



SPEEDCAR

Bahrein és Dubai adott otthont a SpeedCar sorozat debütáló idényének utolsó két versenyhétvégéjének. Sakhirban Uwe Alzen sima kettős győzelmet aratott a pályán, azonban az első versenyből kizárták, mivel elfelejtette felvenni HANS-át a rajt előtt; a másodikban pedig megbüntették, mert levágott egy kanyart. Ez megnyitotta az utat a lesipuskások előtt, akik a német



hibáját kihasználva szép lassan felmásztak a pontverseny előkelő helyei felé. Az első versenyt a korábbi sportautó világbajnok David Terrien, a másodikat Gianni Morbidelli nyerte hivatalosan, aminek köszönhetően öten utazhattak az idényzáróra bajnoki esélyekkel. Pénteken Alzen negyedik lett, a bajnoki listavezető Alesi pedig kiesett motorhibával, így a döntő játszma előtt rajtuk kívül még Terrien és Herbert is koronás esélyekkel ülhetett autóba. Az élmenők pechsériája kitartott még egy versenyt, így a kettős győzelmet arató Herbert és Terrien zárta az évet az élen, holtversenyben. Több győzelmének köszönhetően a volt F1-es, 44 éves brit vehette át a bajnoki címmel járó serleget.

Speedcar

Johnny Herbert	45
David Terrien	45
Uwe Alzen	42
Jean Alesi	40
Gianni Morbidelli	33
Nicola Navarro	22
Mathias Lauda	18
Ananda Mikola	17
Marchy Lee	15
Fabien Giroix	8

FORMULA MASTER

Meglehetősen sűrű tesztnaptár vár a csak május közepén Valenciában induló Formula Master sorozat csapataira, hiszen az idénynitő előtt nem kevesebb, mint nyolc napot kaptak a csapatok, hogy összebarátkozzanak idei technikájukkal. Március végén Monzában kezdődött a gyakorlás, a Királyi Vadasparkban az új-zélandi-holland Chris van der Drift uralta

az első napot, míg vasárnap a korábbi Olasz Formula 1 600 bajnok Luca Persiani bizonyult a leggyorsabbnak. Két héttel később Estorilban a svájci-német Fabio Leimer diktálta a tempót mindkét napon, reményekkel kecsegtetve a Jenzer Motorsport számára az új idény előtt.

WRC

Most már biztos, hogy a korábbi kétszeres világbajnok Marcus Grönholm részt vesz a Ralikrossz Eb küzdelmein. A finn pilóta a svéd Motor Sport Evolutionnál lesz Andreas Eriksson csapattársa, és minden előjel szerint egy Ford Fiesta kormányát fogja majd tekergetni. Sőt, a csapat Henning Solberggel is megállapodásra jutott, így néhány fordulóban a norvég is autóba pattan majd, köztük remélhetőleg a nyírádin is.

A korábbi „két és félszeres” világbajnok Carlos Sainz sem fog otthon üldögeálni nyáron, hiszen tagja lesz a Volkswagen gyári csapatának, amely a Nürburgring 24 órás verseny meghódítását tűzte céljává három új Sciroccóval, amely tehát még piaci debütálása előtt bemutatkozik a sportrajongóknak. A pályaversenyzés világába mintegy 20 év után visszatérő Sainz mellett Ginii de Villiers és Hans-Joachim Stuck is része lesz a felállásnak. Jót tett a WRC nézettségének Sebastien Loeb és Marcus Grönholm fantasztikus év végi csatája. A francia és a finn viaskodása jócskán megdobta például az ír futam mutatószámait, hiszen a két élőben közvetített gyorsaságit is tartalmazó debütáló versenyre 180 ország nem kevesebb, mint 62 millió lakója volt kíváncsi.

LMS

Gyenge kezdés után a 2008-as hosszútávú idény folytatása sem sikerült fényesre az Audi számára. A négykarikások elvesztették márciusban a Sebring 12 órát a tengerentúlon, és az európai Le Mans Series nyitányán szinte mozgó síkannak bizonyult az R10-es a villámgyors Peugeot 908-as mellett Barcelonában. Az 1000 km-es viadalon Marc Gené és Nicolas Minassian szerezte meg a győzelmet, végül egy kört verve a DTM-különítményként a kettes számú Audiban helyet kapó Mike Rockenfeller és Alexandre Premat alkotta kettősre.

A franciák és a németek egy-egy autója is technikai rendellenesség áldozata lett, ellentétben az Aston Martin most debütáló LMP1-es benzin-prototípusával. A zárt Lola kasznit használó gép, a harmadik helyet szerezte meg Jan Charouz és Stefan Mücke irányításával, a cseh Charouz Racing System színeiben.

LMS

Audi Sport	12
Team Peugeot Total	11
Pescarolo Sport	8
Charouz Racing	6
Rollcentre Racing	2



WTCC

Nyomott hangulatban ébredhetett a Túraautó Világ bajnokság mezőnye hétfőn reggel Mexikóban, hiszen a Seat - ne széptsük - mindenkin átgázolt a WTCC 2008-as szezonjának második hétvégéjén. A kanyargós vonalvezetésnek és a tengerszint feletti jókora magasságnak köszönhetően duplán előnyben voltak a spanyol autók, amit a pilóták nem is féltek kíméletlenül kihasználni. Mindennél beszédesebb az az adat, miszerint a hat gyárinak tekinthető Leon az első versenyen bekerült a legjobb hétbe, a másodikon pedig ellentmondást nem tűrően egész

egyszerűen egész egyszerűen kipucolta az ellenfeleket a legjobb helyekről, majd Jaime Puig alakulata hatos (!) győzelmet ünnepelhetett. Az első futamon Nicola Larini egy utólag csak emberfelettinek titulálható harmadik hellyel még mentette legalább a Chevrolet becsületét, másnak azonban nem maradt ellenszere a spanyolokkal szemben, ahol Jordi Gené és a hétvége után listavezetővé előlépett Rickard Rydell aratott kettős győzelmet. Délután az első versenyen szerzett nyolcadik helyének köszönhetően a poleből induló Tiago Monteiro némi meglepetésre ellépett a

mezőnytől, majd a mögötte dülő csatáktól mit sem zavartatva hazarohant élete első világbajnoki futamgyőzelmével. A volt F1-es pilóta mögött némi könnyed lökdösődés után Rydell szerezte meg a második helyet, majd Tarquini következett. A sorozat európai része május közepén Valenciában indul majd, ahol a BMW az előrelátható forgatókönyv szerint a Honda és a Lada belépése ellenére sem csak

egy pontot szerez majd, mint tette azt Mexikóban... Csapatban a Seat 69 ponttal vezeti a bajnokságot, mögötte a BMW 40, a Chevrolet 28 egységgel dicsekedhet.

WTCC	
Rickard Rydell	26
Gabriele Tarquini	24
Yvan Muller	22
Jordi Gené	15
Andy Priaulx	14
Tiago Monteiro	12
Jörg Müller	11
Tom Coronel	10
Felix Porteiro	9
Nicola Larini	9



IRL

Egy hétvégén, ám egymástól nem kevesebb, mint 9000 km távolságban rendezték meg az idén egyesült IndyCar bajnokság harmadik-negyedik futamát. Dátumegyeztetési nehézségek miatt a mezőny IRL-es fele Motegiben, Japánban egy oválpályán mérkőzött meg egymással. Az összecsapásból nem más, mint Danica Patrick került ki győztesen, ezzel a modernkori autóversenyzés alighanem legjobb női eredményét érte el formautóban. A gyönyörű és szélvészgyors művész az üzemanyag-taktikával átszótt futam hajrájában a kétszeres Indy 500 győztes Helio Castronevest előzte meg, hogy elsőként érhesen a kockás zászló alá. A 37 éves brazil második, Scott Dixon harmadik lett. Kaliforniában eközben Justin Wilson nyitott az élen az utcai harcban, mechanikai gondjai után viszont Will Power pattant az élre, és a 29 éves ausztrál vissza sem nézett. Második helyen a téli

IRL	
Helio Castroneves	112
Scott Dixon	100
Danica Patrick	98
Tony Kanaan	89
Will Power	87
Dan Wheldon	85
Enrique Bernoldi	74
Oriol Servia	74
Graham Rahal	70
Ed Carpenter	70

teszteken brillírozó, de csak ezen a versenyen autóba ülő Franck Montagny fejezte be a Champ Car történelmének utolsó futamát, megelőzve Mario Dominguez, akit szintén nem láthatunk már többet az idényben a bajnokságban.

AIGP

Mindössze nyúlfarknyi esélye maradt Új-Zéland csapatának az AIGP 2007/2008-as szezonjának év végi koronájának megszerzésére a bajnokság utolsóelőtti, kínai állomása után. Shanghai-ban az F1-es pályán a sprintfutam rajtjánál Jonny Reid a tavalyelőtti bmoi esethez hasonló módon került palánkra még jóval az első kanyar előtt, ezúttal az amerikai Jonathan Summerton jóvoltából. Neel Jani ebből mit sem érzékelve vágatott a sprintfutam vezető helyén, vissza sem nézve egészen a kockás zászlóig. A negyedórás futam második helyén a mostanában egészen felnőttesen teljesítő kanadai Robert Wickens, a harmadikon a tavalyi WSR-hétvégén hazánkban is megcsodált portugál Filipe Albuquerque végzett. Másnap Jani versenye már nem volt ilyen sima, ugyanis féltávnál szétugrott a második a váltóban, ezzel jókora hendikepet róva a volt F1-teszterre. A svájci problémáitól teljesen függetlenül, gyönyörű versenyt futva, végig az

élen állva, az első futam rajtbaleseténél szerzett sérülésével is dacolva, Jonathan Summerton okozott jókora örömet honfitársainak. A 20 éves amerikai versenyzőt a mega-hétvégét produkáló Albuquerque is csak távolról követte. Mögöttük az év egyik legszebb előzését bemutató ír Adam Carroll érkezett célba újabb hat másodperc lemaradást



zsákolva egy óra versenyzést követően. A szériához kapcsolódó hír, hogy a következő idényben, vagyis októberben ismét színesebbé válik majd a mezőny, hiszen Korea is csatlakozik a bajnokság mezőnyéhez

AIGP	
Svájc	150
Új-Zéland	121
Franciaország	111
Nagy-Britannia	99
Dél-Afrika	92
Hollandia	80
Németország	83
Írország	83
Kanada	75
Portugália	50

IRC

Luca Rossetti és a Peugeot győzelmével zárult az International Rally Challenge 2008-as

idénynyitója Törökországban. Az elmaradt Safari Rally pótlására a naptárba szervezett kőkemény murvás versenyen az oroszlanosok Nicolas Vouilloz



FIA GT

Izgalma-kkal teli idénynyitón van túl az FIA GT. A kétórás futamon az eső és a köd mellett főleg a Safety Car késői bevetése bolondította meg a sorrendet. Az újraindítás után még Nigel Stepney új csapata, a Gigawawe állt az élen, azonban végül meg kellett elégedniük a harmadik hellyel. Főként a korábbi



remek formautós Ryan Sharp jóvoltából, aki az F1 után a GT-versenyzés felé fordult Karl Wendlinger váltótársaként gyönyörű győzelmet szerzett az Aston Martinnak és a JetAlliance csapatnak. Michael Bartels és Andrea Bertolini a második helyre

FIA GT	
Jetalliance Racing	13
Vitaphone Racing Team	10
Gigawave Motorsport	6
Selleslagh Racing Team	5
Phoenix Racing	5

hozta be a Vitaphone Racing jobbik Maseratiját, míg Philipp Peter és Allan Simonsen harmadik lett egy DBR9 volánjánál.

jóvoltából kettős győzelemnek örülhettek. Harmadik helyen a Fiat Grande Punto Abarth versenyautót hajszó-ló Anton Alen zárta az embert próbáló viadalt, ahol a terepviszonyokon kívül az időjárás is nehézségeket okozott a pilótáknak.

Speedcar	
Luca Rossetti	10
Nicolas Vouilloz	8
Anton Alen	6
Renato Travaglia	5
Jan Kopecky	4
Dani Sola	3
Volkan Isik	2
Freddy Loix	1



EURO F3

Hatalmas balesetek és izgalmas versenyek jellemezték az Euro F3 2008-as idénynyitóját. Az első futamon a sokáig vezető Nico Hülkenberg technikai hibáját követően a tavalyi Olasz Formula Renault bajnok Mika Mäki aratott a történelem során első finnként győzelmet, megelőzve az amerikai Charlie Kimballt és az olasz

Edoardo Mortarat. Utóbbi pilóta a Volkswagen első dobogós helyét szerezte a wolsburgi márka tavaly nyári visszatérése óta, ám a szalagcíme-keket a brit Jon Lancaster félszaltója vitte el. A második futamon a holland Renger van der Zande aratott rajt-cél győzelmet, mögötte az AIGP-ben is bevetett német Christian Vietoris és a pontversenyt vezető Mortara érkezett célba.

Euro F3	
Mika Mäki	10
Edoardo Mortara	10
Charlie Kimball	8
Franck Mailleux	8
Renger v. d. Zande	7
Christian Vietoris	7
Jean Karl Vernay	4
Maxi Götz	3
Yann Clairay	2
Sam Bird	1

GP2

50

A szezonnyitón szerzett kettős győzelme után méltón abszolút favoritnak kikiáltott Romain Grosjean megkoronázásával ért véget a GP2 Asia sorozat első idénye. A francia versenyző már Bahreinben, az évad utolsó előtti versenyhétvégén bebiztosította bajnoki címét, a sprintfutamon Sébastien Buemi és Kamui Kobayashi felett aratott győzelmének köszönhetően. Másnap már nem volt ekkora szerencséje a Renault FI tesztpilótájának, hiszen vezető helyről veszítette el szinte teljes fékhatását. A győzelem így Kamui Kobayashi ölébe hullott, aki Malajziához hasonlóan nem félt élni az eséllyel és második futamát nyerte a téli bajnokságban Buemit és Vitaly Petrovot megelőzve. Dubaiban aztán ismét nem kegyelmezett ellenfeleinek a 22 éves francia sztárpilóta, bár a sprintfutamon aratott győzelméhez az iSport bénázása

is szükséges volt. A brit alakulat hallatlan módon nem tudott megegyezni a versenyt vezető Bruno Sennával a csapatrádión, hogy a két bal oldali, vagy a két hátsó kereket cseréljék-e le a szerelők a kötelező kiállítás során. A kavarodásnak aztán a legelképzeltetlenebb vége lett: mindössze a bal hátsót cserélték le, ami miatt hiába száguldotta végig első helyen Senna a versenyt, később kizárták. Így a verseny elején egy kerékvetően a szó szerint szárnyakat kapott Grosjean zsebelhetett be maximális pontot, mögötte a két Arden-autó ért célba, Buemi és Yelmer Buurman jóvoltából. Másnap Milos Pavlovic kezdte az élen a versenyt, ám a technika hamar őt cserben, Marco Bonanomit pedig két könnyű előzést követően az élen hagyta. Buemi ezúttal is

második lett, megelőzve a Formula Master tavalyi bajnokát, Jerome D'Ambrosiót.

GP2

Romain Grosjean	61
Sébastien Buemi	37
Vitaly Petrov	33
Fairuz Fauzy	24
Bruno Senna	23
Kamui Kobayashi	22
Adrian Valles	19
Davide Valsecchi	17
Hiroki Yoshimoto	13
Yelmer Buurman	13

PMSC

A 2006-os és 2007-es Porsche Szuperkupa bajnok Richard Westbrook távozásával új fejezet kezdődött a világ leggyorsabb márkakupájának életében. A Westy utáni éra első versenyén a tavalyi második, Damien Faulkner valósággal lemészárolta a mezőnyt, hangsúlyosan kezdve hódító útját az év végi korona felé. Az ír pilótát a hiperaktív szokásához híven az A1GP-t hosszútávú versenyzéssel és szuperkupázással keverő Jeroen Bleekemolen követte, akit az idén a Konrad csapathoz szerződő korábbi gyári junior-pilóta, Jan Seyffarth kísért a kockás zászlóig. Másnap a Kadach Racing versenyzője, Christian Mamerow aratta le a babérokat, szintén Bleekemolent megelőzve. Harmadik helyen az újonc létére bravúros időmérőt produkáló, de az első versenyen a pole helyett a boxutcából rajtoló René Rast ért célba. A pontversenyben Bleekemolen ugrott az élre, előnye azonban meglehetősen nyúl farknyi.

PMSC

Jeroen Bleekemolen	36
Chris Mamerow	34
Jan Seyffarth	28
Damien Faulkner	26
Uwe Alzen	22
Danny Watts	19
David Saelens	19
René Rast	16
Sebastiaan Bleekemolen	12
Patrick Huisman	12



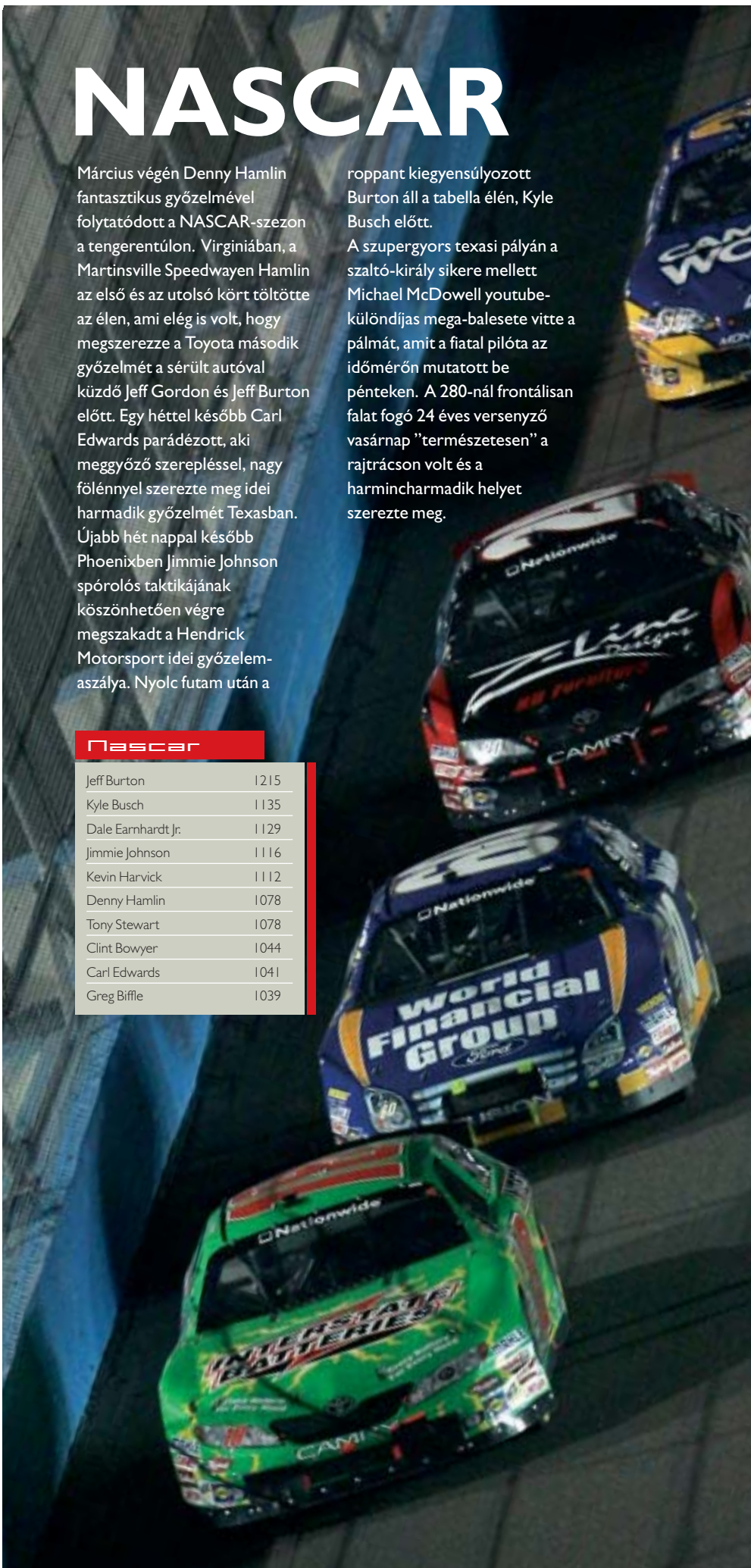
NASCAR

Március végén Denny Hamlin fantasztikus győzelmével folytatódott a NASCAR-szezon a tengerentúlon. Virginiában, a Martinsville Speedwayen Hamlin az első és az utolsó kört töltötte az élen, ami elég is volt, hogy megszerezze a Toyota második győzelmét a sérült autóval küzdő Jeff Gordon és Jeff Burton előtt. Egy héttel később Carl Edwards parádézott, aki meggyőző szerepléssel, nagy fölényrel szerezte meg idei harmadik győzelmét Texasban. Újabb hét nappal később Phoenixben Jimmie Johnson spórolós taktikájának köszönhetően végre megszakadt a Hendrick Motorsport idei győzelem-aszálya. Nyolc futam után a

roppant kiegyensúlyozott Burton áll a tabella élén, Kyle Busch előtt. A szupergyors texasi pályán a szaltó-király sikere mellett Michael McDowell youtube-különdíjas mega-balesete vitte a pálmát, amit a fiatal pilóta az időmérőn mutatott be pénteken. A 280-nál frontálisan falat fogó 24 éves versenyző vasárnap "természetesen" a rajtrácson volt és a harmincharmadik helyet szerezte meg.

Nascar

Jeff Burton	1215
Kyle Busch	1135
Dale Earnhardt Jr.	1129
Jimmie Johnson	1116
Kevin Harvick	1112
Denny Hamlin	1078
Tony Stewart	1078
Clint Bowyer	1044
Carl Edwards	1041
Greg Biffle	1039



XBOX KORMÁNY

51

Új dizájnnal és jelentősen olcsóbb áron (50 helyett 30 ezer forint!) érhető el a Microsoft Xbox 360 Wireless Steering Wheel (vezeték nélküli versenykormány). A szerkezet az első olyan kormány kiegészítő a konzolvilágban, amely teljes egészében belső fejlesztés, a konzolgyártó maga tervezte, készítette és gyártja a perifériát. A Wireless Steering Wheelt kifejezetten a Forza Motorsport 2 című autószimulátorhoz tervezték, ez a játék használja ki legjobban a kormány adottságait, de természetesen a kormány kompatibilis az összes Xbox 360-ra megjelent autós játékkal. Képünkön egy londoni promóciós rendezvény keretein belül Busta Rhymes ismerkedik a virtuális vezetés rejtelmeivel.



SPANYOL HOLTVERSENY

Pedrosa és Lorenzo vezet

A katar villanyfényes
szezonnitó után
Jerezben és Estorilban
folytatódott
a Moto GP-idény.

Joó Gábor

HochEwei



A legnagyobb kategóriájában nem is érdemes kettéválasztani a Spanyol és a Portugál Nagydíjat, annyi minden történt hasonlóan a futamokon. Jorge Lorenzo Katar után kétszer ismét megszerezte az első rajtkockát, vagyis MotoGP-karrierje alatt eddig a pole pozíciónál rosszabb helyről nem kezdett versenyt. Andalúziában viszont nem tudta megtartani a célíg előnyét, a nyertes Dani Pedrosa és csapattársa, Valentino Rossi megelőzték őt. Portugáliában viszont a pole-ból startolva már ő győzött, és dobogós társaival is újra találkozott: Pedrosa ezúttal második, Rossi harmadik lett. Ahogy Pedrosa elhúzott a többiektől sikerekor, nagyjából ugyanolyan magányosan ért célba Lorenzo, amikor életében először nyert MotoGP-futamot.

A két spanyol szezónja abban is hasonlít, hogy mindketten háromból háromszor álltak dobogón, és 61-61 pontjukkal közösen vezetik a világbajnokságot teljes holtversenyben, mert helyezéseik is egyformák. Rossi az első számú üldözőjük 47 ponttal,



A Superbike-ból érkezett Toseland becsülettel helyt áll a MotoGP-ben, jelenleg 5. a bajnokságban

csak utána jön a vb-címvédő Casey Stoner 40-nel. A ducatisnak nem jött össze a két utóbbi GP, Jerezben mindössze 11., Estorilban 6. lett. A szezon különösen izgalmasnak ígérkezik, mert Rossi és Pedrosa is állítja, hamarosan az ő pályáik következnek.

800 cm³

Jorge Lorenzo	61
Dani Pedrosa	61
Valentino Rossi	47
Casey Stoner	40
James Toseland	29
Loris Capirossi	26
John Hopkins	24
Colin Edwards	22
Andrea Dovizioso	21
Nicky Hayden	19

250 cm³

Mika Kallio	57
Mattia Pasini	45
Hector Barbera	39
Yuki Takahashi	37
Alvaro Bautista	35
Hiroshi Aoyama	24
Alex Debon	23
Julian Simon	23
Marco Simoncelli	20
Aleix Espargaro	19

125 cm³

Simone Corsi	59
Nicolas Terol	42
Joan Olive	40
Stefan Bradl	37
Sergio Gadea	32
Danny Webb	29
Stevie Bonsey	23
Danny Webb	21
Scott Redding	20
Sandro Cortese	17



A kétszeres motokrossz magyar bajnok Elek Zoltán idén a Racing Factory-nak köszönhetően egy Honda CRF 250 F motorral indul a bajnokság MX1-es kategóriájába. Az eddig négyeszer rajthoz álló pilóta háromszor szerzett harmadik helyezést

TALMA BALSZERENCSEI



Ha Stonernek nehéznek ígérkezik a címvédés, akkor Talmácsi Gábornak szinte reménytelennek: három futam után mindössze 12. a pontversenyben. A katar motorhiba után Jerezben is utolérte Ápriliáját a balszerencse, a gép már a második kör végén lelassult, és végleg feladta, így a magyar versenyző még a korábbi 12. pozícióját sem tudta megismételni. Estorilban mindenképp dobogóra lett volna szükség, és lehetőleg arra, ne a Spanyol GP-t nyerő Simone Corsi végezzen ismét az élen. De egyik sem jött össze: Talma csak hatodikként érte el a kockás zászlót, Corsi viszont elsőként.

Az olasznak így már 59, míg a bajnoknak csupán 14 pontja van az összetettben. Negyvenöt egységet lefaragni szinte képtelenség, Talmának hosszú győzelmi sorozat kellene a visszakapaszkodáshoz. Ápriliája viszont Portugáliában sem működött rendesen, így a pilóta az olasz cégtől külön mérnököt kért föl, próbálja megoldani a problémákat. A 250-ben induló magyar versenyzőnek, Tóth Imrének viszont akadt egy kisebb sikerélménye, Spanyolországban 15. lett, és világbajnoki pontot szerzett. Az egységnek köszönhetően 22. helyen áll a vb-összetettben.



FORRÓ ÉJSZAKÁK

Stoner az álmokról és a korai házasságról

A MotoGP világbajnoka

14 évesen, üres zsebbel
de komoly tervekkel
hagyta el hazáját,
Ausztráliát. Ma ő a
kétkerekű versenyzés
egyik királya, de hogy
közben mi történt vele,
mesélje el ő maga...

JG, Getty Images



Nagyon korán kezdtem versenyezni, mikor jöttél rá,
hogy tehetséges vagy?

Négyéves voltam, de hogy igazán jól csinálom, azt
csak az utóbbi évek miatt tudom. Azelőtt csak
kedvtelésből motoroztam. Ahogy öregszik az ember,
úgy jön rá dolgokra.

Mitől vagy te jobb, mint a többiek?

Pillanatnyilag vagyok jobb, összességében nem
hiszem. Nagyon sok tehetséges pilóta van, nehéz lesz
megvédenem a vb-címet.

Idén a 250-ből feljött újoncok azonnal felvették a
MotoGP ritmusát, lehet, hogy a 800-asokkal túl
könnyű motorozni?

Vicces, hogy sokan ezzel a kifogással jönnek, és
elfelejtik, hogy Pedrosa első évében a 990-esek között
azonnal Valentino Rossi mögött végzett, a

bajnokságban harmadikként. Toseland a Superbike-
ból érkezett, és ő is ott van. Úgyhogy ez szerintem
csak kifogás.

Többen az elektronikát is kritizálják, szerintük túl
sok van belőle a motorokon.

Az elektronika inkább biztonsági, mintsem
versenyzési kérdés. Mindenki azt mondja, túl könnyű
velük menni, de akkor miért nem képes rá az összes
pilóta? Miért nincs mindenki az élmezőnyben, ha
olyan könnyű?

A korábbi GP-éveidben szezon közben
lakókocsiban aludtál, amit Chaz Davisszel osztottál
meg. Eszedbe jutnak még azok az idők?
Chazzal néha jókat nevetünk, amikor erre az
időszakra gondolunk. Szükségünk volt a szabadságra,
hogy oda mehessünk, ahová csak akarunk. Ki kellett
élnünk magunkat.

Lakókocsi ablakok nélkül, két ágygal meg egy
Playstation-nel?

Nagyjából, igen, meg egy rajongóval, ha forró volt a
hétvége. (J) Néhány szezonon át így csináltuk.

Jobban motoroztál emiatt?

Sosem lettünk gyengébbek miatta. Nem hagytuk,
hogy negatívan befolyásoljon a dolog.

Milyen az idei Honda és Yamaha a Ducatidhoz
képest? Utolértek titeket?

Sosem mentem Hondával vagy Yamahával, úgyhogy
fogalmam sincs. Az biztos, hogy a Ducati
versenyképesebb, mint tavaly. Egy éve a szűk,
kanyargós pályákon szenvedtünk egy kicsit, de idén
jobban gyorsul a gép, úgyhogy ezt megoldottuk. Talán
mindenki közelebb ért hozzánk, de még mindig
képesek vagyunk nyerni.

Majdnem te vagy a legfiatalabb királykategóriás
bajnok, nem érzed kevésnek az éveid számát ehhez
a melóhoz?

Nem igazán, hiszen évek óta versenyzem, azaz nem
lehetek túl fiatal.

Talán ezért is nősültél meg olyan korán.

Nem nősültem korán, mindig arról álmodtam, hogy
ilyen nő lesz mellettem minden éjszaka. Kellott valaki,
és olyan szerencsém volt, hogy azonnal megtaláltam
az igazit.

Mi az első számú hobbid, mivel tartod fitten magad?

Motorozok, amikor csak tehetem, ezt élvezem a
legjobban. És szeretem a természetet. Télen síelni
tanulgattam, szeretem a hegyeket és imádok
horgászni.

Tavaly azt mondtad, egyszer be akarod járni
Ausztráliát, mert olyan korán elkerültél otthonról a
versenyzés miatt. Az előző szezon után sikerült
megtenned?

Nem, még mindig csak tervezem, de amikor
hazamegy, rengeteg dolgom van, így sosem jut rá
időm. Lehet, hogy sosem kerül rá sor, csak egy-két
szabad hetem akad, és akkor is edzenem kell, hisz
mindig fittnek kell maradnom.

Az Ultra Derm

a versenysportban is megállja a helyét!

Tegye próbára Ön is!



Az Ultra Derm évtizedek tapasztalatával tisztítja,
óvja és ápolja a különösen igénybevett bőrt.

Az Ultra Derm termékei teljes körű megoldást kínálnak
a kéztisztítás- és kézápolás terén.

Termékeinket ajánljuk

- autó/motor szerelés,

- kertészkedés,

- barkácsolás és

egyéb zsíros, olajos szennyeződéssel járó munkák
végzőinek, mindazoknak, akik kezük tisztítását
és ápolását nem a véletlenre bízzák.

Az 1000 és 2500 ml-es kiszerelésű termék praktikus
fali adagolóval rendelhető.

Termékeinket keresse a boltok polcain!

Nagy mennyiség esetén rendelhető:



"Megújuló tradíció"

H-1172 Budapest, Cinkotai út 26.

Tel.: + 36 1 253-1590,

Fax: + 36 1 257-3314

www.evmzrt.hu



ŐSZI SÁR

Argentin Rali: A Citroën leiskolázta az ellenfeleket

Az őszi Argentínában is őszi. A versenyt megelőző héten még ragyogó napsütést csütörtökön délután felváltotta az eső, a száraz talaj sárössá, csúszóssá változott, aminek a rali vb mezőnye egy cseppet sem tudott örülni.

Répa Hata

Getty Images



A rossz idő nem szegte kedvét annak a több mint 50 000 fanatikus nézőnek, akik Cordobában, a rajtnál várták az autókat, hosszú kilométereken keresztül élő falat alkotva. A versenyzőknek nem kis gondot okozott keresztülverekedniük magukat az őrző tömegben, hét autón még éjszaka kuplungot is kellett cserélni az araszoltság miatt, sőt volt, akinek a szélvédője bánta a rajongást, de a rend őrei nem tudták megfékezni a túlfűtött indulatokat. Ám péntekre már más gondok okoztak fejfájást. A reggeli zuhogó eső mellé még köd is társult, a látótávolság alig 10 méterre csökkent. Hirvonenék rajtoltak először, és csak a pontos itinernek köszönhatték, hogy a leggyorsabban teljesítették a szakaszt. Latvala volt a második legjobb, ám a második

szakaszon nekiment egy kőfalnak, ami átdobta az autót a másik oldalra, és a következő kanyarig meg sem állt. Végül egy fa oldalában landolt, ahonnan a nézők borították vissza az útra. Ez a nap nem a Fordé volt. Hiába vezetett Hirvonen négy szakaszon keresztül, a délutáni első gyorsan eltaláltak egy követ, és eltört a felfüggesztése. A finnek ezzel be is fejezték a napot, szombaton a 25. helyről kezdték a felzárkózást. Kilenc szakasz után Loeb jött be elsőnek a pénteki célba, másfél perccel megelőzve Atkinsont, aki két megpördülést kivéve kiválóan szerepelt. Petter Solberg a másik Subarut a harmadik helyre hozta törött első gátlóval. Jó páran kiestek még az első napon, köztük Hening Solberg, és Toni Gardemeister is, mindkettő autóján eltört a felfüggesztés.



P-G Anderssonnak a motor miatt kellett elbúcsúznia átmenetileg a versenytől, Perez Companc pedig egyszerűen csak leesett az útról.

A második napon Loeb a kilenc szakaszból hármat nyert, de ez is elég volt ahhoz, hogy megtartsa első helyét. Őt két Subaru üldözte a második és a harmadik helyen, bár Atkinson és Solberg pozíciót cseréltek. Az első napon sem túl szerencsés Latvala számára nem ért

15. szakaszon a kilencedik, és nyolcadik leggyorsabb időt produkálták abszolútban, a nap végén pedig a 21. helyre hozták be a Subarut, ami a kategória 10. helyét jelentette. Vasárnap délután, két igazi gyorsasági és egy szuper speciális szakasz után ért véget az esőáztatta Argentin Rali. A versenyt Sebastien Loeb nyerte két és fél perccel Chris Atkinson előtt. Solberg ez alkalommal sem volt szerencsés, elektromos probléma miatt kellett

pontversenyben. Az újra rajtolt Latvala 15. helyével két pontot szerzett a Fordnak. Matthew Wilson és Henning Solberg feliratkozott a kiesők névsorába, míg Toni Gardemeister a három napból egyszer sem tudott bejutni a célba a Suzukival. A mezőnyből összesen 24-en estek ki. Mayer Gaboréknak is tartogatott a sors egy kis meglepetést még az utolsó napra, kb. 14 percig küzdöttek, míg sikerült levonszolni az autót egy



A második napon Loeb kilenc szakaszból csak hármat nyert, de már ez is elég volt az elsőségéhez.



A raliról nem hiányozhatott az argentinok nemzeti hőse, Maradona sem, aki kék-fehér mezekkel lepte meg a Citroën csapatot

véget a megpróbáltatások sora. Az első szakaszon ismét megütött egy követ, majd a második szakasz rajtjánál nem indult be az autó, és mire a nézők betolták, már négy perccel túllépte a rendelkezésre álló 20 percnyi időkorlátot. A szakaszt ugyan teljesítette, de a versenyből már ki kellett állnia. A hatodik helyen beérő Hirvonenék enyhítették egy picit a Ford fájdalma. A reggel ismét elrajtolt Suzukik szintén nem bírták a rossz körülményeket, egyik autó sem tudott célba érni, Gallinak elektromos probléma miatt kellett kiállnia.

A magyar Mayer-Tagai párosnak is nehéz napja volt. A megsérült futómű megjavítására nem volt elég idő az esti szervizben, így a bal első lengőkar felfüggesztését csak átmeneti megoldásokkal tudták biztosítani, ami nem bírta sokáig. Ennek ellenére Gáborék a 14., és

idő előtt befejeznie a versenyt. A dobogó harmadik fokára így Dani Sordo állhatott, újabb értékes pontokat gyűjtve Loeb mellett a Citroënnek. A Fordos legénység egy kicsit lemaradva, de még a vártnál így is jobb helyen, ötödikként ért célba. Hirvonen így öt ponttal maradt le a franciától az egyéni

szikláról, amelyre lassú tempóban rácsúsztak a nagy sárnak köszönhetően. Ezzel elúszott a pontszerző hely, a páros csalódottan vette tudomásul, hogy „csak” a 10. legjobb időt tudták megszerezni kategóriájukban. Összetettben a 20. helyen végeztek. Az „N” csoport második legjobb Subarusaként Mayer Gábor és Tagai Róbert az STI cégtől oklevelet és pénzjutalmat vehetett át. Gábor azt mondja, sokat kell még tanulnia. Legközelebb Görögországban bizonyíthatnak a magyarok, és ugyanott vághatnak vissza a Ford pilótái is a Citroën legénységének.

ARGENTINA

1. S. Loeb	4:05:48,6
2. C. Atkinson	+ 2:33,2
3. D. Sordo	+ 4:04,7
4. C. Rautenbach	+ 20:03,5
5. M. Hirvonen	+ 25:15,3
6. F. Villagra	+ 27:42,0
7. G. Galli	+ 27:51,8
8. A. Aigner	+ 28:59,3

RALI VB ÁLLÁSA

Egyéni:		Gyártók:	
1. Loeb/Elena (Citroën)	30	1. BP Ford Abu Dhabi WRT	44
2. Hirvonen/Lehtinen (Ford)	25	2. Citroën Total WRT	41
3. Atkinson/Prevot (Subaru)	22	3. Subaru WRT	33
4. Latvala/Anttila (Ford)	16	4. Stobart VK M-Sport Ford WRT	22
5. Galli/Bernacchini (Ford)	11	5. Munchi's Ford WRT	10
6. P. Solberg/Mills (Subaru)	9	6. Suzuki WRT	6
7. Sordo/Marti (Citroën)	9		
8. Duval/Chevallier (Ford)	5		

Nem lassítunk...

MÁJUS 30-31. JÚNIUS 1.

RALLYCROSS EB NYIRÁD

2008. MÁJUS 31. SZOMBAT

Szabadedzés **11.40-től**

Időmérő edzés **14.00-től**

1. előfutam **16.00-től**

2008. JÚNIUS 1. VASÁRNAP

Megnyitó ünnepség **8.40-től**

2. előfutam **10.15-től**

3. előfutam **12.15-től**

Döntő futamok **15.00-től**

Díjkiosztó ünnepség **17.00-től**

JEGYÁRAK

Teljes áru felnőtt nézőterre két napra	5.000 Ft - 20 €
Teljes áru felnőtt nézőterre és depó belépésre két napra	6.000 Ft - 25 €
Teljes áru felnőtt nézőterre egy napra	4.000 Ft - 15 €
Teljes áru felnőtt nézőterre és depó belépésre egy napra	5.000 Ft - 20 €
Teljes áru felnőtt Vasárnap 12 órától nézőterre	3.000 Ft - 10 €
Teljes áru felnőtt Vasárnap 12 órától nézőterre és depó belépésre	4.000 Ft - 15 €
VIP jegy szombat, vasárnapra /elkülönített tribün és étkezési sátorral napi egyszeri étel és háromszori ital fogyasztással/	20.000 Ft - 80 €
VIP jegy vasárnapra /elkülönített tribün és étkezési sátorral napi egyszeri étel és háromszori ital fogyasztással/	15.000 Ft - 60 €
14 év alattiak belépése ingyenes!	

WWW.NYMC.EU

UGYANOTT FOLYTATTA

START Autó Eger Rally: A kiváló idénynyitón Benik nyert

Az Országos Rali Bajnokság hagyományainak hódolva 2008-ban is Eger környékén gyűltek össze a sportág honi legnagyobbjai és legnagyobb drukkerai, hogy a hosszúra nyúlt téli szünet után ismét első osztályú gumikat koptathassanak illetve WRC-s versenybenzingőzt szívhassanak.

Tóth Csaba

Buczkó Andor,
Jásabereányi Márk,
Fekete Antal



Amíg a Toyota bírta szusszal, Turi Tamás tartotta a lépést az élmezőnnyel, de a technika hibájából búcsúzni kényszerült a 2005-ös magyar bajnok. A mitsubishis Spici és a Peugeot-val induló Turán viszont végig élvezetes csatát vívott egymással, csakúgy, mint A8-ban Hideg Krisztián és Botka Dávid

ismét egy gyári felkészítésű Mitsubishi Lancer vezetőülésbe pattanó Spitzmüller Csaba és az idei évben a Bozian Racing Peugeot 307 WRC-jét hajtó Turán Frigyes lehetnek. Ezt és a pilóta tavalyi nagyszerű részeredményeit alátámasztandó Turán rögtön az első, tizenöt kilométeres szakaszon abszolút időt autózott a legutolsó fejlesztéseket rejtő oroszlánnal, ami egyfelől meglehetősen erős "ismerkedésnek" minősül az új technikával, másrészt már idejekorán hadüzenetet jelentett a vetélytársakra nézve. Akik persze nem voltak messze lemaradva, Spici második, Benik harmadik időt repesztett, majd egy-egy szakaszgyőzelem formájában érkező erősítés után az első kör után már Benik vezette az abszolút listát, kettő másodperccel megelőzve gyémántos kollégáját. Harmadik helyen többek megdöbbenésére a tavaly még Skodát kormányzó Turi Tamás jelent meg, hiszen az idén a Budai Team Toyota Corolla WRC-jét



Turán rögtön az első, 15 kilométeres szakaszon abszolút időt autózott a Peugeot 307-essel

szurkolók legnagyobb örömeire igazi élet-halál harcot vívott Spicivel a győzelemért, ami másodsorban a 76 versenykilométer után köztük lévő hat másodpercnél volt köszönhető. Elsősorban pedig annak, hogy a Hell Racing párosa nem törte rípiyára a Lancer WRC-t a Cered-Zagyvaróna szakaszon reggel, amikor a miskolci pilóta egy jobbkanyarban komoly érintőt vett egy löszfalon. A Vörös Gyémánt azonban szinte idővesztés nélkül robogott tovább, így hat gyorsasági után 20 másodperces előnyt dédelgethettek Turi előtt a napi utolsó



IMPORT

A START Autó Eger Rally nem csak a hazai bajnokság idénnyitója volt, hanem a szlovák értékelésébe is beszámított, ami számos indulót vonzott északi határunk felől. Az egyes rajtszám ezen a hétvégén azonban nem elsősorban miattuk került le Benik Balázs kocsijáról, hiszen Simon Jean-Joseph kapta a legelőkelőbb matricát. Az ezredfordulón Ford, majd Subaru, később gyári Renault pilóta hatalmas VB-tapasztalatának köszönhető magas FIA prioritása miatt mehetett a mezőny elején. A francia meg is hálalta a bizalmat, gyári Citroen C2-R2 Max versenyautójával az összetett tizenkilencedik helyen ért célba. Szintén a magyar bajnok előtt startolhatott a Grande Punto S2000-rel szerencsét próbáló, a nemzetközi pályákról is ismert szlovák ifjú. Béres József, aki abszolút 5. lett Egerben.

szervizben. A szombatból hátralévő két szakaszon Turi és a tavaly már megcsodált, de ezúttal technikai elégtelenség nélkül működő Subaru Impreza WRC-vel brillírozó Herczig

Norbert autózta a legjobb időket. Főként utóbbi pilóta teljesítménye igényel jókora dicséretet, hiszen a Mátrában a hatalmas ködnek köszönhetően a látótávolság 50 és 100 közé csökkent, centiméterben!

Turán negyedik, Benik hatodik, Spitzmüller

azonban csak a kilencvennegyedik, vagyis utolsó időt autózta, egy perc negyven másodpercet hagyva a szakaszon. Szombat este ennek köszönhetően jócskán megkeveredett az összetett állása, hiszen Benik ezúttal Turi előtt vezetett öt másodperccel. A 2004-es abszolút bajnok második helyezése dicshimnuszt érdemel, hiszen egy

tulajdonképpen tízéves technikával tartotta a lépést az időközben persze szintén ötévesse matuzsálemelő Ford Focus WRC-vel. Ez a csoda azonban még három napig sem



tartott és a Corolla WRC betegsége egyből a második nap elején a verseny végét jelentette a Turi Team párosának. Beniktől 50 másodperccel hátrébb Turán vehette birtokba a nap végi harmadik helyet, ami Turiék vasárnap hajnali kiállításával másodikiká nemesedett. A nap közben egy defekt után a tizenhetedik helyen is kalandozó Herczigék

harmadik, Spitzmüller negyedik helyről várhatták a sokkal kevésbé esős folytatást. Az A8-as kategóriában Asi kiválásával megnyílt az út a vetélytársak előtt, akik közül 101



géposztályban Asi birtokolta a vezetést félidőben, előnye azonban mindössze hét másodperc volt a cseh Orsák Jaroslavval szemben, aki a nap közben egyszer meg is előzte a zirci volánművészt. A nap nagy kiesői közé Borsi Gergő és Ifj. Érdi Tibor iratkozott fel. Előbbi a Korda Racing új szerzeményével, egy újabb, bár régebbi Subaru

Érdinek így Turi Tamás tavalyelőtti használt cseh remeke jutott Egerben. Az első randevú emlékezetesre, de kevésbé élvezetesre sikerült, hiszen az autó hajtásproblémái által gerjesztett sokadik megpördülést követően egy árokban hagyott 5 percet a 24 éves pilóta, majd néhány kilométerrel arrébb kuplunghibával ált félre a 2006-ban notórius

WRC, ezzel visszaszerezvén a szombati ködben felejtett dobogós helyét. Benik eközben egypercesre növelt előnyét Turánnal szemben, ami már csak azért sem betonozta be a pódiumot, mivel a Peugeot és a Mitsubishi között már csak 12 másodpercnyi különbség volt 37 kilométerrel a leintés előtt. Spici semmit sem bízott a véletlenre, és a hátralévő



Herczigék (fent) a negyedik helyen futottak be, de Tárnokék, Pálinskák és Maticsék is örülhettek az egri eredménynek (kis képeken). Fortuna azonban nem mindenkinek kedvezett: Őszék technikai hiba miatt kiesett, a cseh Jaroslav látványos defektet kapott, Garamiék összetörték Skodájuk orrát



Impreza WRC-vel a második szakaszon kényszerült megállásra, miután tűz keletkezett a motortérben. Érdi Tibor egy Skoda Fabia WRC-vel kényszerült a rajtba gurulni, miután a tavaly alatta látott Octavia WRC ezúttal már Garami Zoltánnál teljesített szolgálatot.

megbízhatatlanságáról elhíresült Fabia WRC-vel. A második versenynap a javuló időjárásról és Spitzmüller mindent-egy-lapra stílusú felzárkózásáról szólt. Az első kör három gyorsaságijából kettőt nyert Spici és a Lancer

három gyorsaságin abszolút időt ment, ezzel hatra emelve szakaszgyőzelmei számát. Turán két harmadik és egy második idővel próbálta tartani a tempót, ám Spitzmüllernek ezen a napon egyszerűen nem volt ellenszere. Jutalma a második hely lett, mindössze 24

másodperccel lemaradva Benik Balázs mögött, aki egy háztartási balesetben megégett keze ellenére a lehető legjobban kezdte negyedik koronájának megszerzéséért indított hadjáratát. Turánnak a harmadik hellyel kellett megelégednie, ezt azonban semmiképp nem nevezhetjük rossz eredménynek, egyrészt a friss technika, másrészt a tavalyi balszerencse-sorozat okán. Herczig Norbert, Csökö Zoltán és a Subaru Rally Team Hungary a negyedik helyre küzdötte vissza magát a defekt után, ami a gyorsaságik felén futott abszolút dobogós időeredménnyel kiegészülve igen biztató lehet a tavalyi évet a pontverseny harmadik helyén záró pilóta számára. Mint ahogy az egész

vasárnap megduplázta előnyét Botka Dáviddal szemben. Harmadik helyre Zambelly György hozta be a pódium harmadik Mitsubishi Lancer EVO VI-át. A SI 600 szinte lemásolta az A8 eredményét, csak a szereplők változtak. A Kakuszi-testvérek egy perccel nyertek Ollé Sándor előtt, aki mindössze nyolc másodperccel happolta el a második helyet csapattársától, Gyarmati Arieltől. Az N4-es kategóriában Asi vasárnap már nem kegyelmezett az ellenfeleknek és 38 másodperces előnnyel vitte haza a maximum pontszámot. A dobogóra Orsák és Matics Mihály állhatott még fel pezsgőzni. Röviden összegezve, egy páratlanul izgalmas

idénynyitónak lehettünk tanúi Egerben, ami egy kiváló 2008-as idény jövőképét vetíti előre. A szurkolóknak csak három hetes szünetet kell túlélniük, május első hétvégéjén ugyanis a Miskolc környéki aszfaltos pályákon száguldozhatnak majd tovább a bajnoki címért versengő pilóták.



Osvath annak ellenére kategória harmadik lett, hogy korláthoz csapta a kocsiját (képünkön), N4-ben Asi szerezte meg a győzelmet. Fent az ötödik hely felé száguldó sárga Subaruval Vizin László, lent Pethő és Érdi, akik idő előtt búcsúzni kényszerültek



▶▶ Butor Robi nélkül az S1600 megnyerése nem okozott gondot a Clióval induló Kakuszi testvérpárnak

bajnokság igen pozitív és meglehetősen kompetitív képet festett le magáról Egerben, hiszen meglehetősen nyálcsorgató prosperáció, miszerint egész évben öt-hat pilóta is közel egyenlő esélyekkel száll majd harcba a futamgyőzelmekért Benik, Turán, Turi, Érdi, Herczig és Spitzmüller személyében. Ami viszont a jelent illeti, a 2002-es, de immáron sárga színben pompázó Impreza WRC-vel a bajai Vizin László ötödik lett egy számára viszonylag csendes futam végén. Az A8-as kategóriában Hideg Krisztián vihette haza a győzelemért járó trófeát, miután

Kategóriagyőztesek	
WRC	Benik Balázs - Lukács József
A8	Hideg Krisztián - Kerék István
A7	Tárnok Tamás - Herr Mátyás
A6	Juhász Csaba - Juhász Zsolt
A5	Dibusz László - Tenke Bertalan
S1600	Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba
N4	Asi - Pikó Zsanna
N3	Bessenyei Zoltán - Papp György
N2	Radó István - Nagy Sándor
N1	Samo Tibor - Tischler József
H10	Gerencsér Tibor - Kőszegi Zoltán

Végeredmény		
1. Benik B - Lukács J	Ford Focus WRC	
2. Spitzmüller Cs - Kazár M	Mitsubishi Lancer WRC	
3. Turán F - Benics K	Peugeot 307 WRC	
4. Herczig N - Csökö Z	Subaru Impreza WRC	
5. Vizin L - Zsíros G	Subaru Impreza WRC	
6. Asi - Pikó Zs	Mitsubishi Lancer EVO IX	
7. Hideg K - Kerék I	Mitsubishi Lancer EVO VI	
8. Botka D - Szenner Zs	Mitsubishi Lancer EVO VI	
9. Matics M - Vinczai A	Mitsubishi Lancer EVO IX	
10. Osváth P - Nemes Cs	Mitsubishi Lancer EVO IX	



ÚJRA IRC-BEN

Ifj. Tóth János "Janika" úgy tűnik beleszeretett az Eurosport segítségével életre hívott rali sorozatba, hiszen a tavalyi tanuló év után idén ismét külföldön próbál szerencsét. A Peugeot-Total Hungária Rally Team pilótájával a csapat sajtótájékoztatóján váltottunk néhány szót az új fejlesztésű S2000-es autóról. Janika - elmondása szerint - még mindig tanulja az kocsit, mert hosszú évekig WRC-vel versenyzett, és az S2000-es autók a turbó hiánya miatt jóval kisebb nyomatékkal rendelkeznek. A motor csak egy nagyon szűk, kb. 1500-as fordulatszám tartományban működik megfelelően, miközben a WRC-knél ez az érték 3500(!). Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az autó erőtartáléka a nullával egyenlő, és inkább lendületből kell vele autózni. Még szerencse, hogy a futómű és a fék szinte azonos a megszokottal, így a kanyarsebességgel nincs különösebb probléma. Janika azt is elárulta, hogy a tavalyi Mikulás Ralin próbálta ki először a Peugeot-t murván, és igazán ekkor kedvelte meg. Ezért is döntött úgy a csapat, hogy idén a három aszfaltos verseny mellett két murvás futamon is elindul, remélhetőleg öregbítve hazánk ralis hírnevét.

AUTÓ- ÉS LAKÁSILLATOSÍTÓK, TÖRLŐKENDŐK NAGY VÁLASZTÉKBAN, KIS- ÉS NAGYKERESKEDELEM

- profi belsőtisztítás • ápolás • polírozás
- klímatisztítás • szagtalanítás
- hygiasept allergia
- penészgombátlanítás
- karcolások eltüntetése
- bőrkormány festés
- díjtan kiszállás

VISZONTELAĐÓI PARTNEREK JELENTKEZÉSÉT VÁRJUK.

Dr. MARCUS
HUNGARY KFT.
TÓTH AUTÓKOZMETIKA
Eger, Harangláb utca 18.
www.drmarcushungary.hu
Telefon: 06-30-9352-684



„IGAZI VERSENY VOLT!”

Hankó László élvezte az Eger Ralit, Miskolcon mégis új autóval indul

A bordó Mitsubishi volánja mögött kiváló eredményt ért el Egerben Hankó László, pedig új navigátorának még ismeretlen volt a pálya. A soron következő futamon, a Miskolc Ralin azonban az évnytónál is jobban szeretne szerepelni a pilóta.

TDK, Bucekó Andor



Milyen változásokon esett át az autók télen, mi újság a csapatotok háza táján?

Aki megnézett bennünket Egerben, kívülről semmi különösét nem láthatott, bár az autót két szezon között természetesen teljesen felújítottuk. A jobb első ülésen viszont új ember foglalt helyet: Deák Attila váltotta Tóth Pétert, mert a régi navigátornak fontos elfoglaltságai akadtak 2008-ra. Persze nagyon messzire ő sem távolodott el az autósporttól, hiszen a futamok ideje alatt ő látja el a csapatfőnöki feladatokat, emellett felügyeli és irányítja az utódját, nomeg tanácsokat is osztogat neki.

Mit kell tudni Attiláról, hogyan találtak egymásra?

Nem túl régóta dolgozik a kereskedésünkben, és a felvételi beszélgetésen derült ki, hogy zsigulis navigátori múlttal büszkélkedhet. Megkérdeztem tőle, volna-e kedve beülni mellém, ő pedig vállalta,

és abszolút elégedett voltam a munkájával. Az első tesztek alatt mosolyogva mondta: nem hitte volna, hogy egyszer egy ilyen technikában versenyezhet. Egyébként érdekességként meg kell jegyezni, hogy évekként elvezetett már találkoztunk egymással, a lillafüredi hegyi versenyen autogramot kért tőlem...

Sokan nem akartak kifogni a panaszokból Egerben, mondván, az időjárás tönkre tette a szezonnyitó versenyüket...

Nekem nagyon tetszett a szezonnyitó, és nem csak azért, mert az igen erős mezőnyben, rengeteg komoly ellenfél mellett kategória hatodikak lettünk. Tudom, hogy sok kocsí összetört, árokba borult, de szerintem ettől verseny a verseny. Volt feladat, kihívás, amit meg kellett oldani. Tudomásul kell venni, hogy ebben a sportban hó és eső is eshet, köd és sötétség nehezítheti a vezetést. Lehet, hogy esetenként lassan kell menni, de a végére kiderülhet, hogy így vagy gyors.

Neked milyen volt idén Eger?

Az első nap mindenféle gumit próbálgattunk, de egyik választás sem sikerült. Amikor az egyik gyorsan nagy nehezen beletaláltunk a jóba, azt balszerencsénkre kivették a rendezők. Első nap kategória 14. voltam, vasárnap viszont jobban kijött a lépés, még abszolútban is jó időket autóztam. Ha még egy napig tart a futam, biztosan előbbre lépünk... De a viccet félre téve: tényleg az a helyzet velem, hogy annál jobban fekszenek a versenyek, minél hosszabbak, a végére mindig belerázódom.

A siker ellenére a „hazai versenynek” számító Miskolc Ralin már új autóval állsz rajtához. Miért?

Megint egy Mitsubishi Lancer Evo IX-est veszek, de ezúttal egy null-kilométerest. A mostani autón ugyan nem látszanak az évek, de 2002-es évjáratú a kocsí, és a negyedik szezont futom vele. Úgy döntöttem, eljött az idő, hogy egy profik által épített autóba üljek. A Mitsubishi Ralliartnál is érdeklődtem, de végül egy elérhető árú, Franciaországban összeszerelt versenyautót választottam. A napokban ért csak Miskolcra, de már a hazai verseny előtt kipróbálom, elindulok ugyanis a szlovák bajnokság második futamán, Rozsnyón. A közös egri futam miatt a szomszédok értékelésében is hatodik vagyok, vágyom az új pályákra, miért ne próbálnám ki magam ott is?



ÉRTÉKESEBB A GYŐZELEMNÉL

Nagyon örült második helyének a Hell Racing Team csapata

Kalandosan kezdődött a Hell Racing Team szezonja a Start Autó Eger Ralin. A Spitzmüller-Kazár kettős előbb egy bukást úszott meg szerencsésen, aztán váltóhiba miatt estek vissza az ötödik helyre, ahonnan huszárosa hajrával kapaszkodtak fel a második helyre. A Czel-Szőke páros pedig az utolsó gyorsaságin kapott defekttel ijesztett rá csapatára.

HRT, MediaFoto.hu



De nem csak Spitzmüllerék kalandoztak. Czel Péter és Szőke Tamás már biztos volt az N csoport hatodik helyében, amikor a legutolsó gyorsaságin defektet kaptak, és emiatt visszaestek a hetedik helyre. „Az utolsó gyorsasági előtt úgy tűnt, hogy csak végig kell gurulnunk a pályán” - mondta Czel Péter. „De olyan

Spici nem győzött áradozni a Mitsubishi Lancer WRC-ről a verseny előtt. A második gyorsaságin annyira belemelegedett az autó élvezetébe, hogy még egy árokba is belógott, ahonnan egy szerencsés félfordulattal jött vissza. „A mémökünk szerint a hajtás hibája volt” - mondta Spici. „A központi difiben folyamatosan csökkent az olajnyomás, ezért folyamatosan adta hátra a hajtást és a fékerőt is. Ettől függetlenül nagyon gyorsan mentünk be abba a kanyarba. A gumijainkat is nagyon elhasználtam, tehát inkább én voltam a ludas.”

A kis kaland ellenére is szoros versenyben volt Spitzmüller az első helyért Benik Balázssal, de a szombati harmadik körben egy váltóhiba és a köd is hátráltatta. „A nyolcadik gyorsan volt olyan rész, ahol egyesben alapláraton mentünk le az útról, annyira nem lehetett látni semmit.”

A két kalandnak köszönhetően az ötödik helyre estek vissza, ahonnan vasárnap öt gyorsasági alatt küzdötték fel magukat a második helyre. „Reggel megint megittuk a vért, akarom mondani a Hellt, és a hat gyorsaságira nekünk szállt le a köd” - mesélte Kazár Miklós. „Spici igazi elmebeteg módjára ment, de csillagos ötöst

érdemel a csapatunk valamennyi tagja, akik fantasztikusan segítettek minket. Ez a második hely, ilyen verseny után számunkra értékeesebb, mint egy győzelem.”

hatalmas defektet kaptunk, hogy még a tükröt is leverte az autóról. A pályán ki kellett cserélnünk a kereket, amivel három percet veszítettünk, így végül hetedikek lettünk.”

Még több ajándékkal folytatódik a „Hell dobozgyűjtő akció!”

Gyűjtsd az üres Hell-es dobozokat, és hazd be az ORB versenyjoi idején a prologon, és a szervizparkban felállított Hell sátorba! Mi az alábbi ajándékokkal lespünk meg:

- 5 db üres Hell flakon = egy darab Hell Racing Team plakát
- 10 db üres Hell flakon = egy darab Hell passtartó
- 20 db üres Hell flakon = egy darab Hell Racing Team rendszám tábla keret

Ne feledd, hogy a flakonok újrahasznosításából befolyt összegből nem csak a környezetet dvid, hanem az Péterfy Sándor Utcai Kórház és Rendelőintézet és Baleseti Központot is támogatod!

A közúti autósport is veszélyes! – Az ördög nem alszik!

A Szemerey Miskolc Rally idején a prologon és a nagyszervizek alatt mindhárom nap keresd a hosztesseinket!

További részletek: www.hellnemz.hu





EGER JOBBRÓL

Racing Factory: Így látta a navigátor

A ralisportban volán mögött ülő sztárok nyilatkozatait általában mindenki elolvassa, de a navigátor véleményére csak kevesen kíváncsiak. Pedig a „jobb egyről” is tudnak érdekeset mondani, példa erre Zsiros Gábor, a Racing Factory versenyzője.

Zsiros Gábor, Mediafoto



A 2008-as esztendőre teljesen - és lelkiismeretesen - felújította a Budai Team a Subaru Impreza S8 WRC-nket, de ez persze nem szokatlan tőlük: az ő csapatuk egyike azoknak a műhelyeknek, akiknek csak nagyon ritkán áll meg autójuk a futamokon. A technika felfrissítése azonban nem látszik, különösen nem annyira, mint a sárga szín, amilyenre idén fényeztük a kocsi. Egerben sokan kérdezték tőlünk, miért pont ezt választottuk? Nos, sokat gondolkodtunk azon, hogy mivel tudnánk kitűnni a többi Subaru WRC közül, különösen hogy tudomást szereztünk egy újabb kék színű Subaru S8 WRC érkezéséről is. Tulajdonképpen nem maradt más választásunk, mint a színén variálni. Egy éve a vb-n Guy Wilks egy sárga Subaruvall ment, gondoltuk, próbáljuk ki ezt az összeállítást. Az ötlet mindenkinek tetszett a csapatból, de megvallom, azért a végén nekünk is furcsa volt látni a kéken megszokott autót...

A pénteki gépátvételen aztán a merészségünk miatt kaptunk hideget és meleget egyaránt, de a többség gratulált a művünkhöz. Az átvételek rendben lezajlottak, és készültünk az esti rajtceremóniára, amit megszokottan a Dobó téren rendeztek meg, több ezer ember előtt! Nagyon szeretem ezt a felvonulást, iszonyú jó érzés a lelkes tömegben lépésben végighaladni! Azok az emberek, akik

órákon át várják a versenyzőket, megérdemlik azt, hogy testközelben lehessenek kedvenceikkal, versenyautóikat megcsodálhassák. Az ott készített fotóikat büszkén mutogatják majd az otthon maradt barátaiknak. Szombaton nyolc gyorsasági szakaszt kellett teljesíteni a versenyzőpárosoknak. Az első körben két szakaszon esett az eső, a harmadikon száraz aszfalt várt ránk. Milyen gumikat rakjunk fel?

A navigátort a szombat esti kód és sötétség kombinációja tette leginkább próbára



Hangzott el a kérdés az első szervizparkban. Rövid telefonálgatás után mi az esőgumiknak szavaztunk bizalmat. Jó döntésnek bizonyult, mert az első szakaszon állt a víz az úton, kockázatos lett volna száraz időre alkalmas gumikkal nekivágni a körnek. Három gyorsasági után az abszolút hetedik helyen álltunk. Nem szoktunk erősen bekezdni,

biztonságos autózással tettük meg az első 40 gyorsasági kilométert. A következő szakaszokon nem változott az időjárás, esett az eső, és a pályák még koszosabbak, felhordásosabbak lettek. A levágós kanyarokban nem ritkán öt centiméter sár állt az úton, amin kb. 140-160 km/h sebességgel kellett áthaladnunk. Nem volt mindig vigyor az arcomon! Ebben a körben egy hellyel előrébb jöttünk, így az abszolút hatodik helyen álltunk az erős mezőnyben. Az utolsó két gyorsasági szakaszra kiegészítő lámpákat szereltek a szervizeink a Subaru orrára, mivel este kellett teljesítenünk ezt az etapot. A mátraalmási pályán sötétben és hatalmas ködben (vagy felhőben?) kellett végighaladnunk, a látótávolság néhol csak 5 méter volt. Mikor bementem a 200 méter egyenest, a végén csak kerestük egyes sebességi fokozatban a JOBB 4-es kanyart! Nagyon rossz érzés volt úgy menni, hogy minden pillanatban leeshetünk az útról a 10-20 méteres árokba. Végül valahogy kiegyckéltünk a gyorsról, egy percet kapva Herczig Norbitól, aki szédületes időt repesztett ezen a szakaszon. Ismét hetedik lettünk, de az vigasztalt bennünket, hogy karcmentesen teljesítettük a napot...

Vasárnap az időjárás kegyesebb volt, nem esett az eső, de a pályák nagyon rossz minőségűek voltak a felázott padkák miatt. Még ki sem értünk az első gyorsra, már egy hellyel előrébb is kerültünk. Sajnos csapattársunk, Turi Tomi Toyota Corolla WRC-je etapon megadta magát, és úgy döntött, hogy nem viszi tovább legénységét! Így a magyar értékelésben az abszolút ötödik helyen találtuk magunkat! Ezután - a kisebb kalandokat, csúszkálásokat leszámítva - hibátlanul teljesítettük a vasárnapi hat gyorsasági szakaszt, és elértük a kitűzött célt. A sárga Subaru jól debütált, próbób olajfolyásokkal, de gondmentesen kibírta a 176 versenykilométert, így 13 pontot gyűjtve várhatjuk a következő miskolci futamot.

AKTÍVABB ÉLET

Miért van szükségem a méregtelenítés folyamatára?

Aktívabb életet akar élni? Szeretné, ha laposabb lenne hasa, fogyna néhány kilót, megszabadulna végre a szorulás kellemetlenségeitől? Hiába vár arra, hogy megszűnjön kimerültsége, hasi fájdalma, kellemetlen lehelete, szebb legyen a bőre, haja, és végre ne kelljen órákat eltöltenie a toaletten hiába? Van megoldás.

Önnnek a Colonix méregtelenítés programra van szükségel! A Colonix Belső Tisztítási Program három termékből áll (Colonix béltisztító, Parani kapszula, KleriTea), melyek különböző módon segítenek az ideális egészség és életerő elérésében. A teljes méregtelenítés elvégzéséhez mindhárom termék párhuzamos használata szükséges. A méregtelenítő kúra elvégzése után az egyes termékeket önállóan is javasolt szedni. A méregtelenítés egy meghatározott ideig tartó folyamat, melynek során elősegítjük a lerakódott mérgeanyagok távozását. A méregtelenítés számtalan módszerrel történhet: méregtelenítő tapasz,



Rendelje meg a Colonix méregtelenítő kúrát és azonnal kezdje meg a méregtelenítés folyamatát! Colonix Hungary Kft. H-3519 Miskolc, Kiskököti u. 25. Telefon: 06-30-298-1757 Zöld szám: 06-80-204-636 Fax: 06-46-506-439 E-mail: info@colonix.hu

méregtelenítő teák, méregtelenítő masszáz és különböző elterjedt méregtelenítő kúrák formájában is. Minderre azért van szükségünk, mert a mindennapi életben számtalan káros hatás éri szervezetünket. A stressz, az adalékanyagok, elektroszmog mind mérgezik szervezetünket. Méregtelenítés alatt kizárólag természetes eredetű táplálékot és folyadékot juttatunk szervezetünkbe, segítve ezzel is a folyamatot. A méregtelenítési programról sokat tudna mesélni az egyik legtehetségesebb hazai

autóversenyző, Hideg Krisztián. A pilóta 2001-ben óriási jetski balesetet szenvedett. A medencéjét ma is csavarok tartják össze, a csontjai elmeszesedtek, emellett csontritkulása is van, sőt az egyik lábfejét sem tudja tökéletesen használni, mégis képes a hazai élvonalában küzdeni. A fiatalember szerint ennek egyik oka a Colonix, amelynek

forgalmazója ellátja termékekkel. „Amióta szedem a terméket, nagyon jó a közérzetem, friss vagyok, ez pszichikailag is jobb érzés.” - mondja Krisztián.

Honnan lehet tudni, hogy itt az ideje megszabadítani szervezetünket a felgyülemllett, salakanyagoktól, parazitáktól? A detoxifikálás és béltisztítás ajánlott mindenkinek és a következő előnyökkel járhat: kimerültség megszűnése; fogyás és laposabb has; elősködők kiűzése; bélgázok, felfúvódások, szorulás megszűnése; IBS (Irritable Bowel Syndrome) elkerülése; szebb bőr és haj; pattanások megszűnése; savas visszafolyás, hasi fájdalmak, kellemetlen lehelet, hasmenés emésztési zavarok megszűnése.

Bővebb információ: www.colonix.hu

(x)

Az ezen az oldalon található állításokat az amerikai élelmezési és egészségügyi szolgálat (FDA) nem vizsgálta. Ez a termék nem alkalmazható betegségek diagnosztizálására, kezelésére, gyógyítására vagy megelőzésére. A termék használatával kapcsolatban kérje ki háziorvosa, kezelőorvosa vagy gyógyszerésze tanácsát. A kockázatok és mellékhatások elkerülése végett kérje ki háziorvosa, kezelőorvosa vagy gyógyszerésze tanácsát.

PÁLYA- PARÁDÉ

DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság, Sasad Liget Kupa

Nem kevesebb, mint 170 napig éhezett a szurkolókat a téli szünet, ám április közepén végre ismét élet költözött a Gyorsasági Országos Bajnokságba.

Tóth Csaba

Gyűrű Attila, Bucekó Andor, Jásasberényi Márk

Az idén új főszponzort kapó DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság hét versenyhétvégét magában foglaló 2008-as szezonja a hagyományokhoz híven a Hungaroringen vette kezdetét, ám az FI-es helyszín ezúttal a mostohábbik arcát mutatta a mezőnynek, hiszen a nyárra elkészülő boxutca-nyújtási építkezés kellős közepébe csöppent minden érintett. A több hónapja zajló munkálatok komolyabban persze nem akadályozták a hétvége kiteljesedését, maximum a nézők körében kelthetett kisebb felzúdulást a „dohányos” híd lezárása. Ám ezzel, és a kisebb parkolási gondokkal is példamutatóan birkóztak meg a rendezők, így

a munkások és a versenyzők is a kezük ügyében lévő feladatra tudtak koncentrálni. A pilótáknak márpedig akadt melójuk bőven, hiszen a Sasad Liget Kupán a cseh vendégszereplőknek köszönhetően már pénteken élesben ment a körözgetés. Többek között a belépő-kategóriának számító Suzuki Swift Kupa első versenyére is ezen a napon került sor: A 14 körös száguldás alapján megjegyezhetjük, hogy a tavalyi status quo életben maradt, ezt főként Assenbrenner Tibor és Farkas László többszöri oda-vissza előzése alapján állíthatjuk. Az idei első összecsapásból Asi került ki győztesen, igaz előnye még egy nyúlfarknyi sem volt a Főnix



Motorsport Egyesület versenyzője előtt. Harmadik helyen a 16 éves kora ellenére is sikeres ex-ralikrossz versenyzőnek titulálható Lendvai István fejezte be a versenyt. Vasárnap Farkas indulhatott a pole pozícióból, vezető helyét azonban csak fél távig tudta megtartani, majd Asi sokadik tiszta előzési kísérletének már meg kellett adnia magát, Lendvai ismétlődő lökdösődésének viszont hősiesen ellent tudott állni. A befutónál a kettős győzelemmel nyitó Assenbrenner örülhetett a legjobban, a ceglédi pilótát Farkas és Lendvai kísérhette pezsgőzni. A Kistúra mezőnye szintén pénteken gördült először aszfaltra, és ez a kategória is meglehetősen izgalmas futamokat hozott. Az első versenyen a pole pozícióból induló címvédő, Zentai Sándor kuplunghibája miatt lefulladt a rajtnál, innen kellett a mezőny után erednie. Sajnos a Swift Proto pilótája többször is hibázott a túl nagy sietségben, és bár megpördülései ellenére megszerezte a második helyezést, ám ehhez Dinka Róbert technikai gondja is kellett. Zentaival ellentétben Pap Zoltán eleve a mezőny végéről vágott neki a versenynek, és innen hozta fel Opel Astráját a negyedik helyre. Egy

A formautók versenyében előbb Nissany, majd Eszenyi diadalmoskodott, de lehet, hogy a beugró Bódis Kálmán mégis mindenképp jobban örült



Walter Csaba vadonatúj Porschéja végül nem bírt a Brokernet Silver Stínggel, Aschenbrenner Tibor viszont dupla győzelmet aratott a Suzuki Swift Kupában

DUNA AUTÓ
az autóváros

NÉVADÓ

2008-ban a Duna Autó nevét adta az autós gyorsasági bajnoksághoz. Az „Autóváros” tudni kell, hogy 2005. január 1-ével alakult meg, és átvette a Duna Interservice Kft., a Nissan Rapid Kft., valamint az Óbuda Autó Kft. tevékenységi körét és tapasztalt munkatársait, így biztosítva az ügyfelek számára a folytonosságot, a szakmai hozzáértést és a megbízhatóságot. Fő tevékenységei:

Chrysler-Jeep-Dodge, Honda, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Seat, Skoda, Subaru, Volvo gépjárművek értékesítése és szervizelése, illetve Volkswagen gépjárművek szervizelése. Emellett használt autók értékesítésével, karambolos gépkocsik javításával, márkafüggetlen vizsgáztatásokkal is foglalkoznak Budapesten, a Zay utca 24 szám alatt.

Történt ugyanis, hogy a pilóta, beszámolója alapján, „nem talált” szabályos 16 collos gumikat, így 15 collos slick abroncsokat szereltetett autójára, ami hatalmas fórhoz juttatta a 27 éves bajai versenyzőt. Második, illetve saját számítása szerint első helyen Déri Tamás haladt át a kockás zászló alatt, akit a többszörös csapatbajnok Gál Szabolcs és Solti Attila követett. 24 órával később a Déri Brothers különszáma színesítette a történeket, hiszen Tamás mellé András is felzárkózott az élmezőnyben, sőt az idősebb



másik volt kupa-autóval Walterné Dancsó Adrienn nem volt ilyen kegyes a mezőnyhöz, és Zentai hibájára kíméletlenül lecsapva elhappolta a vezető helyet a startnál, majd vissza sem nézve aratott rajt-cél győzelmet. Harmadik helyen Mohácsi Ákos végzett egy újabb, de gyengébb Suzukival. Másnap szintén Walterné kezdett az élen, ám féltávnál az addig második helyen autózó Blaskovits Tamás elé

került a Honda Civic-kel és futamgyőzelmet szerzett. A harmadik helyen Dinka Róbert Hondáját intette le a kockás zászló. A Renault Clio Kupa ideai első versenye meglehetősen kérdőjelesre sikeredett, hiszen Vizin Tamás ugyan ellentmondást nem tűrő autózással nyerte meg a futamot, ám a versenytársak a leintés után mégis ellentmondtak a kialakult végeredménynek.

testvér rögtön az élre tört. Kettejük paradicsomi uralkodásába csak Gál szólt bele, aki előbb Tamást, majd némi lökdösődést követően Andrást is maga mögé utasította, megszakítva ezzel győzelem-aszályát. A civilben klíma-technikusként tevékenykedő pilótát a Déri-testvérek kísérhette el a dobogóra. A szintén új főtámogatóval gazdagodó Igol

lóerős boxer hangjánál is tisztábban hallhatta, olyan közel ment hozzá a sokszoros bajnok a BOVI Motorsport Silver Stíngjével. Három oda-vissza előzést követően féltávnál ért véget a csata, amikor Rácz lélegzetvételnyi előnyét stabil vezetéssel kovácsolta pár körön belül, majd Walter melegező gumijainak is köszönhetően a leintésnél már fél perces fölényt regisztráltak. Harmadik helyen az

élmenő szerepét, amit sikeresen megtartott a leintésig. Harmadik helyen a győztes autó büszke tulajdonosa, Bódis futott be a betegeskedő kupás 996-os géppel, megelőzve Perényit. Ötödik-hatodik helyen az utolsó körökben győnyörű kakaskodást bemutató Fekete Krisztián és Szamosvári érkezett célba. Fekete ezen a hétvégén a BOVI Motorsport harmadikszámú, ex-Móczár Porschéjének

NEOLOG JÁTÉK

Nyerje meg a különleges Neolog karórát!



Arman Emami egy teljesen új koncepciót alkotott az idő méréséről. Szakított minden eddigi szokással, és szabadalmaztatott módszerével úgy mutatják a Neolog órák az időt, ami az valójában - mennyiségként. Mindezt sikerült egy olyan formatervebe ágyazni, mely eleganciájával minden tekintet magával ragad. Különleges kivitele pedig nemcsak megkülönbözteti minden egyéb órától, de tökéletességet és professzionalizmust sugall. Az első modell, az A-24 II méltán nyerte el a világ két legrangosabb formaterve kítüntetését (red dot és good design) az új koncepció, illetve az óra kivételes kialakításának és gyártásának minősége miatt. A mutatók és a számjegyek már a múlté. Egy új korszak kezdődött az idő mérésben.

Azon Olvasóink között, akik hibátlanul felelnek a következő kérdésre, kisorsolunk egyet ebből a különleges karórából.

Magyar idő szerint hány órakor kezdődött az idei bahreini F1-es futam?

A választ **május 20-ig** várjuk az alábbi címrre: 3504 Miskolc PF. 90.

E-mail-en beküldött megoldásokat is elfogadunk, ezeket a rejtveny@formula.hu-ra várjuk. Mindkét esetben kérjük írják rá a borítékra, vagy jegezzék meg a levélben: **NEOLOG JÁTÉK**

www.neolog.hu

INNOVARIS KFT



A kipördülő Wéber Gábor csúnya balesetet szenvedett, több napig kórházban kellett maradnia a pilótának.



kormányát tekergette, egyre növekvő tempóval. A Seat Leon Szuperkupában kevés változás csigázta az érdeklődést az idény előtt, ám a kategóriától megszokott izgalmas versenyek ezúttal is kiváló előjelek voltak. Az első, szombati verseny két szempontból sem volt éppen felhőtlen. Egyrészt a rajtnál a zuhogó eső miatt a körülmények jobban hasonlítottak egy autósóshoz, mint egy autóversenyhez, másrészt Wéber Gábor hatalmas balesete sem lesz kellemes emlék senkinek. A korábbi kétszeres Clio-bajnok a Mansell kanyarban veszítette el uralmát a Leon felett, ami pont Bárkovics Zoltán padlógázon száguldó autója elé perdült. A kapuvári pilóta már nem kerülhette el az ütközést, ami nagyjából 100 km/h-s tempónál következett be. A baleset nagyságát jól mutatja, hogy Wéber autójában a bukócső kifli-alakot vett fel, ezzel védve meg a 37 éves pilóta életét. A korábbi szimulátor-világbajnok sérülések nélkül úszta meg a balesetet, és csak pár napig kellett kórházban maradnia az eset után, ami sajnos nem

mondható el vadonatúj, 2008-as versenyautójáról. A piros zászlóval megszakított száguldás folytatásában a pole pozícióból rajtoló címvédő, Kiss Norbert dominált. Második helyen a végig szépen autózó 19 éves Hatvani Bálint érkezett célba, megelőzve Brachna Dávidot és a kényszerűségből a tizennegyedik helyről előretörő Michelisz Norbertet. A Renault Clio Kupa tavalyi bajnoka vasárnap sem fogta vissza magát az új környezetben, és ezúttal előnyösebb rajtpozícióból rajtolva, jelentősen odapörkölt az ellenfeleknek. Egészen pontosan tíz másodpercet adott nekik, vendégként, ajándékba. A 24 éves mohácsi pilóta otthonosan mozgott az új kategóriában, és korán megszerzett debütáló győzelme szinte hadüzenetnek hatott az idénynitón. Második helyen a fékekre panaszkodó Kiss, harmadikon Brachna kiesése után Hatvani végzett. Az ACIS Formaautó kategória idénynitójának körülményeire nehéz szavakat találni. Ha a Seat futamát autósósként jellemeztük, ezt a

versenyt csak áradásként írhatjuk le. A rajtnál pályán lévő csapadék mennyiségét jól mutatja, hogy az első körben a mezőny mögött haladó Subaru Impreza WRX Safety Car könnyedén tudta tartani a tempót az utolsókkal. Meglepetésre a vezetést Chanoch Nissany ragadta magához, aki korábbi nedves ózdkodását úgy tűnik sikeresen levetkőzte új csapatánál, a Főnix Motorsportnál. A többszörös bajnok kocsija felújítása miatt egy régi-új autóval is állt rajthoz, ez ugyancsak nem könnyítette meg dolgát. Nissany mögött egészen fél távig Rácz István és Pödör Balázs haladtak, ám utóbbi kicsúszott, előbbi pedig a technikai viccelt meg egy rosszízű tréfa erejéig. Ugyancsak a pálya mellett találta magát Rátkai Ferenc is, ami visszaszóltotta a pályára a Safety Cart. Az újraindítást követően már nem sokat változott a helyzet, így Chanoch abszolút megérdemelten, nagyszerű teljesítménnyel szerezte meg a győzelmet. Második helyen az egészségügyi problémák miatt visszavonult Bús Attila tavalyi autóját kormányzó Eszenyi László fejezte be a viadalt, ám a nulla

VENDÉGEK

A magyar-cseh közös idénynitónak köszönhetően a Sasad Liget Kupa alkalmával a Hungaroringen vendégeskedett a cseh bajnokság mezőnye is. Az arrafelé némileg bővebb költségvetésből gazdálkodó csapatok magyar szemnek szokatlanul színes és magas színvonalú autóparkot vonultattak fel. A nagyobb kategória küzdemeiben nem kevesebb, mint négy ex-DTM autó indult, két Audi A4 és két Mercedes C Klasse is nevezett. A mezőnyben azonban autózott még GT1-es Pagani Zonda, GT3-as Lamborghini Mucielago és Porsche 997 GT3 Cup, pár BMW M3 GTR és a Vonka Racing 996 GT2-es autója is, amely abban a bajnokságban mindössze egy gyengébb top10-es helyezésre elegendő.

tesztkilométerrel és a mezőny legerősebb autójával az evezőversenyre érkező veszprémi versenyzőnek már a célba érés is hatalmas eredmény volt, csakúgy, mint Bódis Kálmánnak, aki örömtáncot járt harmadik helye miatt. A 2002-es ACIS Formaautó bajnok Eszenyi és Dallarája másnap szárazon már nem érte be a célba érkezéssel, hanem egyből a leggyorsabban tette meg ezt. A rajtnál ismét a harmadikszámu autóját használó Chanoch jött el a legjobban, ám előnye a körök előrehaladtával folyamatosan csökkent. Eszenyi előbb Pödört, majd öt körrel a leintés előtt Nissanyt is megelőzte. A kockás zászló lendüléséig nem is változott a helyzet, Eszenyi tehát győzelemmel debütált télen vásárolt autójával, Chanoch második, Pödör harmadik helyével vigasztalódhatott. A mezőnynek mindössze két hét pihenője lesz a DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság újabb fordulója előtt, amit a Sárvár melletti Pannónia-Ringen rendeznek majd május második hétvégéjén.



FURCSA ÉVADNYITÓ

Az A.C.S. Motorsport nem az eredeti tervek szerint, de értékes pontokat szerzett

Meglehetősen neves vendégversenyzői akadtak az A.C.S. Motorsportnak az idénynitó versenyhétvégén, és be is váltották a hozzájuk fűződő reményeket.

TCS, Gyűrű Attila



Miután a tavalyi idényzárón debütáló, akkor két dobogós helyet elérő Kiss Pál Tamás új autója csak májusban érkezik majd meg, a fiatal pilóta és menedzsere úgy döntött, az utolsó pillanatban faképnél hagyja az A.C.S. istállót, és csak a második futamon, saját kocsival próbálja ki magát. Ez a váratlan esemény, és a tavaly év végén a csapatnál egy ismerkedő versenyt már autózó, ott pontot szerző Lovas Tamás bokasérülésből adódó távolmaradása felszabadította Ács Zoltán csapatfőnök mindkét autóját, ám a betontorpedók természetesen nem maradtak

kihasználatlanok. A csapat világoskék autójába a nyolcszoros magyar bajnok Rácz István fészkelhette be magát, a pirosba pedig az elmúlt esztendő kúraaautó bajnoka, Bódis Kálmán ülhetett be.



Az első versenyhétvégén két beugró pilótával állt rajthoz az A.C.S. Motorsport

A szombati versenynap Bódisnak sikerült jobban, hiszen kiváló harmadik helyet szerzett a roppant nehéz, esős körülmények közt zajló futamon. Rácz az első versenyen nem érkezett

célba, másnap azonban javított, és száraz pályán negyedik helyen érkezett célba. Bódis ismét harmadik tudott lenni, ezúttal a Formula Renault csoportban. Bódis Kálmán a hétvége után így nyilatkozott a tapasztalatokról: „Nagyon örültem a váratlan lehetőségnek, megtisztelő volt az A.C. S. megkeresése. Az autóval semmi baj nem volt, igaz kijött, hogy az erősebb kocsikkal nem tud lépést tartani. Hogy az első futamon harmadik lehettem, mégis azt bizonyítja, hogy nem mindig az erős autó a nyerő.” Csapatátársa, Rácz István így vélekedett: „A rajtom a második versenyen nagyon jól sikerült, feljöttem azonnal az ötödik helyre, aztán egy-két körön belül sikerült Rátkai Ferit megelőznöm. Később láttam, hogy a többiek szakadnak le rólam, és nem is nagyon erőltettem a dolgot, a negyedik hely nekem teljesen jó lett volna. Aztán egyszer csak elkezdett közeledni, erre én is elkezdtem gyorsabban menni. Egy lekörözésből azonban olyan rosszul jöttem ki, hogy egyenesben simán el tudott menni mellettem. Féktávon ugyan sikerült visszavágnom, de mivel ő később fékezett, nem tudott megállni, és megforgott az egyes kanyarban. Így simán el tudtam mellette menni. Nagyon élvezetes verseny volt.”

MÉRFÖLDKŐ

Főnix Motorsport: Az egyik legnépesebb magyar csapat idén új autókat is bevet

Közel húsz éve alakult meg a Főnix Motorsport Egyesület, de olyan változások talán még soha nem köszöntöttek a csapatra, mint amilyeneket idén év elején élt át az istálló.

TDK

RacingBabes Agency, GYR



Mintha teljesen újjászületett volna az egyesület: komoly autók és tehetséges pilóták érkeztek az istállóhoz. Walterné Dancsó Adrienn, a csapat főnöke elmondta, hogy a téli szünetben három darab 911-es érkezett hozzájuk a Porsche Szuperkupából - talán ez a legfontosabb változás a boxutca első garázsában. A gyönyörű szép kocsik új arculattal gurulnak a Hungaroringre, az egyikben Walter Csaba, a másikban Szamosvári Béla, a harmadikban Perényi Zoltán ül majd, és céljuk természetesen nem lehet más, mint a bajnoki cím megszerzése. Ugyancsak fontos változás az F1-et is megjárt,

többszörös magyar bajnok Chanoch Nissany leigazolása, aki 2008-ban is meg akarja védeni elsőségét.

Egy Seat Leont is láthat a közönség a Főnix színeiben versenyezni, a spanyol méregzsák volánja mögött El Mola Amr foglal majd helyet. A Cserkúti József szakmai vezetése mellett tevékenykedő alakulat mindezek mellett még 10 igazolt pilótával büszkélkedhet: Barna Gábor, Borbély Péter, Borbély Zsolt, Deli György, Dr. Grigalek Gábor, Farkas László, Farkas Roland, Pap Zoltán, valamint az egyik Porsche pilótájának két fia, Szamosvári Attila és Tamás is a csapat licensze alatt próbál szerencsét a hazai és nemzetközi bajnokságokban.

Az istálló vezetője, Walterné Dancsó Adrienn sem akasztotta persze szögére a sisakját amiatt, mert a nagyobb versenyzői létszám miatt megszorodtak a teendők Főnix Motorsport háza táján. A hölgy 2008-ban is a tavalyi autójával, egy F-es Opel Astrával tör a bajnoki címre, és csapatban sem lehet más célja, mint a team tavalyi első helyének megvédése.



Walterné Dancsó Adrienn Astrája, El Mola Amr Seatja és az F1-et is megjárt Chanoch Nissany Colonija is a Főnix Motorsport garázsában készül a gyorsasági futamokra

Szamosvári Béla, Walter Csaba és Perényi Zoltán 2008-ban három csúcs-Porschéval vágnak neki a bajnokságnak





KÉT AUTÓ, KÉT FAVORIT

Ismét a jó szereplés a cél

Átalakult 2008-ra a gyorsasági bajnokság egyik legeredményesebb formaautós egyesülete: a Patkó Autósport idén csak két autóval küzd a szériában. A cél azonban most is a legjobb eredmények elérése.

TÓTH, GYÖRŐ ATTILA



Az egyesület csapatfőnöke, Szigetvári Mátyás már tavaly bejelentette, hogy a jobb eredmények érdekében az idén nem szerződött két pilótánál többet az istállóhoz, az ülésekre pedig azonnal akadtak jelentkezők. Az egyesület autóját, a piros-sárga kétliteres Formula Renault-t a 2005-ös magyar bajnok, Pödör Balázs vezeti, míg egy Dallara volánja mögött az egyre jobb formába lendülő Eszenyi László foglal helyet.

A 2008-as felállással Tóth Tamás, a Patkó Autósport elnöke is elégedett, hiszen a versenyzők tapasztalata a rendelkezésre álló technikával együtt alkalmas arra, hogy eleget tegyen a szponzorok elvárásainak. Bizonyíték erre, hogy már az első versenyhétvégén, a cseh formaautós mezőnnyel felduzzasztott bajnoki futamokon is szépen szerepelt az egyesület. Pödör Balásznak, a csapat tapasztaltabb pilótájának például egy harmadik helyet sikerült elcsípnie a vasárnapi erőpróbán:



A versenyzők tapasztalata a rendelkezésre álló technikával együtt alkalmas a jó eredmények elérésére

„Szerettem volna megnyerni a versenyt, de a kategóriában a sokkal erősebb kocsik ellen ezúttal nem volt esélyem. Sajnálom, hogy Rácz Pisti az utolsó rajtkockából indult, mert vele nagyon jól küzdhettem volna. Kár, hogy nagyon kevés Renault-val indult a szezon, de

tudom, hogy jönnek majd még pilóták, egész szép kis mezőny lesz az év közepe felé.” - nyilatkozta a sportoló. Eszenyi Lászlónak ezúttal jobban kijött a lépés, elsőre második, másodikra első lett: „Szombaton csak ismerkedünk az autóval, az a legfontosabb eredmény, hogy célba értünk, és nem törtük össze. Nagyon erős a kocsi, és bünteti az ember minden apró félrenyúlását,

vagy mellényúlását, ezért nagyon oda kell rá figyelni. Mentem, ahogy elvárható, de azt, hogy dobogóra tudjak állni, nem vártam.” - újságolta mosolyogva a futam után, de másnap még boldogabban nyilatkozott, hiszen megnyerte a versenyt.

BOVI-DÁMSÁG

Dupla Brokernet Silver Sting-győzelem az első hétvégén

Sikerrel vette fel a kesztyűt a megerősödött mezőny ellen a Bovi Motorsport a Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság 2008-as idénynyitóján.

TCS, GYR



Az idén tizenöt éves Bovi Motorsport három jól felkészített autóval és nagy reményekkel érkezett a Hungaroringre. A pilóták nem álltak könnyű feladat előtt, hiszen a csapatfőnöki teendőket is ellátó Bódis Kálmán, valamint Rácz István az ACIS Formautó kategóriában is versenybe szállt az A.C.S. Motorsport színeiben, egy-egy 2000-es Formula Renault nyergében. Az istálló versenyzőit a plusz terhelés azonban nem zavarta, és a team ezúttal sem okozott csalódást szurkolóinak: Rácz István megérdemelten aratott kettős győzelmet az Igal Nagytúra kategóriában a csapat által épített és a télen jelentős fejlesztéseken átesett Dubai-menő Brokernet Silver Sting volánjánál. A nyolcszoros magyar bajnok taktikus, de villámgyors versenyzéssel tulajdonképpen simán nyerte mindkét futamot, és kaparintotta magához a vezetést az összetettben rögtön az idény elején. Bódis mindkét versenynapon a kiváló harmadik helyet szerezte meg, az ő általa kormányzott 996-os kupás Porschénél jóval erősebb gépeket is felvonultató mezőnyben.

A 2005-ös szezonban az év autóversenyzőjének választott pilóta ezt az eredményt a Formula Renault ülésében is meg tudta ismételni, még hozzá egy kaotikus esőáztatta versenyen az ACIS Formautó kategóriában.



Bódis Kálmán és Fekete Krisztián Porschéval igazán ütőkép csapatot vonultat fel a BOVI Motorsport 2008-ban

A csapat harmadikszámú autójának, az ex-Móczár 996 RS-nek volánját ezen a hétvégén Fekete Krisztián tekergette. A szekszárdi pilóta villámtempóban barátkozott új rakétájával, hiszen szombaton a hetedik, vasárnap már az ötödik helyen intette le a kockás zászló a sokáig formautóban jeleskedő versenyzőt.



HATÁRTALAN SIKER

Ralikrossz ob - II. futam: Nordring, Fuglau (Ausztria)

A Ralikrossz Országos Bajnokság második fordulójára Ausztriában került sor, közösen a házigazdákkal és a csehekkel. A Zóna értékelésbe is beletartozó eseményen 74 autó sorakozott fel. 29 autóval a legtöbb indulót Magyarország delegálta.

FMS, Kollár



Azokban a divíziókban, ahol erre megvolt a technikai lehetőség, azaz egyformák voltak a szabályok, a három nemzet, valamint a Zóna értékelésbe nevezett más országokból érkezett indulókat egyszerre indították. A nemzeti kategóriák természetesen külön startoltak, így a megszokottnál sokkal több futamot láthattak a nézők. A Divízió I-ben időmérő edzésén Harsányi Zoltán még remek eredményt ért el, de a motorja sajnos meghibásodott, így nem tudta folytatni a versenyt. Kotán Péter számára gyakorlatilag az első kvalifikációs futam volt az első komolyabb lehetőség arra, hogy jó időeredményt produkáljon. 3. helyével, amit a következő kvalifikáció során megismételt, a döntő harmadik helye biztosnak látszott. A harmadik kvalifikációt azonban a nap legjobb idejével megnyerte, így a finálét már az első sorból kezdhetette. Kotán már sokszor vívott kemény csatát Höllerrel, amit most megismételtek. A lámpás rajtot ő kapta el a legjobban, így megelőzte osztrák riválisát, és a célig nem engedte át a vezető pozíciót. A magyar értékelésben Révész Bálint végzett a második, és ifj. Kiss László a 3. helyen. Utóbbi autója a döntő futamban kigyulladt, így nem tudott célba érni. Furkó László a B döntőben ért célba, ezzel megszerezte a negyedik helyezést. Divízió4-ben Tóth Mihály verhetetlennek bizonyult,

nem csak a magyar, de a Zóna értékelésben is az első helyen végzett. Mögötte Balázs András lett a második, míg a szívómotoros Audi-val versenyző Zsigmond Péter a dobogó alsó fokára állhatott fel az esti díjkiosztó ünnepségen.



Az 1,6 literes, kétkerék-meghajtású autók kategóriájában Gorácz Béla diadalmaszkodott, mögötte Csegezi Ákos ért Célba. Újházi Béla a harmadik helyen végzett. Divízió5-ben csak két kvalifikációs futamra mentek ki

a versenyzők, ezek alapján végül Végh Szabolcs lett az első rajtkocka. A döntőben Bánkúti Gáborral fej-fej mellett rajtoltak, össze is ért a két autó. A férfias csatából végül Végh Szabolcs került ki győztesem, olyannyira, hogy a versenyt is megnyerte. Mögötte Bánkúti csak a harmadik körig loholt, motorproblémája ismét megálljt parancsolt a tavalyi bajnoknak. Végül Kulcsár nyakába akasztották az ezüst koszorút. Divízió9-ben Majerszky Gábor megszerezte élete első ralikrossz futamgyőzelmét, pedig ez az első szezonja a szakágban, és ez a pálya is teljesen új volt számára. Az első két kvalifikációs futam alapján az A döntő első sorára is volt esélye, de a jóval erősebb autóval induló Végh Zoltánnal nem tudta felvenni a versenyt. Mivel Végh hibázott a harmadik kvalifikáció során, így Majerszky is úgy döntött, megpróbálja



Az osztrák futamon a magyar ralikrossz mezőny képviseltette magát a legnagyobb autóparkkal. Képeinken a legjobbak, Kotán, Majerszky, Gorácz és Végh autói

elcsípni az első rajtkockát. Sikerült is neki, az A döntőt az élről kezdhette. Az első kanyarokban kapott egy kis lökést innen-onnan, de utána tisztán, csak saját magára figyelve, a versenyt végig vezetve elsőként haladt át a célvonalon.

FELÉLESZTETT HAGYOMÁNYOK

A Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatott

A hazai autósport történetében a válogatott felállítása nem új keletű dolog, de a XXI. században valójában ez idáig még nem működött. Magyar autósport válogatott legutóbb a BBK futamokra látogatott ki, akkor raliban, pályán és hegyen értek el kiemelkedő eredményeket.

FMS



A korábbi hagyományt és sikereket kívánja feléleszteni 2008-ban a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség Ralikrossz Bizottsága. A látványos, izgalmas, aréna jellegű pályákon zajló

versenyág az elmúlt években mind Európában, mind Magyarországon óriási fejlődésen ment keresztül. A magyar ralikrossz elismertségét jelzi, hogy idén immár harmadik alkalommal

adhatunk otthont a sportág legrangosabb versenysorozata egyik futamának, az Európa Bajnokságnak. Ezeken, és még néhány külföldi futamon a magyar versenyzők bebizonyították, hogy a helyük van az európai élmezőnyben. Az elmúlt években - a magyar bajnokságban, illetve külföldi versenyeken - elért eredményeik alapján a szakág vezetése összeállította a 2008-as Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatottat, akik az idei évben legalább öt-öt Eb futamon képviselik hazánkat. A válogatott igazi nemzeti csapatként egységes megjelenéssel fog részt venni a futamokon, ezzel is erősítve és népszerűsítve Magyarországot, illetve a magyar technikai sportot.

A válogatott tagjai



Bánkúti Gábor	
Született:	1977. január 13.
Első OB verseny:	1995. április 17. Szombathely
Futamok száma:	112
Futamgyőzelmek:	35
Országos bajnoki címek:	6 (1996, 1999, 2003, 2004, 2005, 2007)
Országos Bajnokság II. hely:	4 (1995, 1997, 2000, 2001)
Országos Bajnokság III. hely:	1 (1996 Abszolút)
RCB Bajnoki Cím:	1
Európa Bajnokság:	12. helyezés kétszer (2006 és 2007)
Európa Bajnoki futamok:	4. helyezés kétszer; 5, 6, 9 és 10. helyezések (2006 és 2007)
Német Bajnoki futam:	2. helyezés
Interkontinentális futam:	3. helyezés
Közép-Európai Zóna futam:	3. helyezés

Versenyautó: Peugeot 206 GT
Divízió I A.
1600 cm³ szívó 215 LE



Harsányi Zoltán	
Született:	1966. október 10.
Első OB verseny:	1989. Cserénfa
Futamok száma:	104
Futamgyőzelmek:	27
Országos Bajnoki Címek:	3 (2005, 2006, 2007)
Országos Bajnokság II. hely:	1 (2004)
Országos Bajnokság III. hely:	4 (1999, 2000, 2001, 2002)
Európa Bajnokság:	19. helyezés (2007)
Európa Bajnoki futamok:	11-16. helyezések
Közép-Európai Zóna Bajnokság:	1. helyezés (2005)
Közép-Európai Zóna futam:	2. helyezés (2006)
Versenyautó:	Mitsubishi Lancer EVO 5
Divízió I	2000 cm ³ turbós 550LE, 750NM



Kotán Péter	
Született:	1967. szeptember 26.
Első OB verseny:	1987 Ádánd
Futamok száma:	157
Országos bajnoki	1
Futamgyőzelmek:	48
Országos Bajnoki Címek	12x, ebből abszolút: 8x ('92, '93, '94, '95, '96, '97, '98, '00) kategória: 4x ('92, '93, '94, '95)
Országos Bajn. II. hely:	1x ('99)
Országos Bajn. III. hely:	3x ('03, '04, '06)
Európa Bajnokság:	15. helyezés (2001)
Európa Bajnoki futamok:	7. helyezés ('01) 9.helyezés ('06) 10.helyezés ('98, '02)
Közép-Európai Zóna Bajnok:	2x ('95, '00)
Közép-Európai Zóna Bajn. II. hely:	1x ('96)
Közép-Európai Zóna Bajn. III. hely:	1x ('98)
Osztrák Bajnok:	1x ('95)
Osztrák Bajnokság II. hely:	1x ('96)
MNASZ elismerések:	Év Autóversenyzője 2x ('97, '00)
A Ralikrossz Örökös Magyar Bajnoka	

Versenyautó: Ford Focus T16 4x4
Divízió I.
2000 cm³ turbós 512 LE, 659 Nm



Révész Bálint	
Született:	1954. október 29.
Első OB verseny:	2001
Futamok száma:	70
Futamgyőzelmek:	10
Országos Bajnokság II. hely:	1 (2003)
Országos Bajnokság III. hely:	2 (2004, 2007)
Közép-Európai Zóna futam:	4. (2007)

Versenyautó: Mitsubishi Lancer EVO VIII
Divízió I.
2000 cm³ turbós 520 LE / 620 Nm

MAGYAR- DAKAR

Sainz győzelmével zárult a Közép-Európa Rali

A januárban elmaradt Dakar pótlására április végén Magyarországra és Romániába érkeztek a „sivatagi show” nagymenői, bajnokai. A siker garantált volt.

Papp Eszter

ASD (DPFI), BA, JM



A Közép-Európa Ralira keresztelt futam mezőnyét szerencsére többször is láthattuk, a 114 motoros, 84 autós és 40 kamionos trió jó néhányszor okozott megdöbbenést a szakaszokon. A „dakaros” különítmény vasárnap reggel rajtolt a Hősök teréről, majd rögtön Dabasra, az első gyorsaságira hajtott. A hazai tereprali bajnokság egyik állomása rögtön komoly leckét adott a mezőnynek. A motorosok között a tavalyi Dakar győztes Cyril Despres kicsit állítatott a motorján, nem tett fel rögtön mindent „egy lapra”, így majd másfél perccel végzett a spanyol Marc Coma mögött, és egy hajszállal Viladoms előtt. A quadosok között - mivel külön értékelték őket - a magyar bajnok, Szabó László lepipálta az egész mezőnyt, utolsó helyről egyből az élről várta a folytatást. Az autósok versenyében az előzetes jóslatok beigazolódtak: a spanyol rali világbajnok, Carlos Sainz bizonyult a leggyorsabbnak. A

Volkswagen színeiben versenyző sztár több mint fél perccel érkezett az örült tempót diktáló Robby Gordon előtt a célba. A félelmet keltő, kétkerék-meghajtású Hammerrel az amerikai játszva közlekedett. A Mitsubishi-pilóta, kilencszeres Dakargyőztes Peterhansel az első szakaszon csak negyedik lett. A kamionosok versenyében a MAN-t irányító Hans Stacey a fő befutó, aki rögtön magához vette az elsőséget, és a verseny végéig meg is tartotta azt. A magyarok között ketten is pórul jártak, szerencsére búcsúzni sem Kristóféknak, sem a felborult Palikéknak sem kellett. A mezőny a dabasi tekergést követően egy komolyabb etapon Erdélybe vette az irányt. A cudar körülmények, a hóolvadás, a vízfolyások alaposan megnehezítették a rátermett versenyzők dolgát, ráadásul emiatt a gyorsasági szakasz felét törölték is. A második napon a kétkerekűek versenyében a

francia Casteu teljesítette leggyorsabban a távot, és a többiek problémájából adódóan komoly előnyre is szert tett. A nagy esélyes Despres, épp úgy, ahogy Viladoms, eltévedt, ami a meghibásodott navigációs rendszernek volt köszönhető. Marc Comát nem a technika, hanem egy határozott esés intett óvatosságra, később térdfájása miatt kiesésre. Az autósoknál Peterhansel átvette a vezetést Sainztól. De Villiers Volkswagen-jének ablaktörője, míg Chicherit autójának a felfüggesztése mondta fel a szolgálatot. A délutáni szakaszon Depping száguldott a leggyorsabban, így ekkor az összetettben már a harmadik volt. A szűk, kanyargós szelektívekkel a kamionosoknak igencsak meggyűlt a bajuk, gyakran elakadtak, ha meg nem ez fordult elő, akkor valamilyen műszaki hiba lépett fel. A harmadik napot továbbra is Nagybánya körül töltötte a mezőny - a nagy víznek és a sárnak



köszönhetően ismét egy csonka szakasszal. A motorosoknál, a korábban a Szalay csapat színeiben induló Katrinak volt a nyertes, ezzel felzárkózott Casteu mögé az abszolút második helyre. A négykerekűek csatájában a szakaszgyőzelmeken De Villiers és Sainz osztozkodott, igaz az utóbbinak a délelőtti gyorsaságin akadtak problémái: pársodni kezdett Volkswagenjének az ablaka, majd elromlott az ablaktörő, tetőzve a bajt még a váltókar is eltörött, végig kettesben kellett teljesítenie a távot. Az egykori „sivatagi” győztesnek, Masuoka Hirosinak sem lesz ez a futam a szívébe zárva, navigátora furcsa sérülése miatt kényszerült feladni a versenyt. (Defektjük miatt, a pálya szélén megálltak kereket cserélni, amikor mellettük Sainz kicsit túlsúszott, korrigálás közben elsodorta Pascal Maimont, és a Mitsubishis mitfaremek eltört a bokája.) A kamionosoknak továbbra is a szűk utak okoztak komoly fejtörést; értékelhetetlenné vált egyik szakaszuk, amikor a lerobbant autók mellett csak „vonatozva” csorogtak lefelé. A romániai kiruccanást befejezve Debrecen felé vették az irányt a versenyzők, majd az első napi gyorsokra visszatérve nem messze a fővárostól folytatták útjukat. A táborfalvai szelektív továbbra is azoknak kedvezett, akik rendelkeztek néminemű ralis múlttal, hiszen vékony ösvényen, fasorral övezve vezetett a pálya. A hátrányát faragva Despres

Peterhansel defektet kapott, ami nem is lett volna olyan nagy baj, ha passzolt volna a pótkerék, így néhány percükbe került, mire rögzítették a csereelemet.

komolyan a lovak közé csapott, ugyanis majd két percet vert rá a többiekre, köztük az élen álló Casteura. Az autósoknál a dabasi szakaszt a Volkswagenes De Villiers, míg a lőtéri szelektívet a BMW-s Al Attiyah nyerte meg. Az élen azonban ez nem okozott változást, továbbra is a kilencszeres Peterhansel vezet De Villiers előtt. A motorosoknál Casteu, a kamionosoknál Stacey előnye egyre nagyobb lett. A ralis különítmény a következő napokra a Balaton



KÜLÖN VERSENY

A magyar Dakar-különítmény hazai pályán külön csatát folytatott a legértékesebb pozíciókért. A presztizsharcot végül a Kis-Czeglédi páros nyerte Nissanjával (ez az összetettben a 13. helyet jelentette), mögöttük a verseny szervezéséből is oroszlánrészt vállalt, Opel-lel induló Szalay végzett (15.). A Varga-Pocseg kettős a 18., a Liszi-Fenesi páros a 20., a Palik-Darázsi duo a 22. lett.

felvidékét foglalta el. A kemény lőtéri szakaszokon többen „elvéreztek”: közülük a legnagyobb, vagyis leglátványosabb De Villiers esése, vagy inkább bukfence volt. Hatalmas tempójának meglett az eredménye, de hat szaltó után szerencsére épségben szálltak ki az autóból. A dél-afrikai pilóta, Al Attiyah a lőtéren motorhiba miatt kényszerült búcsúzni. Peterhansel defektet kapott, ami nem is

lett volna olyan nagy baj, ha passzolt volna a pótkerék, így néhány percükbe került, mire rögzítették a csereelemet. A kerékkel gyűlt meg a nagy fekete óriás pilótájának, Robby Gordonnak is a baja, az övé ugyanis kitört. A mezőny élmenői a sok technikai probléma ellenére nagyon kemény csatát vívtak az előnyösebb pozíciókért. A rali világbajnok Carlos Sainz és a kilencszeres Dakar-győztes között az utolsó gyorsasági előtt csak 18 másodperc volt a különbség, így a végsőkgig ment a csata, amiből a



búcsúzott, a legdíszesebb trófea azonban David Casteuélett, mögötte csapattársa Lopez, majd Duclos érkezett - mindhárman KTM-mel versenyeztek. Az első alkalommal meghirdetett quad kategóriát a francia Hubert Deltriau (Polaris) nyerte, honfitársa és barátja, Chirstophe Declerck (Yamaha) előtt. A kamionosok versenyében az utolsó Dakarhoz hasonlóan az MAN-es Hans Stacey a Közép-Európa Ralin sem talált legyőzőre, és rajt-cél győzelmet aratott.

KERESZTÜL MINDENEN

KER: X-Raid Team teszt a veszprémi lőtéren

Bár az „igazi” Dakar idén elmaradt, mi magyarok nyertünk ezzel, hiszen testközelből csodálhattuk meg a terepralisok krémjét. És még a versenyig sem kellett várnunk, előtte egy héttel például már a BMW-sek is tesztelték a híres-hirhedt veszprémi gyorsot.

Bertalan Miklós

ATP

A müncheniek idén is félgyári csapatot indítottak, ami azt jelenti, hogy a gárdát nem BMW, hanem X-Raid Team névre keresztelték. Az is sokat mondó, hogy a X-Raid Team csapatfőnökét Sven Quandtnak hívják, és ennek a családnak a tulajdonában áll a BMW AG jelentős része... Az istálló tagjai a lőtéren próbálgatták az X3CC névre keresztelt dízelmotoros szörnyetegeket, három pilótájukból (Bruno Saby, Guerlain Chicherit, Nasser Al-Attiyah) előbbi kettő volt jelen. Utóbbi csak azért nem, mert egy évben



36 versenye van, és számára minden pihenőnap ajándék. Bruno Saby - aki „B”-s Peugeot 205-tel, és „A”-s



A verseny előtti két hétben a csapatok többsége már Magyarországon tesztelt, nem is akárhol, hanem az egyébként a futam egyik helyszínül is szolgáló Veszprém melletti lőtéren.

SZÁGULDÓ TEHERAUTÓK

Az MAN és a versenysport: A német gyártó számos műfajában érdekelt

A Közép-Európa Ralin láthatta a közönség, mire is képesek azok a teherautók, amelyeket az MAN a tereprali igénybevételeire alakított át, és amelyek közül az egyik meg is nyerte a viadalt.

MS

BA, JM



A legutóbbi Dakaron összesen 22 járművel az MAN volt a legnépszerűbb márka a kamionok osztályában. Ami talán nem véletlen: a gyártók autói közül ezeknek a járműveknek a meghibásodási rátája a legalacsonyabb. Ennek tükrében talán senkit nem lepett meg, hogy az idei sivatagi csata elmaradása miatt április végén Magyarországon és Romániában egymásnak akaszkodó teherautós versenyzők nagyobbik része megint csak a német márkával állt rajthoz, és a jellegzetes piros színű autóval versenyző, Dakar győzelemmel is büszkélkedő holland Hans Stacey megint ellenállhatatlan volt, és megnyerte a futamot. Mögötte az első húszban még hét MAN-t intettek le, melyek közül a legtöbb szurkolást minden bizonnyal a magyar színekben induló hármasok, a 9. helyezett Szallerék, a 11.-ként befutó Darázsiek, és a fekete autóval 19.-ként leintett Szobi Balázs kapta. Utóbbi, a Flex Dakar Team pilótájaként korábbi „szokásához” híven elakadt autósokat is mentett, és lapunk kérdésére elmondta: járműve az eddigi 35 000 versenykilométer alatt egyetlen komoly meghibásodást sem szenvedett el, minden futamon sikerült célba érnie. Jó ha tudjuk, ha versenysport az MAN-nél nem

csak a terepralit jelenti: az egyik legfontosabb széria, ahol a gyár résztvevőként képviselteti magát, a Truck Race, azaz a Kamion Európa-bajnokság. Ez a versenyszéria roppant nagy



Jobbra a győztes Stacey, balra Szobi, Szaller és a Darázsai MAN versenykamionja



népszerűségnek örvend a kontinensen, és a már említett Szobi Balázs, illetve az Oxso Racing részvételével idén magyar résztvevője is lesz szériának. A világ legnépszerűbb versenysorozatában, a Formula-1-ben is találunk MAN-eket. A márka megbízható, robusztus kamionjait számos istállónál használják: ilyen autókkal szállítja felszereléseit a BMW Sauber F1 Team, valamint a Panasonic Toyota Racing, ugyanakkor a német cégtől szerzi be szállítójárműveit a Red Bull Racing, Scuderia Toro Rosso, a Force India és az AT&T Williams is.

CER	
1. Stacey	400
...	
8. Verhoeven	405
9. Szaller	423
10. Echter	409
11. Darazsi	413
12. Juvantený	411
...	
16. Baran	420
...	
19. Szobi	416



VERSENYZŐ SZAKEMBER

Résztvevőként, a 409-as rajtszámú autó navigátori ülésében is szerepet vállal az MAN sportprogramjából a terepralis monstroomokért felelős technikai igazgató, Artur Klein is. A rendkívül kedves és közvetlen szakembert a Közép-Európa Ralin faggattuk.

„Roppant nehéz lenne néhány mondatban felvázolni, hogy miben különböznek az utcai és a versenykamionok. Legegyszerűbben talán úgy tudnám összegezni, hogy a versenyre szánt verziókban számos különleges alkatrész kell felhasználnunk.” - fogalmazott a szakember.

Noha sokak szerint a pót-Dakar „piskóta” a sivatagi show-hoz képest, Klein szerint a viadal legkevésbé sem nevezhető könnyűnek: „A Közép-Európa Rali természetesen teljesen más kihívást jelent, mint a Dakar. Elég csak azt említeni, hogy ezen a viadalon szűk és sok esetben csúszós, sáros szakaszokon kell versenyeznünk. A lengéscsillapítók és a motorok is különleges beállítást igényelnek.”

A kamions tereprali világának legnépszerűbb márkája az MAN, ami arról árulkodik, hogy a csapatok kellően versenyképesnek és megbízhatóan tartják a német vállalat behemójtait. Klein szerint a motorsport más vállfajaiban érdekelt márkákhoz hasonlóan az MAN termékeire is jótékony hatással van a versenyzés.

„Évről évre sok ralin és egyéb versenyen veszünk részt, ahol mindig újabb és újabb tapasztalatokat szerzünk a motorokkal és egyéb komponensekkel kapcsolatban. Ezeket az utcai kamionok fejlesztése során felhasználjuk, s ez azt eredményezi, hogy a következő utcai kamionjaink is jobb lesznek.” - mondta a szakember, mielőtt a versenynap fáradalmi után belevetette magát a népes MAN-armada átvizsgálásába.

KIVÁLÓ

Szervezésben és versenyzésben is kitűnőt alkotott Szalay Balázs a KER-en

Kiválóan - egy hazai bajnoki elsőséggel - hangolt az Opel Antarával versenyző Szalay-Tóth kettős a Közép-Európa Ralira, és ugyan műszaki gondjai bőségesen adódtak a kettősnek, a duó végül 14. helyezéssel fantasztikus eredményt ért el az erőpróban.

TOH



Fantasztikus hangulatban, több ezer érdeklődő előtt rajtolt a Közép-Európa Ralin, a Hősök teréről a Szalay Dakar Team „zászlóshajója”, a Szalay Balázs-Tóth György egység, hogy a dabasi gyorsasági után este már a romániai Nagybányán éjszakázzon. Az első mért szakasz részben jól sikerült, így a legtapasztaltabb magyar Dakar-versenyző, aki szinte az autóban kénytelen kipihenni a verseny megrendezésének fáradalmait, félig elégedetten, félig bosszúsán nyilatkozhatott: „Ilyen gyors még soha nem volt az autó, mint az első 32 kilométeren. Utána azonban tönkrement a kormányom, emiatt teljesen irányíthatatlanná vált az autó a bukkanóknál és nagy sebességnél. A szakasz első fele nagyon élvezetes volt, amikor álmaimban megterveztem az

autót és a versenyt, körülbelül erre számítottam.” Másnap már semmi nem tudta megakadályozni az Antara RR-t az igazán jó eredmény elérésében: Szalay Balázs - a nap legjobb magyarjaként - a 12. helyet szerezte meg. „Hihetetlenül jól ment a kocsi! Úgy érzem, hogy az Opel olyan versenyautó, amire mindig is vágytam! Nagyon örülök, hogy csak a legjobbak vannak előttem - mondta este a pilóta. Kedd délelőtt ugyan egy defekt lassította a kettőt, de a páros az eső és a rövidítés ellenére a 15. lett, az összetettben pedig immár a 14. helyen állt. „Nagyon jó érzéssel töltött el, hogy az ellenőrzési pontnál megelőztük az eltévedő Carlos Sainzot. Nagyon örülök, hogy a miénk a legjobb magyar egység az autósok és a kamionosok között is!” -

értékelte Szalay Balázs.

A következő este már Veszprém mellett találta az opeles alakulatot. Az országon átrobbogva minden résztvevőt jó érzéssel töltött el, hogy milyen sokan szurkoltak az utak mellett a hazai versenyzőknek, de persze a dabas környéki pálya azért megkínozta a kettőt, amely aznap 14. lett. A rutinos versenyző szerint: „Biztonsági autózásra törekedünk, mert most jönnek majd a hosszabb Veszprém környéki szakaszok, ahol azért még érdemes lesz odafigyelni.” És valóban, a Balaton-felvidék katonai lötereinek mindhárom napja alaposan próbára tette az összes egységet. A Szalay Dakar Team Opeljének személyzetét előbb egy lecsúszott ékszíj és a felforrrt hűtővíz készítette szerelésre, majd másnap Palik László autójának hatalmas pora és „megelőzhetetlensége” kedvetlenítette el. Később gyújtásproblémák következtek, majd a kardántengely csuklója igényelt javítást, nem sokkal később pedig kiszakadt a jobb hátsó kerék. Az utolsó nap hiába volt pokolian gyors a kocsi, csak egy furcsa befutóra telt a versenyzőktől. „Alig néhány száz méterrel a cél előtt leállt a motor, de szerencsére a nézők belökték az autót a célba.” - mondta Szalay Balázs. „Ennek ellenére nagyon boldog vagyok, hiszen 14.-ek lettünk. Beszélgettem a társaimmal, és úgy érzem: jó futamot rendeztünk.”

Egy cél - Egy csapat



Antara



www.opel.hu/dakar

NAGY TELJESÍTMÉNY KIS FOGYASZTÁS

ÚJ GENERÁCIÓS BENZIN ÉS DÍZEL MOTOROK.

BRAVO

3 650 000 Ft-tól



500

2 800 500 Ft-tól

PANDA

2 170 000 Ft-tól



LINEA

3 100 000 Ft-tól



TWIN '93 Kft.

3533 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 36. Telefon: 46/531-105, 46/531-107, 70/3339-609, 70/4574-901
e-mail: twin93@t-online.hu www.twin93.hu

KANYARVADÁSZ

Teszt: Mini Cooper S Clubman

A Mini újdonsága csak olyanok érdeklődésére számíthat, akiket nem taszít, hanem kifejezetten izgalomba hoz az egyedi, feltűnő forma.

Csordás Gábor

Mini



A klasszikus és a megújult Mini hibájául gyakran rótták fel a kritikusok a szinte használhatatlan hátsó ülésort és a szűkös csomagtartót. A tervezők hiába vakarták a fejüket, a dobozszerű formából egyszerűen csak ennyit lehetett kihozni - a régi Mini is csak háromméteres hosszához képest volt tágasnak mondható, helykínálatban egyébként egy Trabant is lekörözte. Kései utódja sem a belső tér centimétereivel nyerte meg vásárlóit, sokkal inkább stílusával. És ha már az első üléseken magasságtól függetlenül jól el lehetett férni, kit érdekelt, mekkora hely van mögötte? Talán azokat a Mini-sofőröket, akik néha barátaikat szerették volna fuvarozni, és nem csak a sarki kávézóig, hanem esetleg a tó-, vagy netalán tengerpartig. A Clubman mintha számukra készült volna: ez egy olyan modell, amiben akár négyen is kényelmesen elférnek, mégis legalább olyan stílusos és divatos, mint rövid testvére. A karosszéria tervezői nem nyúlhattak a kombi-készítés hagyományos módszereihez. Öt ajtóról például szó sem lehetett, helyette a tengelytávot nyolc centivel megnyújtották, a teljes karosszéria így huszonnégy centivel lett nagyobb. Ezzel a kocsi még éppen nem nőtte ki kategóriáját, hiszen így is rövidebb maradt, mint a mai kisautók többsége. Szemből szinte felismerhetetlen, melyik kivitellel állunk szemben, de srégen nézve is csak az tűnik fel, mintha túl sok kávéit ittunk volna reggel. Az optikai csalódás a hátsóhoz érve múlik el, itt ugyanis egyértelműen új a Clubman. A klasszikust idézik a kétszárnyú ajtók, amelyek ráadásul a

tetővel harmonizáló színű keretet is kaptak. Jobb oldalról feltűnik: mintha két B oszlopa lenne a kocsinak. Valójában csak egy van neki, de a megszokottnál hátrébb. A Clubman ugyanis az oldalajtók terén aszimmetrikus: a jobb felén kis pótajtó segíti a hátsó utasok könnyű beszállását. Miért éppen a jobb felén? Így például rögtön a járdára léphetnek ki az itt ülő gyerekek, és a ki-beszálláshoz nem kell elállítani a vezető ülését sem. Mindez a világ

legtöbb piacára jó, csak szegény angolok, a Mini eredeti kiötlői jártak rosszul. Nekik a vezető felére, az utca oldalára esik a dupla ajtó, amit a gyártó is elismert, de a szigetországiak kedvéért sem készítettek kétféle kivitelt. A kocsi első üléseiről nem lehet újat mondani, hiszen a Clubman első sora megegyezik a rövid modellével. Az alacsony pozíció és a jól formázott székek kifejezetten kedveznek a sportos vezetésnek, a hely még magasra nőtt sofőröknek is elegendő, köszönhetően a széles skálán állítható kormányznak és ülésnek. A műszerfal egyedi kiosztása igényel némi megszokást: a sebességet a hatalmas középső órán elég nehéz szemmel tartani, de ennek kiküszöbölésére a szem előtt lévő fordulatszám-mérő apró kijelzőjére is vetíthetjük a sebességértéket. Hátrul már egészen más világ fogad: az alig formázott ülések előtt például van némi lábhely. Nem kell többé kuporogni, ketten egészen kényelmesen elférnek itt, de ne legyehek hiú ábrándjaink, ezért érdemes öt helyett rögtön négyszemélyesként kérni a kocsit.

Ha nem is olyan praktikus a Clubman, mint amilyennek tűnik, annyi biztos, hogy jobban használható az alapmodellnél. De vajon a hossznövekedés a vezetési élmény romlásával járt együtt? Nem, és ez a legjobb az autóban! A volán mögött szinte észre sem venni, hogy hosszabb a felépítmény mögöttünk, csak a jellegzetes műszerfalról a tükörbe pillantva lehet mehökkentő, hogy távolabb van a kocsi hátulja, mint várnánk. A 2,55 méteres tengelytáv még mindig a kisautós mércén belül



esik, és mivel a Clubman súlyelosztása is jól eltalált, ez a Mini is kifejezetten kezes a kanyarokban. Talán túlságosan is jól sikerült a futómű feszessé tétele: az opciós 205/45-ös defekttűrő abroncsokkal, 17 colos kerekeken botrányos rázással bosszulja meg a kocsit, ha nem tükörsima aszfalton hajtunk vele. A család legdrágább tagjában 6,5 millió

forintért egyébként szinte minden szükséges felszerelés megtalálható: van benne DSC menetstabilizáló és fejlégzsák, még hátul is. Amit viszont nem tartalmaz, azt a 616 ezres Chili csomagban kell megvenni hozzá: a xenon fényszórók, navigáció és sportfutómű mellett ez a pakk tartalmazza a ködlámpákat, automata klímát, fedélzeti számítógépet és háromküllős volánt is. Akinek eddig sem tetszett a különleges jármű, a Clubman hatására sem fog mellette dönteni.



Akit viszont csak a szűkös hátsó utastér és a számára használhatatlan méretű csomagtér tartott vissza a Mini vásárlásától, annak itt a megoldás. Különösen jó hír, hogy a Clubman mit sem veszített a márka hagyományosan jó vezethetőségéből, és gyakorlatilag nem drágább, mint az egyébként is borsos árú rövid kivitelt: 6,5 milliót kell leszurkolniuk érte.

MOTORSPORT MÚLT

Sokan nem is gondolnák, hogy a Mini milyen sportsikerekkel büszkélkedhetett a márka ötven éves története során. Az első dicsőség az egykori F1 versenyző Stirling Moss húgának, Patnek a nevéhez fűződik, aki az 50-es években még divatos várostól-városig versenyeken jeleskedett a kis autóval. Később a pályaversenyek állandó résztvevője lett a márka, mégpedig a Forma-1-es csapatfőnök, John Cooper segítségével, aki megalkotta a Mini Coopert. Ezzel John Whimore 1961-ben megnyerte a Brit Túrakocsi Bajnokságot. A sikert egy évre rá a későbbi Forma-1 versenyző, John Love megismételte. 1969 már harmadik alkalommal nyert a Mini, sőt eközben már a ralipályákon is komoly sikerekre tett szert a kisautó, 1964-ben Paddy Hopkirk abszolút első helyet ért el a Monte-Carlo Ralin. Hogy a siker nem volt véletlen, azt Timo Mäkinen következő évi újabb győzelme bizonyította. 1966-ban már az első három(!) helyre futottak be a Minivel versenyző párosok, de aztán arra hivatkozva, hogy az első lámpákkal nincs valami rendben, mindhárom autót kizárták... A Mini ígéretes sportkarrierje a márkát gyártó BMC (British Motor Corporation) sportrészlegének bezárásával 1970-ben vége szakadt.



Kinek ajánljuk?

Olyan Mini rajongóknak, akiket eddig mindössze a szűkös helykínálat és kicsi csomagtér tartott vissza kedvencük megvásárlásától





REPLAY

Öt évvel ezelőtt óriásit dobott a Mazda a 6-ossal. Úgy nagyjából akkorát, hogy az új széria kirántotta a gödörből a Ford felügyelet alatt működő japán vállalatot. De hiába az akkor megismételhetetlenek, visszajátszhatatlannak titulált produkció, a kritikusok szerint az utódmodell ismét komoly figyelmet érdemel.

Menetpróba: Mazda6

Amióta az elegáns középkategóriás piacra került, jóra fordult a Mazda sorsa, a teherautós imázs a kereskedők és személyautó-tulajdonosok legnagyobb örömére csendben kihuny. A kisebb modellek irányába is megélné a kíváncsiság, manapság már egyetlen értetlen arcnak sem kell megmagyarázni, ha valaki azzal dicsekszik, hogy kettőse, hármasa, ötöse, vagy hatosa van. A Dolce Vita örömmárában szinte csak azzal kell törődni a gyárnak, vajon mivel lehet túlszámolni az eddigi eredményeket, fejlesztéseket. Mivel a magamfajta újságíró túl messzire van attól, hogy a japánok kártyáiba, stratégiájába lásson, csak tippelni merem, hogy az új Mazda6 tervezésének egyik legfontosabb szempontja egy még letisztultabb vonalakkal határolt szépség elérése lehetett. Ezt az akadályt sikerrel vették a dizájnerek, hiszen a második generációs külsőiről mindenki csak elismerően nyilatkozik. Ha szabadna egy konkurens márka etalonját használni, akkor egyből a „Lexus-szerű” jelző ugrana be az embernek. Az autó belülről is szép és látványos, a felszereltsége átlagon felüli, az utastér méretes – még ha kisebb is egy Mondeónál vagy Passatnál. Ha már az összehasonlításnál tartunk, fontos tudnunk, hogy a japán újdonság céduláján az európai



Az autó külső, letisztult formavilágának megfelelően a műszerfalat sem cifrázták túl a tervezők

autókénál csak egy lehetőséggel szerepel magasabb összeg: a legkisebb, 1,8-as benzinmotorral 5,8, a dízél erőforrással alig több mint 6,3 millió forintot kóstál a kocsi. A tesztgépjét dízél erőforrással szépen, csendben muzsikál a különlegesen keskenyre vágott motorháztető alatt, a 140 lóerős teljesítmény több mint elég. Induláskor 330 Nm-es

forgatónyomatékból gazdálkodhatunk, a sportos vezetési élmény tehát még gázolajjal is garantált. Minderre rásegít a direkt kormányzás, a feszes, de a keménnytől azért nagyon messzire hangolt futómű: a vezetés így élménybeillő. De hát – ahogyan azt az elején már említettük – nem is lehet mást elvárni a második Mazda6-ostól...

Köszönet a tesztautóért a Sy-Ta Kft.-nek, a Mazda B-A-Z megyei forgalmazójának (3508 Miskolc, Sütő J. u. 53. Tel: 46/303-600)



GYÁRTÁSÉRETT

A Mitsubishi bemutatta azt az ötajtós Lancert, amellyel hamarosan a kereskedésekben is találkozhatunk. A gyanúsán szériaérett kocsi ugyan nem rendelkezik olyan merész vonalakkal, mint hajdani koncepcióváltozata, cserében viszont sokkal praktikusabban használható lesz a mindennapokban. A Genfben még 240 lóvas motorral küldött különlegesség a szalonokban természetesen szelidebb verziókban is beszerezhetővé válik.

SOKADIK DIMENZIÓ

Az SX4-et immáron szedán változatban is megvásárolhatják a Suzuki rajongói. A márka szerelmeseinek mindez azért jó hír, mert a japánban gyártott autó méretes belsővel, és megfelelően tágas, 5 l 5 literes csomagtartóval



rendelkezik, így mostantól erre a típusra is ráakasztható a „kényelmes családi modell” jelző. Az SX4-ről tehát a jövőben nem csak a terepjárás, hanem a nagybevásárlás, az autós nyaralás vagy akár egy esti színházlátogatás is eszünkbe juthat. A kocsi különlegessége, hogy az első ülések szintjéhez képest a hátsók magasabbra kerültek, így az itt ülő utasok jobban kilátnak az autóból. A GLX felszerelésű autó kevesebb mint 4 millió forinttól elérhető.



TÉRHATÁS

A HP IPAQ 300-as szériájában debütált elsőként a magyar fejlesztésű iGO navigációs szoftver legújabb, háromdimenziós (3D) navigálást is lehetővé tévő verziója. A program az adott domborzatra simítja az útvonalat, illetve megjeleníti a környéken lévő épületek megrajzolt képét. Ezt a funkciót azok használhatják majd előszeretettel, akiknek a vizuális tájékozódása jobban működik, mint ha a hangalapú irányítást követnék.

A jövő feltehetően az olyan három dimenzióval operáló navigációs megoldásoké, amelyet az iGO is megvalósított a HP IPAQ 300-as szériájában



A HP gyors PNA-ja (személyi navigációs asszisztens) a navigáció mellett még számos kényelmi funkciót is magában foglal, így az MP3-fájlok és videók mellett bluetoothon keresztül a telefonunk is hozzákapszolható, azaz kihangosítóként is használható.

PIACRA JÁRÁS

A Ferrari természetesen nem a szó hagyományos értelmében használja a fenti kifejezést, hanem abban, amelyet az új idők marketingje ír elő a patinás márkának. A maranellóiak India meghódítására két darab különlegesre fényezett 612 Scagliettivel indultak Ázsia egyik legnépesebb államába, hogy a sportkocsikkal körbejárják a kontinensnyi

országot. A 11 ezer kilométeres túra az északi Himalájától a szubkontinens déli csücskéig tart, a kormány mögött pedig felváltva 50 helyi zsurnaliszta ülhet – akiknek a vezetésen kívül nyilván a márka népszerűsítése is feladatuk.



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.



Foci

Van-e már valamilyen információ arról, hogy idén is megrendezik-e a Nazionali di Piloti-Hungarian All Star futballmérkőzést? És ha megrendezik, akkor jönni fog-e Michael Schumacher? Mikor, hol tartják és mennyibe fog kerülni a jegy? Előre köszönöm az információkat!

Ruzsinszki Andrea

Mi is csak találgatni tudunk. A korábbi mérkőzések szervezői egyelőre hallgatnak, de bizonyos jelekből arra következtethetünk, hogy ötlet szintjén foglalkoznak az esemény megrendezésének lehetőségével. Egy hónap múlva valószínűleg minden kiderül...

Gratulálunk!

Az áprilisi számába olvastam, hogy 50. éve dolgozik a sportújságírásban. Engedje meg, hogy utólag gratuláljak ehhez a szép teljesítményhez, illetve megköszönjem azt a sok könyvet, cikket, amelyeket írt, és amelyekkel közelebb hozta hozzám (hozzánk) ezt a sportot. További munkájához sok sikert, erőt, egészséget kívánok.

Bollok János

Nagy örömmel olvastam az áprilisi Autósport és Formula Magazinban, hogy Aranytoll díjjal ismerték el az Ön fél

évszázados munkásságát, a sportért tett fáradozásait. Szívből gratulálók Önnek, s kívánok további ötven évet!

Farkas Árpád



A lenti Mórinc Zsigmond Általános Iskolában nagy rajongótáborra van az F1-nek és a motorsportoknak. Az ott tanuló állami gondozottak közül sokan lerajzolják kedvenceiket, sőt néhányan még rajzpályázatokra is neveznek az alkotásokkal. A mellékelt képet Orsós István, az egyik legtehetségesebb fiatal küldte szerkesztőségünknek.

Hová tűnt Palik László?

Nagyon jó, hogy elkezdődött az F1, annak pedig különösen örülök, hogy Palik László és Czollner Gyula kommentálja az eseményeket, mert együtt nagyon jók. Csak



kár, hogy nem mindig ők ketten dolgoznak. Lehet tudni, hogy miért hiányzik olyan gyakran a Hungaroring elnöke az RTL Klubból?

Paár Adrián

Palik Lászlónak, egykori kommentátortársamnak mára sokkal nagyobb energiáit köti le az autóversenyzés, mint az F1-es közvetítés. A terepralis elfoglaltságokról nyilván Ön is hallott, ha más módon nem, hát a Dakaron elért nagyszerű eredményei révén. De Lacinak nem csak januárban van jelenése Nissanja volánja mögött, részt vesz több nemzetközi és a hazai bajnokság küzdelmeiben is. Mivel ezek a futamok egyáltalán nem illeszkednek az Forma-1-es naptárhoz, valóban gyakran hiányzik a stúdióból. Ráadásul újabban már aszfalton is próbálkozik: néhány napja egy BMW M3-as volánja mögött részt vett egy megbízhatósági erőpróba a híres-nevezetes Nürburgringen.

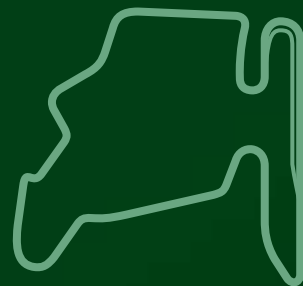


FORMULA 1™ ING MAGYAR NAGYDÍJ

2008 augusztus 1-2-3
HUNGARORING - BUDAPEST



ING



CLUB
TRIBÜN

Új helyen
a Klub Tribün.
Nézzé a versenyt
a Silver 4 mellől

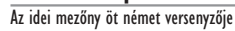
A feltételekről és az árakról
érdeklődjön a (06 1) 327 0987-es
telefonszámon vagy
a www.forma1club.hu weboldalon.



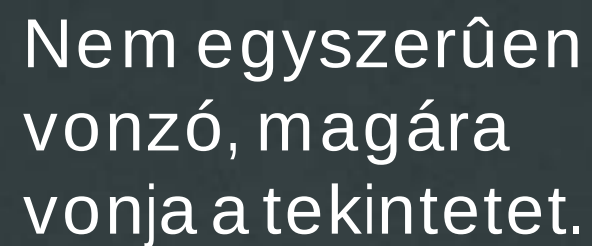
formalClub
AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS
FORMA 1 CLUB

1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 11.
Telefon: (06 1) 327-0987
Fax: (06 1) 327-0988
e-mail: info@forma1club.hu

www.forma1club.hu



**Következő számunk
megjelenése: június eleje**



Van, amit nem kell magyarázni.
Van, amit ellehet mondani röviden.

NEOLOG

Ha több akarsz lenni, gondolkozz!

www.neolog.hu



Hogyan rendeljek?

Hogyan rendezjük? Készen állunk-e tartalommal a 06-95-443-743-as számon és másnap reggel a klubnál? Minden egyes tartalom elhelyezkedésének, nem csupán az internetes oldalunk (Móni.org) megjelenésének, hanem a klubunk megjelenésének (magyarul: a klubunk megjelenésének) érdekében kell megfontolnunk a tartalom elhelyezkedését. A tartalom elhelyezkedését a tartalom elhelyezkedésének (magyarul: a tartalom elhelyezkedésének) érdekében kell megfontolnunk a tartalom elhelyezkedését. A tartalom elhelyezkedését a tartalom elhelyezkedésének (magyarul: a tartalom elhelyezkedésének) érdekében kell megfontolnunk a tartalom elhelyezkedését.

Háttérképek



10 éves a GROOVEHOUSE
www.mobizone.hu

	Választott	Postakód
01: Egy lépés	FT 6015	FP 5170
02: Gyönyörű ez a világ	FT 6016	FP 5171
03: Itt és most	FT 6017	FP 5172
04: Legyen az egy drótnál vagy	FT 6018	FP 5173
05: Őrül lenn	FT 6019	FP 5174
06: Tűz és víz	FT 6021	FP 5175
07: Végül megoldás	FT 6022	FP 5176

Erotikus Mobilvideók



Java játékok a mobilodra



Valóság- és Csengőhangok

Top Hazai		Valóságshowk Emlékek	
Lányi László - Szerelem	FT 5426	Kopogja az ajtó	FT 5792
Greenhouse - Tűz és víz	FT 6021	Bánya ének	FT 5793
Desperado - Kerek az Élet	FT 5119	Bokli dudu	FT 5796
Majka - Mielőtt feljött	FT 4966	Deffín hang	FT 5796
Festa - Gyűlölt szerszám	FT 5335	Dizsói támadás és lelévése	FT 5796
Magye Dum Laude - Gondolatnagyság elkövetés	FT 4962	Dupa csóvíz	FT 5797
Josh és Jutro - Előszóltt régi emlékek	FT 5298	Fax kávé	FT 5798
Kassai Tíme - Válaszok	FT 5357	Fehér szék	FT 5799
Gáspár László - Ez megintem szavaim volt	FT 5133	Foglalt a vőlegény	FT 5800
No there - Scholten kassák mára	FT 5126	Fittty a kutyákban	FT 5801
Goom - Goom the Bully	FT 5361	Gőzmozgató dudu	FT 5802
Nox - Nézz fel	FT 4804	Rajzfilmben guru jóka	FT 5803
Top Külföldi		Gyűlölt bánya hangja	FT 5804
Yo Ride - László	FT 4766	Ideges szökecsék a dugóban	FT 5805
Lupa Feszt featuring Matt Santos - Superstar	FT 4452	Időcsúszott bomba	FT 5806
Mariah Carey - Touch My Body	FT 5905	Veresvanyagtól elhúzó	FT 5807
2 Way Sculp Boy Tell em - Crank That	FT 4396	Jámbókonat sipók	FT 5808
Chris Brown - With You (I Need You Boo)	FT 4768	Kakas kukoricakukorica	FT 5809
Alicia Keys - Like You'll Never See Me Again	FT 4350	Pneumatisus lenkanyany lecsodás (Hb.)	FT 5810
Jenét - Feedback	FT 4895	Körpöcsölés zongorán	FT 5811
Estelle - American Boy	FT 5299	Láncor puska	FT 5812
Britney Spears - Break The Ice	FT 6131	S.O.B. Marcezel	FT 5813
Baschiunder - How Young Gans	FT 4762	Néni-néni-néni	FT 5814
Owen Stefan - Early Winter	FT 3764	Nyitni éjszaka a szobában	FT 5815
Yael Naor - New Soul	FT 5044	Ötös-ötös	FT 5816
		OK	FT 5817

Info vonal(0-24): 06-1-371-4820

HONDA
The Power of Dreams

**A dinamikus Honda Civic most különlegesen kedvező,
személyre szabott finanszírozási konstrukciókkal elvihető!**



www.honda.hu