



Autósport és **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

IX. évf. szám, 2008. július

100
OLDALON
A LEGJOBB
ÁRON!

KÖZKÍVÁNATRA: **KUBICA POSZTERREL!**

Rali ob:

SPICI A CSÚCSON



- Kubica nyert, Massa az élre ugrott
- Milyen lenne? - Verseny Budapesten
- Andersson emlékére

**ÖNÉ LEHETNEK
FI-ES BELÉPŐINK!**



EMIGRÁNS EMINENSEK

A pilóták Monacóba költöznek



08007



9771785 948009

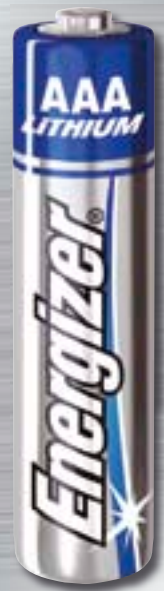
645 Ft



NYERJE MEG az Oris
karóráját!

Energizer®

Az Energizer Lithium
5,5 órával tovább tart
a normál alkáli elemekkel szemben.



AZ A FONTOS, AMI BENNE VAN



www.energizer-eu.com

JEGYZET

Bethlen Tamás



TALÁLKOZZUNK A RINGEN!

A magyar verseny fontosságáról és a nyár izgalmairól

A tomboló nyár közepén érdemes elgondolkodni azon, milyen szerencsések is vagyunk mi, magyar autósport rajongók, hogy van egy Hungaroringünk, és hogy azon éppen ilyenkor rendeznek F1-es versenyt...



Minden adott
ahhoz, hogy
a korábbi
vörös,
ezüst és
kék zászlók
mellett piros-
fehér lobogók
borítsák
a nézőteret.



Közeledik a Magyar Nagydíj időpontja, már csak egy hónapot kell várunk az ország legnagyobb motorsport eseményére. A csapatok idén előreláthatólag minden korábbinál jobban fogják érezni magukat a Hungaroringen, hiszen a boxok és a paddock alaposan kibővültek. Remélhetőleg magának Mr. Ecclestone-nak is ugyanaz lesz a reakciója az átalakulás láttán, mint a legutóbbi nagy átépítés utáni versenyre érkezve: „Nem ismerek rá, ez egy új pálya! Gratulálók!” Ugye nem kell senkinek ecsetelni, mennyire fontos a száguldó cirkusz vezérének elismerését kívíni akkor, amikor olyan patinás versenyhelyszínek küzdenek a naptárban maradásért, mint Silverstone vagy Magny-Cours. De a sikeres versenyrendezés

szempontjából nem csak a felsővezetés jóváhagyására van szükség, legalább ilyen fontos, hogy előreláthatólag az istállók is kiélezett versenyhelyzetben érkeznek hozzánk, a Ferrari, a McLaren, a BMW és talán még a Renault pilótáinak is esélyesként szurkolhat a közönség. Ráadásul a régi sztárok közé idén egy új fiú is befurakodott, Kubica nemrég futamot nyert és vezette a vb-t, ami nagyon nagy szám, különösen hogy a lengyel fanatikuskok szinte hazai pályának tekintik a magyarországi domboldalakat – minden adott ahhoz, hogy a korábbi vörös, ezüst és kék zászlók mellett piros-fehér lobogók borítsák a nézőteret.

Ha mindez valami csoda folytán nem lenne elég az F1 szerelmeseinek, egy különleges focigálán is részt vehetnek a rajongók, hiszen egy év szünet után ismét lesz a Mai Casco Jótékonyági Futball Grand Prix. Többek között olyan sztárokat láthatunk majd focizni, mint Michael Schumacher, Felipe Massa, Giancarlo Fisichella, Baumgartner Zsolt és még számos kollégájuk – aki látta az első két meccset, tudja, hogy érdemes ellátogatni július 30-án a ferencvárosi Albert-stadionba. (Az ellenfél a Hungarian All Star lesz, a jegyek igazán baráti áron, 790 forintért kaphatóak, a 12 éven aluli gyermekek jegye csupán 300 forintba kerül.)

A startig hátra lévő 30 nap persze azért csak 30 nap, de biztos vagyok benne, hogy olvasóinknak nem okoz majd gondot tartalmasan eltölteni ezt az egy hónapot. Lapozgassák legfrissebb számunkat, tervezgessenek, szurkoljanak a még hátra lévő versenyeken, szorítsanak a többi széria résztvevőinek – köztük az eddig fényesen szereplő Seat Európa Kupa magyar indulóinak –, és találkozzunk a augusztus elején a Hungaroringen!

FORMULA 1™ ING MAGYAR NAGYDÍJ



ING



Kedvezményes jegyét
üdülési csekkel is
megvásárolhatja!

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



TICKET HOTLINE:

WWW.GPTICKETSHOP.COM

+36 1 266 20 40

TARTALOMJEGYZÉK

2008 június



KANADAI NAGYDÍJ
Formula-1



FRANCIA NAGYDÍJ
Formula-1



OVE ANDERSSON
Hetven év autósport

Hírek	6
Érdekességek, információk a világból	
Különlélemény	13
Dávid Sándor rovata	
Verseny a versenyért	15
Frankl jegyzete	
Polski	16
Lengyel győztest avattak Montreálban	
Massa szerencséje	24
A Ferrari brazilja nyerte a Francia Nagydíjat	
Megingások után	30
Hamilton a sikerei után betlizett	
Alonso árnyékában	32
Nelson Piquet, ahogy még csak kevesen ismerik	
Fékhűtés F1 módra	34
Lombfűvővel a felhevülés ellen	
Emigráns eminensek	36
F1-es sztárok, akik elköltöztek otthonról	
Utcai magyar	40
Milyen lenne egy budapesti F1-es futam?	
Levezetés	42
Van élet az F1 után	
Kiskirályok	46
Amikor az F1 másfél literes motorokkal száguldott	

Hetven év autósport	52
Ove Andersson 1938-2008	
Három dudás	58
MotoGP: Rossi, Pedrosa és Stoner	
Taktikai győzelem	64
Rali vb: Görög és Török Rali	
Spitzmüller a spiccen	66
Rali Ob: A Szombathely Rallye új győztest avatott	
Előtérben a háttér	76
A Subaru Rally Team Hungary versenyhete	
Remek versenyek	78
Gyorsasági Ob: Izgalmas futamok	
Övök a jövő	86
Az ECH két új versenyzőjének életkora összesen is csak 25 év	
Európa csúcsán	89
Futamot nyert a Zengő Motorsport a Seat Leon Európa Kupán	
Hősies helytállás	90
A Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatott ismét hazai közönség előtt bizonyított	
Utcai autók	92
Audi A4, Fiat 500 menetpróba	
Formula Posta	97
Dávid Sándor rovata	

LEWIS HAMILTON



FELVÁLLALJÁK

A brit bulvársajtótól szinte már rettegő Lewis Hamilton meglepő módon nyilvánosan mutatkozott novemberben megismert barátnőjével egy londoni vacsorán. A rendezvényre

Nelson Mandela 90. születésnapja alkalmából került sor; itt tűnt fel először a sztár oldalán a 29 esztendős Nicole Scherzinger, aki civilben a Pussycat Dolls énekeseként vált ismertté.



A 29 esztendős Nicole Scherzinger civilben a Pussycat Dolls énekeseként vált ismertté.



ELEMEZTÉK

Exkluzív videofelvételek segítségével tanulmányozta a Ferrari a BMW istálló tankolásait, ugyanis a címvédő különítményénél megfigyelték, hogy boxcsoportuk bármennyire igyekszik, a bajorok tankolásai rendre legalább 1 teljes másodperccel

gyorsabbak. A Rai és a Sky olasz tévétársaságok a Scuderia megbízásából tesztelés közben részletes felvételeket készítettek a boxutcai beavatkozásról, s arra a következtetésre jutottak, hogy az F1.08 kódjelű versenygép gazdaságosabb, mint az F2008,

kevesebbet fogyaszt, így a kiállásoknál a csapatnak kevesebb üzemanyagot kell tankolnia. „Ha a Ferrari bennünket tekint mércének, azt elismerésnek vesszük.” – jegyezte meg viccesen az ügy kapcsán a BMW csapatfőnöke, Mario Theissen.

2009-RE ÉPÍTENEK

Már az évad félidejénél felhagy az RA108 kódjelű versenygép fejlesztésével a Honda, hogy a szabálymódosítások miatt a kiugrás lehetőségével kecsegtető 2009-es idényre koncentrálhassák

erőforrásait. „Már csak két vagy három dolgot fogunk változtatni az idei kocsin, és az új elemeket fokozatosan, Silverstone-tól kezdve vetjük be. Ez már csak az alkatrészek

elkészítésének kérdése. Az elméleti munkát már elvégeztük ezeken az új területeken, a részletezés és a gyártás pedig jelenleg is zajlik” – nyilatkozta a csapatfőnök, Ross Brawn.



VISSZATÉRNE

Jacques Villeneuve korábban kizárta az F1-es visszatérés lehetőségét, immáron azonban – miután a NASCAR-ban nem sikerült megvetnie a lábát – érdekelne a dolog a kanadait. „Nyitott vagyok az ötletre, különösen az új műszaki szabályok mellett. őszintén szólva fogalmam sincs,



Villeneuve bevallotta, csak azért indult más szériák versenyein, mert nem volt F1-es ajánlata. Most szívesen visszatérne

hogy ez lehetséges-e, viszont soha nem tettem le arról, hogy újra beszálljak az F1-be. Azóta vezettem már néhány szériában,

de pusztán csak azért, mert az F1-ben nem volt szabad hely.” – mondta az 1997-es évad világbajnoka.

Max Mosley, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) szexbotrányba keveredő elnöke bizalmat kapott a szervezett június 3-án megtartott rendkívüli közgyűlésének szavazásán. A 177 tag titkos szavazással döntött az elnöki tisztséget 1993-ban óta betöltő sportvezető sorsáról: Mosley mellett 103 tag tette le a voksát, így a sportdiplomata kitöltheti negyedik elnöki ciklusát, amely 2009 októberéig tart.

Áll a bál a versenyzők és az FIA között az idei évre megemelt **szuperlicenz-díjak** miatt. Míg a korábbi években 1690 euróba, plusz az előző idényben szerzett pontonként 447 euróba került a versenyzői jogosítvány, addig a Motorsport Világtanács (VMSC) januári döntése szerint idén 10000 eurót, plusz az előző évben megszerzett pontonként 2000 eurót kell fizetniük a versenyzőknek. A mezőny tagjai a versenyzői szakszervezeten, a GPDA-n keresztül az ár csökkentését követelik, és azt sem zárják ki, hogy sztrájkba lépnek.

Bekötötték **Flavio Briatore** fejét: az „örök agglegény” június 14-én, közel 400 fős vendégssereg jelenlétében feleségül vette menyasszonyát, Elisabette Gragoracit. Az 58 esztendőss szakvezető és a 28 éves modell a boldogító igent Rómában, a Szentlélek-templomban mondta ki, ahol jelen volt többek között Bernie Ecclestone, Jean Todt, Fernando Alonso, Fabio Capello, Marcello Lippi és az olasz miniszterelnök, Silvio Berlusconi is. Az olasz sajtó becslései szerint kétféle euróba kerülő lakodalomban a Duran Duran húzta a talpalávalót.



A kapcsolatunk jobb is lehetett volna, ha kissé könnyedebben kommunikálunk egymással.

KÉSŐ BÁNAT

Sir Frank Williams, a Williams istálló első embere a BMW előretörésének láttán már sajnálja, hogy 2005-ben szakított a csapatának akkoriban motorokat szállító bajor márkával. „Amikor a partnereink voltak, roppant kemény munkát végeztek.

Egy briliáns márkáról van szó, akik csodálatos motorokat készítettek. A kapcsolatunk jobb is lehetett volna, ha kölcsönösen, kissé könnyedebben kommunikáltunk volna egymással.” – mondta a szakítás okaival kapcsolatban Williams.



MIT HOZ A JÖVŐ

Mit hoz a jövő? David Coulthard, a Red Bull Racing bizonytalan sorsú veteránja a Kanadai Nagydíj előtt az energiatároló cég NASCAR-csapatánál vendégeskedett Doverben, ahol a két versenyző,

Brian Vickers és AJ Allmendinger avatta be az oválpályás versenyzés kulisszatitkaiba. „Ha azt kérdezik, hogy tervezek-e NASCAR-os szerepvállalást, a válaszom határozottan nem. Nagyra értékelem a bajnokságot, de együtlen

autókkal szereztem tapasztalatokat, és azt élvezem a legjobban.” – nyilatkozta Coulthard, akiről az a hír járja, hogy jövőre már nem versenyzőként, hanem a BBC szakkomentátoraként lesz jelen az F1-es paddockban...



BANDINI-DÍJAS

Robert Kubica, a BMW sztárja kapta idén a versenyzők körében nagy presztízsértékkel bíró Lorenzo Bandini-díjat. Az 1967-es Monacói Nagydíjon elhunyt sofőr emlékére alapított díjat szülőfalujában, az

olaszországi Brisighellában adják át, ahol idén életművéért jutalmazták a BMW szaktanácsadóját, Peter Saubert is. Az esemény érdekessége az volt, hogy Kubica a ceremóniára F1-es autójával érkezett, jókora látványosságot kelte az olasz közúton.



MARADNAK

Noha tavaly óta gyengén muzsikál az F1-ben a Renault, a márka nem fordít háttát a száguldó cirkusznak. Ezt a takarékoságáról híres Renault-elnök, a sportágért nem különösebben rajongó Carlos Ghosn ersítette meg: „Hosszú évekig szeretnék szerepelni az F1-ben. Amíg nem nyerünk újra, addig semmiképpen sem hagyjuk abba.” – fogalmazott az egyik olasz lapnak a szakvezet.



KÉRŐK

Noha Gerhard Berger társtulajdonos arról számolt be, hogy a Toro Rossóban birtokolt 50%-os Red Bull-tulajdonhányad iránt nem nagy az érdeklődés, végül kiderült: többen is pályáznak az energiatároló cég által árult részre. Sajtóértesülések szerint az olasz Lancia az egyik kérés, de Berger tárgyal a brit Formula 3-as bajnokságból az F1-be kívánczó Ultimate Motorsporttal is.

Ismét gokartozott **Michael Schumacher** 9 éves kislánya, Mick, aki Mika Krauthausen álnéven vett részt azon a 'Bambini Challenge' elnevezésű versenyen, amelyet az édesapja által birtokolt kerpeni gokartpályán tartottak. A legkisebb Schumi az első versenyen a 25. helyről a 13. helyre jött fel, míg a második összecsapást a 13. pozícióból megkezdve végül az 5. helyen tették le.

Komoly tervei vannak a **Toyota** istállónak a 2008-as évad második felében – jelentette ki egy interjúban Tadashi Yamashina, a vállalat sportelnöke. A szakvezető kifejtette: „Mindig a dobogó középső fokáról álmodozunk, és ezt nem is adjuk fel. Az autó mostani teljesítményét látva megállapíthatjuk, hogy van némi hátrányunk a Ferrarihoz, a McLarenhez és a BMW-hez képest. Az idei évre a cél az, hogy mérsékeljük a különbséget, a legjobb hat között fejezzük be a versenyeket, és harcban álljunk az első három helyért.”

Monacói győzelme után ajándékkal kedveskedett a McLaren Technology Centre 700 dolgozóját **Lewis Hamilton**, aki a futamgyőzelmek után viselt 'rakétavörös' pólóval lepte meg a munkatársakat. Noha az ajándékot vélhetően nem a fiatal sofőr; hanem a csapat finanszírozta, az így sem volt olcsó mulatság: a 700 darab trikó több mint 30 ezer fontba, azaz mintegy 9-10 millió forintba kerülhetett. „Szerettem volna köszönetet mondani, mert tudom, hogy a sikerekben nem csak a versenyekre utazó srácoknak, hanem a McLaren Technology Centre-ben dolgozó százaknak is komoly szerepe van.” – mondta az ajándékosztáson Hamilton.

NEM KÖVETI

Egyelőre nem kíván édesapja, a Ferrarinál szakvezetőként hatalmas karriert befutó Jean nyomába lépni Nicolas Todt, akiről elterjedt, hogy csapatvásárláson töri a fejét. „Egyszerre csak egy dologgal foglalkozom. Versenyzők menedzselésével kezdtem, aztán

megalapítottuk a GP2-es ART csapatot, most pedig az ázsiai szériák felé vesszük az irányt. Voltak sikereink és voltak kudarcaink is. Sokat tanultam ezekből!” – nyilatkozta az ifjabbik Todt, aki Felipe Massa és Sebastien Bourdais útját egyengeti.



Egyszerre
csak egy
dologgal
foglalkozom.



HONDAJET

HondaJet
Légiforgalmi vállalkozóvá avansálhat a Honda színeiben versenyző Jenson Button aktív karrierjének lezárulta után.

Legalábbis erről árulkodik az, hogy a brit sofőr első európaiként 7,5 millió dolláros beruházással két darabot rendelt a Honda új ikermotoros

kisrepülőgépéből. A mini-légítársaság 2012-nél hamarabb nem startolhat, Button ugyanis akkor kapja meg a megrendelt légijárműveket.

KARAMBOL

Anthony Hamilton, Lewis Hamilton menedzser-édesapja a bulvárlapok címdalán találta magát Nagy-Britanniában, de aligha örült a 15 perc hírnévnek. Az öreg Hamilton egy kölcsönbe kapott, 600 ezer dollár értékű Porsche Carrera GT-t tört



össze hertfordshire-i otthona közelében. „Elkezdte bögtetni az autót, aztán a kerekek kipörögtek. Elszárgult, majd jó 200

méternyire az egyik kanyarnál elvesztette az irányítást a kocsi felett.” – nyilatkozta az eset egyik meg nem nevezett szemtanúja. Az F1-es apuka hozzátette: „Közel 30 év alatt ez az első balesetem, ráadásul ez is más autójával történik. Szerencsére csak a kocsi és az út széli sövény sérült, amit igazán sajnállok.”

NAPTÁR

Jövőre július 26-án szerepel a Forma-1-es Magyar Nagydíj a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) 2009-es előzetes naptárában. A világbajnokság 19 futamból áll majd, ilyen sok korábban még csak egyszer, 2005-ben volt. A sorozat a szokásosnál később, március 29-én, az Ausztrál GP-vel rajtol, és november 15-én a debütáló Dubai Nagydíjjal ér véget Abu-Dhabiban. A Francia Nagydíj helyszínéként Magny-Cours-t jelölték meg, bár az elmúlt hetekben többször elhangzott, hogy máshova költözik a mezőny. A Reutersnek a hét végén Bernie Ecclestone, a Forma-1 főnöke úgy nyilatkozott, egyelőre valószínűleg mégis marad Magny-Cours-ban

a futam. A naptár nagyon sűrű, elmarad az augusztus elején szokásos háromhetes nyári szünet, csupán a Bahreini és a Spanyol GP között marad ki két

hétnél több idő. Az FIA tervezete még nem végleges, a fix menetrend összeállítás el, de a Francia GP helyszínén kívül nagy változás nem várható benne.

A 2009-es versenynaptár

március 29.	Ausztrál Nagydíj, Melbourne
április 5.	Malajziai Nagydíj, Sepang
április 19.	Bahreini Nagydíj, Szahír
május 10.	Spanyol Nagydíj, Barcelona
május 24.	Monacói Nagydíj, Monte-Carlo
június 7.	Kanadai Nagydíj, Montreal
június 21.	Brit Nagydíj, Silverstone
június 28.	Francia Nagydíj, Magny-Cours (?)
július 12.	Német Nagydíj, Hockenheim
július 26.	Magyar Nagydíj, Hungaroring
augusztus 9.	Török Nagydíj, Isztambul
augusztus 23.	Európa Nagydíj, Valencia
szeptember 6.	Olasz Nagydíj, Monza
szeptember 13.	Belga Nagydíj, Spa Francorchamps
szeptember 27.	Szingapúri Nagydíj, Szingapúr
október 11.	Japán Nagydíj, Suzuka
október 18.	Kínai Nagydíj, Sanghaj
november 1.	Brazíliai Nagydíj, Sao Paulo
november 15.	Abu-Dhabi Nagydíj, Abu-Dhabi



Minden idők legsűrűbb f1-es naptárja szerint futják a 2009-es versenyeket a szálgúldó cirkuszban. A 19 helyszín tervezetétől már nincs is olyan messze Ecclestone eredeti, húszas listája...

Fontos mérföldkőhöz érkezett a motorsport-szaksajtó egyik legjelesebb fotóügynöksége, a **Sutton Images**. A négymillió fotóval büszkélkedő ügynökség hivatalos honlapjának adatbázisa immáron több, mint félmillió digitalizált képet foglal magában. A jeles alkalomból a cég towcesteri főhadiszállására látogatott a korábbi háromszoros F1-es világbajnok, Sir Jackie Stewart, akit baráti szálak fűznek a névadó-alapító Keith Suttonhoz.

Ron Dennis, a McLaren csapatfőnöke rangos elismerésben részesült hazájában, Nagy-Britanniában. A szakvezető a műszaki területen végzett 'kiváló és innovatív' munkájáért megkapta a Prince Philip Medal-t. „Ez a díj mindenkit megillet, aki a McLarennél dolgozik, nem csak engem.” – mondta a brit, aki csapata első futamgyőzelmének 40. évfordulóján kapta meg az elismerést. Az istálló a névadó-alapító Bruce McLaren révén 1968. június 9-én, a Belga Nagydíjon aratta első diadalát, amelyet azóta további 157 győzelem követett.

Valentino Rossi, a motorkerékpározás hétszeres világbajnoka megerősítette azt, ami eddig is nyílt titok volt: két évvel ezelőtt azért tesztelt aktívan a Ferrarinál, mert az olasz márka le akarta igazolni. „Nagyon jó esélyem volt arra, hogy az F1-be igazoljak. Nem tudom, hogy jól teljesítettem volna vagy sem, de az biztos, hogy jelenleg is élvezem az életemet és még mindig szenvedélyes motoros vagyok.” – mondta Rossi, akit előbb michael Schumacher csapattársának, később utódjának szántak.



ÁLOMHÉTVÉGE

A Red Bull különös gondot fordít arra, hogy a FI-et közelebb hozza a hölgyekhez is. Épp ezért minden évben egy gondos előválogatás keretében kiválaszt 10 lányt, hogy a Magyar Nagydíj ideje alatt ők képviselhessék a szebbik nemet a paddock részben. A 24 lány első körben egy angol tesztet töltött ki, majd

csoportokra oszlottak. Miközben az első csoport gokartozott Kovács Niki motoros árgus szemei előtt, a másiknak egy virtuális stúdióban kellett Szujó Zoltánnal közvetíteniük a „futamot”. A nap további részében mászófalon mutathatták meg bátorságukat, majd több kreatív feladatot kell teljesíteniük,

úgy mint ruha design, gravitációra tojójó bajnokság és címlap tervezés. A póló designokat a zsűri két stylistja, Schreiter Lilla a Joytól és Herczeg Zoltán, míg a címlaptervezést a Cosmopolitan főszerkesztője, Szabó Patrícia pontozta. A zsűri többi tagját a Katex vezetői, valamint a Red Bull képviselői alkották.

A 10 lány, aki végül részt vehet a Formula Una programban: Kőből Anita (Bp), Lehoczky Nikolett Kinga (Bp), Molnár Ivetta (Bp), Nagy Tímea (Jászberény), Papp Valentina (Bp), Rétfalvi Flóra (Piliscsaba), Rózsa Fanni Eszter (Bp), Sikos Katherina (Bp), Torma Ágnes (Gyr), Tóth Ágnes (Bp). Közülük kerül majd kiválasztásra augusztus 3-án az az egy szerencsés, aki elutazhat a FI utolsó állomására, Brazíliába, hogy a többi ország Formula Una győzteseivel megmérkőzzön a fődíjért, ami ismét egy álomutazás lesz

VISSZATEKINTÉS

Könyv jelent meg Nagy-Britanniában a McLaren FI-es versenygépeiről. A 304 oldalas, 'McLaren - The Cars 1964-2008' címmel megjelent kötet a Coterie Press gondozásában látott napvilágot és William Taylor (képünkön) jegyzi. A csapatvezető, Ron Dennisen és Martin Whitmarshon kívül olyan McLaren-sztárok írtak a könyvbe,



mint Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, Alain Prost, Mika Häkkinen és Lewis Hamilton. A kiadványt a Francia Nagydíjon mutatták be a nemzetközi sajtónak.



SPEKULÁCIÓK

Erősödnek a spekulációk Kimi Räikkönen közeljövőbeli visszavonulásával kapcsolatban!

A pletykák szerint a finn már eldöntötte, hogy 2009 végén lejáró ferraris szerződése után távozik az FI-ből, más források szerint viszont már idén búcsút int a száguldó cirkusznak, ha sikerül megvédeni tavaly elhódított vb-címét. Bennfentesek már azt is tudni vélik, hogy az északi klasszist Maranellóban Fernando Alonso váltja, akiről úgy hírlílik, Monacóban már egy előszerzést is aláírt a vörös különítménnyel.



VILÁGBOTRÁNY

Mosley Ecclestone ellen?

Elméletileg még az is előfordulhat, hogy most tényleg kettészakad a Forma-1, illetve Bernie Ecclestone fogja, és magával viszi ami az övé, és létrejön egy másik és „valódi” világbajnokság, amint az évekkel ezelőtt a (GPWC) nagy autógyártók szándékoztak létrehozni.

Magam is azt hittem, hogy a „jó házból való” Mosley (bár a papa a brit náci párt vezére volt), mint brit, lesz annyira úriember, hogy mindezt belátja, lemond, s azzal vége minden szenzációnak. De úgy látszik az sem igaz, hogy úrnak születni kell, mert Max tisztára megőrült, megmakacsolta magát, s mi több, „kilóra” megvette a kisebb országok képviselőinek s még néhány erre kapható munkatársnak

mégis megtette, az arra utal, hogy Mosley gyakorlatilag „az eszét vesztette”, az egyébként kiváló képességű ember teljesen belebutult a „szado-mazo” konfliktusába. Másra ugyanis nem tudok gondolni annak tudatában, hogy még azt is felajánlották neki, hogy maradhat a vezetésben, mint tanácsadó (hiszen a tapasztalataira szükség van), de az elnökségről mondjon le, hogy azt a tisztet egy erkölcsileg



Ecclestone tette dűsgaadag emberre Mosleyt.

a szavazatait (mindezt persze szigorúan fogalmazott körlevélben intézte), s ezekkel a minap megtartott közgyűlésen megszavaztatta, megerősítette magát az elnöki székben! Ekkor borult ki a bill! És többek között attól, hogy a körlevélben a legfőbb érvként azt hozta fel maga mellett, hogy ő az egyetlen, aki „meg tudja védeni a Forma-1-et Ecclestone-tól, aki magához akarja ragadni annak műszaki irányítását, azaz szabályozását is!” Miközben ő, Max Mosley képes csak tető alá hozni az új Concorde szerződést, és közben tartani Ecclestone-t. Nos, ez olyan durva, és undorító rágalom, amilyen elképzelni sem tudtam volna e két ember között. Max és Bernie ugyanis már az ötvenes évek óta szinte elválaszthatatlan kettőst alkotott, a Forma-1-ről még szó sem volt, amikor Max már Bernie ügyvédje volt az üzleti ügyeiben, és az elmúlt évtizedekben éppen Ecclestone tette dűsgaadag emberre Mosleyt, azzal, hogy benne lehetett a bizniszeiben. Egy ilyen kapcsolatot, hittük, hogy barátságot, nem szokott az ember csak úgy odadobni. Hogy

feddhetetlen ember tölthesse be. De nem! És most áll a bál! A nagy autógyárak vezetői, államfők és más potentátok nem hajlandók Max Mosley-val nem, hogy kezét fogni, hanem egy szobában tartózkodni sem, és így vannak ezzel a Forma-1 világbajnokai, kiemelkedő egyéniségei is. Két hónap múlva újra közgyűlés lesz, és ma az az általános vélemény az autós életben, hogy az újabb szavazást már semmiképpen nem élheti túl Mosley. Már csak azért sem, mert ha mégis megszavazná, abba alighanem az FIA maga bukna bele. A nagy gyártók azonnal megvonnák a pénzeiket a sporttól, az FIA „nem sportos” része pedig, az autókлубok, bármelyik pillanatban leválhatnak róla, és új szövetséget alakíthatnának. A „sportosok” egyelőre a licencek és egyebek miatt még kötődnének, de... De a Forma-1 például („elvileg”,- mondom!) akár azonnal is szabadulhatna, mert nincs új Concorde szerződés, nincs ami összeköt! De nagyon nem szeretném, ha idáig fajlulna a dolog. . .

Fizessen elő 33%

kedvezményel

az Autósport
és Formula Magazinra,
és Öné lesz egy

**Puma v5.08-as
futball labda!**

Az ajándékról:

- 5-ös méretű, minőségi bőrlabda
- a termék ajánlott kereskedelmi ára 4980 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 **2990 Ft!**

ÚJ LEHETŐSÉG:

Ajándék nélküli előfizetés

- 1 év **4490 Ft**

Befizetési lehetőségek:

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

Elérhetőségeink, további információk:

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

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

Autósport és Formula Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazint:

☐ 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

FRANKL ANDRÁS

KÜLÖNÉLEME



VERSENY A VERSENYÉRT

15

Mosley maradt, Silverstone búcsúzhat

Senkit nem akarok untatni a már-már unalomig ismert Max Mosley-
féle sztorival, de egy-két dolgot azért meg kell említenem.



▶ Bernie látja az olaj 140 dollár körüli
árát, körülnéz, és hipp-hopp, máris
van három verseny Arábiában.

remekül értenek, mert ott az a nemzeti
sport. Rendben van, csak élvezzék. Nyilván
Silverstone-ba se sokan mennének el egy
tevefutamra, az biztos, de lássuk be, itt azért
másról van szó...
Ki mit szeret.
Olvasom, hogy állítólag Angolából (!) jön
egy szponzor a Forma-1-be. Senki ne legyen
meglepve, ha Bernie egyszer csak megjelenik
ebben a kis országban megnézni, hogy
mekkora csekket tudnának aláírni. Miből?
Olajból természetesen.
A legutóbbi számban olvastam Dávid Sándor
cikkét Maranellóról. Mivel én egy amerikai
szaklapnak is munkatársa vagyok, engem
szerencsére még nem ért olyan meglepetés,
hogy nem engedtek be ide vagy oda. De
azért értem, hogy miről beszél, és teljesen

egyért értek vele. Egy mini Disneyland lett a
Ferrari otthonából, ahol minden méregdrága
- mondhatnám botrányosan drága -, ráadásul
a hely már nem is barátságos. A Cavallino
étteremben - a gyár bejáratával szemben -,
mély undorral nézik a sok turistát, és csak
akkor mosolyognak, amikor a számlázásra
kerül sor. Az ok: a Ferrari sajnos már nem
az az aranyos kis cég, ahol egy pár ember
mondjuk 100 vagy 200 autót összeszerel, és
elad jó módú, vérbeli rajongóknak, hanem egy
mamutnak - a Fiatnak - egy leányvállalata. Így
nem meglepő, ha a torinói főnököket is az
érdeklí, hogy mennyi a haszon. Ne értsenek
félre, az autók változatlanul remekek, de már
az összesben van egy automata váltó is, csak
egy gombot kell megnyomni. Azt hiszem ezzel
mindent elmondtam...

POLSKI

Lengyel győztest avatott Montreálban a bajor gyár és az FI

Montreal Circuit Gilles Villeneuve

A pálya hossza:	4,361 km
Versenytáv:	70 kör – 305,270 km
Időjárás:	Száraz
Levegő hőmérséklete:	26-28 fok
Aszfalt hőmérséklete:	35-41 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	13 autó
Kiesett:	7 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen	1:17,387



Robert Kubica és a BMW fogást talált az élmenőkön, s a kínálkozó lehetőséget a lengyel pilóta és a csapat első győzelmükre váltotta a Kanadai Nagydíjon.

Mészáros Sándor

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling



Két héttel az eső bolondította monacói futam után az évad egyetlen észak-amerikai összecsapásával, a Kanadai Nagydíjjal folytatódott a 2008-as FI-es világbajnokság. A futam előtti napokban még nem Montrealra, hanem Párizsra irányult a figyelem, ahol az FIA rendkívüli közgyűlése bizalmi szavazásán megerősítette a szexbotrányba keveredő, s a nemzetközi sajtó által már-már a térképről is leradírozott elnököt, Max Mosley-t. A tekintetek röviddel később már a montreali égboltot fürkészték, a meteorológusok ugyanis esős időt jósoltak a kanadai versenyhétvégére is. A pénteki első edzésen volt is némi égi áldás, délután viszont már száraz aszfalton folytatódott a körözgetés. Ahogyan az a Gilles Villeneuve nevét viselő ringen lenni szokott, kicsúszásokban, megpördülésekben nem volt hiány, a nap legjobb idejét a monacói lendületét megőrző Hamilton futotta, míg Kubica mindkét gyakorlón a 2. hely megszerzésével irányította a speciális kanadai csomaggal támadó BMW-re a figyelmet.



1. Robert Kubica „Kimi mellett álltam, amikor hallottam a csattanást és láttam, hogy Lewis eltalálja. Hálás vagyok neki, hogy nem engem választott. A második kiállításom után Nick elé tudtam visszatérni, ami nagy lépés volt a győzelem felé. Nagyon örülök Lengyelország és a rajongóim miatt is.”

2. Nick Heidfeld „Gratulálok Robertnek a verseny megnyeréséhez! A nyolcadik helyről indulva a második helyen végeztem, ami nagyszerű eredmény, főleg annak fényében, hogy az utóbbi időben nem alakultak túl jól a dolgaim. Köszönet a srácoknak Hinwilben, akik a monacói balesetem után építettek nekem egy új autót.”

3. David Coulthard „Itt mindig kiszámíthatatlan a végeredmény, ezért jól megtankoltuk a kocsit, de azt gondoltuk, hogy az incidensek a pályán fognak történni, nem pedig a boxutcában. A taktikánk végül működött, amiért köszönet illeti a mérnököket, a szerelőket és mindenkit a Red Bullnál. Elégedett vagyok a dobogóval.”



Minden idők egyiklegfurcsább ütközése vetett véget Hamilton és Räikkönen versenyének

4. Timo Glock „Fantasztikus nap volt, amely meghozta számomra az első pontokat. A rajtom nem sikerült jól, több pozíciót is veszítettem és utána is mozgalmas volt a verseny számomra. A végeredmény kitűnő, a csapat és a mérnökök számára is. Nagyon kemény munkát végeztek, nekik ajánlom a pontjaimat.”

5. Felipe Massa Nehéz kifejezni, mit érezek most. Egyrészt roppant csalódott vagyok, mert ha az üzemanyagtöltő berendezés nem hibásodik meg, dobogós helyért harcolhattam volna. Másrészt boldog vagyok, mert egy pocskék állapotban lévő pályán futott nehéz verseny után sikerült négy pontot szereznem.”

6. Jarno Trulli „Az időmérőn változtattunk az autó beállításain, ami megbeszulta önmagát. Nem éreztem túl jónak a kocsit, ezért főként a célba érésre összpontosítottam. A végén gondok voltak a fékekkel. Amikor Timo visszatért a pályára, lassítanom kellett, így Massa megelőzött. Ennek ellenére nagyon elégedett vagyok.”

7. Rubens Barrichello „Nem hittük, hogy eredményesen szerepelhetünk itt, így a pontszerzés roppant nagy öröm mindannyiunk számára. Szoros verseny volt a mai, ráadásul egy erős megfázás miatt számomra még nagyobb volt a kihívás. Megtartottuk a monacói lendületünket, ami elégedettségre ad okot.”

8. Sebastian Vettel „A boxutcából rajtoltam, de szerencsém volt, mert bejött a biztonsági autó, jómagam pedig tele tankkal, egy kiállásos stratégiával autóztam. A pontnak örülök, a szerelőknék pedig hálaival tartozom, mert a szombati bukásom után kemény munkával összerakták az autót, így ma versenyezhettem.”

9. Heikki Kovalainen „A rajtnál úgy éreztem, jól szerepelhetek, de aztán az első szett gumim szemcsésedni kezdett. A kerékcseré után sem változott a helyzet, így nem tudtam tövig nyomni a gázt. Üres kézzel zárni egy futamot mindig nehéz, viszont de ez a hétvége rávilágított arra, hogy a csomagunk alkalmas a győzelemre.”

10. Nico Rosberg „Nagyon jól rajtoltam, Alonsót megelőztem és Massa tempóját is tartottam, de aztán jött a balszerencsés boxutcai baleset.Később Vettel üldözése közben kicsúsztam és emiatt Kovalainen megelőzött. Már várom a Francia Nagydíjat, ahol reményeim szerint jobb eredményre pályázhatunk majd.”

11. Jenson Button „Roppant nehéz és csalódással zárt versenyen vagyok túl. A boxutcból rajtoltam, ráadásul kipróbálatlan beállításokat alkalmaztunk. Semmi nem úgy alakult, ahogyan szerettük volna, így képtelen voltam előrelepni. Tovább kell dolgoznunk annak érdekében, hogy a Francia Nagydíjon jobb eredményt érjünk el.”

12. Mark Webber „Jómagam két kiállásos stratégiával teljesítettem a versenytávot, míg David egy kiállással próbálkozott. A rosszul sikerült időmérő edzés jelentős mértékben rontotta az esélyeimet, nagyon nehéz lett volna javítani. Legalább Davidnek összejött, jól szerepelt és szerencsére sok pontot szerzett a csapatnak.”

13. Sebastien Bourdais „Életem legrosszabb hétvégéjén, legpocskékabb versenyén vagyok túl. A pálya a táv felétől borzalmas állapotban volt, ami egyeseknek, például Sebastiannak nem okozott különösebb gondot, én viszont képtelen voltam alakítani. Már az is nagyfokú elégedettséggel tölt el, hogy egyben sikerült hazahoznom a kocsit”

Az eső szombaton is elkerülte az Ile Notre-Dame környékét, a burkolat feltöredezése azonban csúszóssá tette a pályát. A délelőtti edzésen még nem észlelték a jelenséget - ehelyett Nico Rosberg elsőségére és a két Toro Rosso egymást követő balesetére kaphatta fel a fejét a nagyerdemű -, a kvalifikáción viszont már igen: a levegő hőmérséklete 4-8 Celsius-fokot emelkedett, aminek hatására több kanyar, de főként a 10-es, szinte jégpályává változott. Az aszfaltarabkákk csak egyetlen sofőrt nem zavartak: Hamiltont, aki mindhárom felvonásban dominált és magabiztosan szerezte meg a rajtelsőséget.A pályafutása első győzelmét tavaly ugyanitt, pole pozícióból megszerző britet a hajrában Kubica rövid időre leszorította ugyan a tabella éléről, de remekbe szabott utolsó körével a szigetországi versenyző a lengyelt is jelentős, 0,6 másodperces előnnyel kényszerítette a 2. rajthelyre. Räikkönen a 3. rajtkockát szerezte meg és valósággal tombolt a pálya állapota miatt, mégis jobban járt, mint a burkolat miatt szintén háborgó másik ferraris, Massa: a brazil elé némi meglepetésre Alonso és Rosberg is befurakodott.

A pálya feltöredezett részeit szombat éjszaka újraaszfaltozták, így az másnap, a versenynapon már nem okozott gondot. A BMW Kubica és Nick Heidfeld révén egy lényegesen jobb állapotban lévő ringen szerezte meg első, ráadásul kettős győzelmét.

A futam kulcsmozzanata során az első fázisban nagy fölénnnyel vezető Hamilton a 19. körben - amikor Adrian Sutil autójának eltakarntása miatt pályára hajtott a biztonsági autó és sokan a szervizelés mellett döntöttek - a boxutcai kijáratánál hátulról nekiütközött a zöld fényre várakozó Räikkönen álló autójának, így a két ász

kiszállt a győzelemért zajló versenyfutásból. Rosberg Hamilton autóját találta el az incidens során, de a német egy orrkúpcsere után folytatni tudta a viadalt. A két BMW a boxkiállások első köre után került az élre, s Kubica előbb a pályán előzte meg az addig vezető Heidfeldet, majd a 49. körben letudott utolsó boxkiállásáig elegendő előnyt halmozott fel ahhoz, hogy az egy kiállással autózó márkatárs elé térjen vissza a pályára. A hibátlanul hajtó lengyel a kelet-európai autósport-történelem legnagyobb diadalát aratta és átvette a vezetés a bajnokságban, míg a német az utóbbi futamokon mutatott gyenge formájához képest javult, de szemlátomást nem volt elégedett. A dobogó legalacsonyabb fokára az egy



kiállásos stratégiát jól kihasználó Red Bullos David Coulthard állhatott fel.Az élrőio mögött Toyota-Ferrari szendvics alakult ki: Timo Glock és Jarno Trulli a futam elején az üzemanyagtöltő berendezés meghibásodása miatt visszacsúszó, de látványos előzéseivel jól hajrázó Massát fogta közre.A pontszerzők közé befért a hondás Rubens Barrichello és a Toro Rossós Sebastian Vettel is. Pontot nem szerezett és a kockás zászlóig sem jutott el, de feltétlenül említést érdemel a Renault csapata. Alonso a 44. körben az előkelő 3. helyről esett ki egy kicsúszás miatt, míg a csúfos sorozatát folytató Nelsinho Piquet – állítólag fékhiba miatt – szintén Montreal áldozata lett.



Elégedett
vagyok
a dobogóval.

/Coulthard/



ÉRDEKESSÉGEK

Lewis Hamilton Melbourne után idén másodszor rajtolhatott pole pozícióból, ez volt a brit versenyző pályafutásának nyolcadik rajtelsősége. A McLaren britje egy évvel ezelőtt éppen Montrealban gyűjtötte be legelső pole-ját és futamgyőzelmét.

Katasztrofális volt a szombati nap a Toro Rosso számára: a délelőtti szabadedzésen Vettel a 9-es kanyarnál összetörte az autóját, s pár percel később az 5-ösnél ugyanez történt Bourdais-val is. A német az autó sérülései miatt nem indult az időmérőn, míg a francia részt vett ugyan a kvalifikáción, de váltócsere miatt öt rajtpozíciós büntetést kapott. „Ahogyan a mondás tartja, próbálkozni és veszíteni sokkal jobb, mintha soha meg sem próbáljuk!” – mondta Franz Tost csapatfőnök.



Robert Kubica és a BMW egyaránt először győzedelmeskedett az F1-ben: a lengyel versenyzőnek 29, az önálló konstruktörként 2006 óta szereplő bajor márkanak pedig 42 futamot kellett várnia az első diadalra. A BMW csapatként aratott első győzelme kis híján napra pontosan 26 évvel követte az első, motorszállítóként aratott győzelmet 1982. június 13-án Nelson Piquet egy Brabham-BMW volánja mögött győzött, ráadásul épp Kanadában.

A sors íróniája, hogy Kubica Montrealban aratta első győzelmét, hiszen egy évvel korábban a lengyel az évtized legnagyobb balesetét szenvedte el a Gilles Villeneuve versenypályán. Saját bevallása szerint a bukás rémképe egyáltalán nem zavarta: „Eszembe sem jutott. Azóta folyamatosan F1-es autó volánja mögött ülök, de még egyszer sem gondoltam a balesetre.”

A futam szombatján elkezdődött a foci Európa-bajnokság, ami az F1-es paddock lakóit is feltűzelte. A versenynapon a győztes BMW is lázban égett: az osztrák tesztpilóta, Christian Klien hazája a horvátokkal játszott, majd a kettős győzelem után Heidfeld és Kubica már a német-lengyel összecsapáson indulhatott.

Dörzsölhették a markukat a Kanadai Nagydíj szervezői, ugyanis a jegyirodák csütörtökön az utolsó tikketeket is értékesítették. A Gilles Villeneuve versenypályán mindhárom nap teltház volt, a beszámolók szerint a hétvége során több mint 300 ezren látogattak ki a helyszínre.

Montrealban David Coulthard és Kazuki Nakajima esett áldozatul a boxutcai traffipaxnak, mindketten a pénteki edzéseken hajtottak túl gyorsan. A Williams japánja megúsza 400 eurós bírsággal, míg a Red Bull Racing veteránjának többre került a száguldás: az 50 helyett 75 km/órával hajtó skótot 3000 euróra büntették meg.

Végeredmény

1. Robert Kubica	s-s-s	BMW Sauber F1.08	1:36,24447
2. Nick Heidfeld	s-s	BMW Sauber F1.08	+ 16,495
3. David Coulthard	s-s	Red Bull RB4-Renault	+ 23,352
4. Timo Glock	ss-s	Toyota TF108	+ 42,627
5. Felipe Massa	s-s-s-s	Ferrari F2008	+ 43,934
6. Jarno Trulli	ss-s	Toyota TF108	+ 47,775
7. Rubens Barrichello	s-s	Honda RA108	+ 53,597
8. Sebastian Vettel	s-s	Toro Rosso STR2B-Ferrari	+ 54,120
9. Heikki Kovalainen	s-ss-ss	McLaren MP4-23	+ 54,443
10. Nico Rosberg	ss-ss-s-s	Williams FW30-Toyota	+ 57,749
11. Jenson Button	s-ss-s-s	Honda RA108	+ 1:07,540
12. Mark Webber	s-s-ss	Red Bull RB4-Renault	+ 1:11,229
13. Sebastien Bourdais	s-ss-s	Toro Rosso STR2B-Ferrari	+ 1 kör

Kiestek

• Giancarlo Fisichella	s-s-ss	Force India VJM01-Ferrari	51. kör
• Kazuki Nakajima	s-s	Williams FW30-Toyota	46. kör
• Fernando Alonso	s-s	Renault R28	44. kör
• Nelsinho Piquet	s-s	Renault R28	39. kör
• Kimi Räikkönen	s-s	Ferrari F2008	19. kör
• Lewis Hamilton	ss-ss	McLaren MP4-23	19. kör
• Adrian Sutil	ss	Force India VJM01-Ferrari	14. kör

Gumistratégia: S = puha SS = szuperpuha

A VB állása

Versenyzők

1. R. Kubica	42 pont
2. L. Hamilton	38 pont
3. F. Massa	38 pont
4. K. Räikkönen	35 pont
5. N. Heidfeld	28 pont
6. H. Kovalainen	15 pont
7. M. Webber	15 pont
8. J. Trulli	12 pont
9. F. Alonso	9 pont
10. N. Rosberg	8 pont
11. K. Nakajima	7 pont
12. D. Coulthard	6 pont
13. T. Glock	5 pont
14. S. Vettel	5 pont
15. R. Barrichello	5 pont
16. J. Button	3 pont
17. S. Bourdais	2 pont

Konstruktörök

1. Ferrari	73 pont
2. BMW	70 pont
3. McLaren	53 pont
4. Red Bull	21 pont
5. Toyota	17 pont
6. Williams	15 pont
7. Renault	9 pont
8. Honda	8 pont
9. Toro Rosso	7 pont

MONTREAL

Mostanában mintha már nem csak az izgalmas versenyek jutnának az ember eszébe, ha meglátja a kanadai versenypálya nevét. Töredező aszfalt, hódító hódok, furcsa balesetek – még szerencse, hogy a sztárok és családjaik innen sem hiányozhatnak. Most például megismerhettük Lewis Hamilton édesanyját.



Az élet egy verseny.
De Ön most
előnnnyel indulhat!

Találkozzon Ön is az ING Biztosító szakértőjével,
és nyerje meg a fődíjat, az 1 000 000 Ft értékű utazást!

Vagy Öné lehet az értékes ING Formula-1 ajándécsomagok egyike,
benne egy **Alonso által dedikált, hivatalos F1-es pólóval!**

Töltse ki az adatlapot, és küldje vissza az alábbi címre 2008. augusztus 31-ig:

„ING Biztosító Formula-1 játék”

ING Biztosító Zrt.
1364 Budapest, Pf. 247

Így a nyereményeken túl most pénzügyi tervet is készít Önnek az ING Biztosító szakértője. Tanácsadónk időpontot egyeztet Önnel, és a találkozót követően Ön részt vesz a **fődíj, az 1 000 000 Ft értékű utazási utalvány** sorsolásán!

A nyereményjáték részleteiről a www.ing.hu/formula1 weboldalon olvashat.



Fődíj: 1 000 000 Ft-os
utazási utalvány

Az Ön neve: (vezetéknév)
 (keresztnév)
Lakcíme: (ir. sz.) (város)
 (út, utca, tér) (hsz.)
Telefonszáma: 06- -
E-mail címe:
Születési éve:

Hozzájárulok ahhoz, hogy az ING Biztosító Zrt. (székhelye: 1068 Budapest, Dózsa György út 84/b) a megadott adataimat nyilvántartsa abból a célból, hogy a biztosító a szolgáltatásait részemre közvetlenül ajánlhassa. A hozzájárulás önkéntes, és az a biztosító székhelyére küldött levélben bármikor visszavonható.

Dátum:
Aláírás:

Tájékoztatjuk arról, hogy a biztosító gondoskodik az adatok biztonságáról, és megteszi azokat a technikai és szervezési intézkedéseket, és kialakítja azokat az eljárási szabályokat, amelyek az adatok védelmének érvényre juttatásához szükségesek.

ING BIZTOSÍTÓ ZRT.



JÓFEJEK

Azt megszokhattuk, hogy az F1-es versenyzők civil és „szolgálati” ruhája is a legutolsó divat szerint készül, ám hogy a szerelők fejedőinek is külön stílusa és mondanivalója van, azzal még barátkoznunk kell. A boxkiállítások alatt fényképezett sisakok egyszer akár egy külön cikket is megérnének.



Magny-Cours
Circuit de Nevers

A pálya hossza:	4,411 km
Versenytáv:	70 kör – 308,586 km
Időjárás:	Száraz, esős
Levegő hőmérséklete:	24-25 fok
Aszfalt hőmérséklete:	25-31 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	19 autó
Kiesett:	1 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen	1:16,630



MASSA SZERENCSÉJE

A Ferrari brazilja nyerte a Francia Nagydíjat

Felipe Massa nagy formában kezdett, majd botlott, végül kiegyezett Fortunával: a Ferrari brazilja némi szerencsével megnyerte a Francia Nagydíjat és az összetett pontversenyben is élre állt.

Mészáros Sándor

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Hraeling

Montreal után Robert Kubica és a BMW első diadala, illetve Lewis Hamilton és Nico Rosberg rajtbüntetése dominálta a címlapokat a nemzetközi sajtóban, túl sok

morfondírozásra azonban nem jutott idő. A rövid észak-amerikai kiruccanás után pár nappal már Barcelona állt a középpontban, ahol ismét tesztelhetek a csapatok.

1. Felipe Massa „A győzelmet annak köszönhetem, hogy Kiminek gondjai támadtak a kocsijával. A tempója alapján úgy vélem, versenyben képtelenség lett volna legyőzni őt. A második helynek is örültem volna, a győzelem viszont különösen boldoggá tesz. Átvettem a vezetést a bajnokságban, de tudom, hogy messze még a vége.”

2. Kimi Räikkönen „Próbálok a dolgok derűsebb oldalát nézni: szereztem nyolc pontot és a csapat kettős győzelmet aratott. Az autó versenyképes és rendkívül erős építéss konstrukció, mert egy ilyen meghibásodás esetén a kiesés elkerülhetetlen lett volna. Most jobb helyzetben vagyok, mint tavaly ilyenkor, így optimistán várom a folytatást.”

3. Jarno Trulli „Nagyon jó tempót mentem és volt néhány csatám olyan autókkal is, amelyek gyorsabbak voltak nálunk. Amikor a végén eleredt az eső, kerék a kerék melletti csatát vívtam Heikkivel, ami olyan volt, mintha gokartoztunk volna. A csapat tökéletes munkát végzett, az autó versenyképessége is remek. Jól alakulnak a dolgaink.”



Emberemlékezet óta nem történt olyan, hogy egy kivétel-lel minden versenyző célba érjen egy f1-es futamon. Ezúttal egyedül Buttonnak nem jött ki a lépés

4. Heikki Kovalainen „A rajbtüntetést is figyelembe véve nagyon jó a mai eredmény, amiben fontos szerepe volt a jó stratégiának is. Az első etapban sok időt veszítettem a lassabb kocsik miatt, de szerencsére sikerült előzöm és közelebb kerültem az előttem haladókhöz. Az autó a Bridgestone abroncsaival együtt kitűnően működött.”

5. Robert Kubica „Nem szereztünk annyi pontot, mint szerettünk volna. Egész hétvégén a problémák minimalizálására törekedünk. A rajtnál nem tudtam megelőzni Jarno Trullit és ez később az 5-ös kanyar külső ívén sem sikerült. Végző soron elégedett vagyok, mert csak 2 másodperccel maradtam le a dobogóról.”

6. Mark Webber „A rajt nem sikerült jól, a verseny első felében azonban jól mentem. A boxkiállításom előtt igyekeztem repeszteni pár gyors kört, hogy megelőzhessem a rövid etapot futó Alonsót. Friss gumikon, nehéz tankkal volt egy forró pillanatom, de megúsztam. Alonso taktikája végül nem működött, így kicsivel több pontot szereztünk.”

7. Nelsinho Piquet „Most először fordult elő velem, hogy nem volt semmilyen problémám. Az autó és a stratégia is kitűnően működött, így ma sikerült begyűjtenem az első pontjaimat is. Boldog vagyok és remélem, hogy az évad hátralévő része is így alakul számunkra.”

8. Fernando Alonso „Biztos voltam benne, hogy dobogóért küzdhetünk, de a rajtnál túl sok pozíciót veszítettem, aztán pedig nem tudtam a tegnaphoz hasonló tempót menni. Az autó az egyenesekben gyors volt, de nem sikerült javulni. Szereztem egy pontot és elökélt szándékom, hogy a Brit Nagydíjon jobban fogok szerepelni.”

9. David Coulthard „A rajtnál három helyet is veszítettem, aztán a hűvös időben a keményebb keverékű gumikon nem volt megfelelő az autóm balansza. A puhább összetételű abroncsokon jobb volt a koci, mint amire számítottunk. Az edzések során teljesen mást tapasztaltunk, de vannak kedvező és kevésbé kedvező futamok is.”

10. Lewis Hamilton „Csalódott vagyok. A büntetés nem felétlenül volt jogos. A kanyar bejáratánál Vettel előtt voltam. A külső íven mentem, de nem tudtam volna befordulni úgy, hogy ne ütközzünk. Aztán az autó hátulja kitört és áthajtottam a szegélykövön. Büntessenek csak, csináljanak, amit akarnak, de továbbra is csatázni fogok.”

11. Timo Glock „A jó rajt után az első etap is jól sikerült, a kerékcseré után azonban a gumik szemsésedése miatt csak szenvedtem. A koci alulkormányzott volt, végig csak csúszkáltam. Jarno harmadik helye öröndetes, mert azt mutatja, hogy sokat fejlődtünk a legutóbbi tesztesét óta. Jőmagam igyekszem jobb eredményekkel előrukkolni.”

12. Sebastian Vettel „A 12. helyről rajtoltam, ugyanebben a pozícióban értem célba, mégis büszkének kell lennünk magunkra, ugyanis a mezőnynek ebben a részében volt egy McLaren és egy BMW is. A BMW-t magam mögött tartottam, s ez a saját tempónak volt köszönhető. Örültem volna egy nagyobb esőnek, de ez végül a futam után érkezett meg.”

13. Nick Heidfeld „A 13. helyen végezni végtelenül kiábrándító volt számomra. A rajt után két pozíciót veszítettem és ezeket képtelen voltam visszaszerezni. Már a silverstone-i tesztlésre és az elkövetkezendő néhány versenyre irányul a figyelmem. Célom az, hogy az utóbbi versenyeken elértnél jobb eredményeket produkáljak.”

A gyakorlás első két napját a Ferrari uralta tesztpilótája, Luca Badoer révén, a program legjobb idejét azonban a Renault újonca, Nelsinho Piquet repesztette a zárónapon, a sok pletyka után jelezve ezzel azt, hogy ragaszkodik az állásához.

Magny-Cours-ra a szakértők zöme a Ferrari fölényét jósolta, és a tipp telitalálatnak bizonyult. Noha a pénteki második edzésen Fernando Alonso az elsőség megszerzésével demonstrálta a Renault formajavulását, a nyitónap legjobb ideje Massa nevéhez fűződött. A szombat délelőtti gyakorláson Piquet villantott, az időmérő edzésen viszont a Ferrari már utolérhetetlennek bizonyult.

Massa az első két felvonást játszi könnyedséggel nyerte, míg a záró etapban házon belülről jött a kellemetlen meglepetés. A legjobbkor robbantó Kimi Räikkönen 1:16,449-es idejére a brazilnak nem volt válasza, így a vörösre színeződött első rajtsorban a finn lett az előkelőbb rajtpozíció. Hamilton hiába futotta meg a 3. időt, tíz pozíciós rajtbüntetése miatt Alonso és a toytótás Jarno Trulli foglalhatta el a második sort, míg Heikki Kovalainen hiába zárta a 6. helyen a tréninget, feltartás miatt őt rajtpozíciós büntetéssel sújtották, így a harmadik sort Kubica és az említett incidens áldozata, a Red Bullos Mark Webber foglalhatta el.



Domináns formáját a Ferrari a versenyen is megőrizte, a győzelem sorsát azonban a technika ördöge döntötte el a vörösök két versenyzője között. Räikkönen kitűnő rajt után fölényesen vezetett, de Ferrarijáról leszakadt a kipufogó, így lelassult és a 38. körben már Massa állt a mezőny élén. A brazil könnyed autózást bemutatva száguldott el a kockás zászlóig, míg a finn a súlyos műszaki hiba ellenére is megtartotta a 2. helyezést. A dobogó legalsó fokára Trulli állhatott fel, aki a verseny során derekasan állta a pódiumra pályázó riválisok rohamait. Az olasz a végén, amikor a pálya a szemerkélő eső miatt csúszóssá



Az már a start után eldőlt, hogy az ellenfelek nem állíthatják meg a maranellói armadát

világelső orra elől a 2 pontot érő 7. helyet. A verseny negatív meglepetése Hamilton volt, aki a rajt után, Sebastian Vettel előzése közben levágta a Nürburgring-sikánt. A versenybíróság boxon áthajtós büntetéssel szankcionálta a manővert, ezzel a brit sofőr versenye gyakorlatilag véget is ért: a pontszerzés valós esélye nélkül, a 10. helyen intette le a kockás zászló. A 70 körös összecsapás egyetlen kiesője a Honda színeiben versenyző Jenson Button volt, aki a rajt után nekiment Sebastien Bourdais Toro Rossójának, s autója olyan súlyosan megsérült, hogy csak a 17. körig tudott versenyben maradni.



Az első etapban sok időt veszítettem a lassabb kocsik miatt

(Kovalainen)

ÉRDEKESSÉGEK

Jarno Trulli a futam előtti napokban elhunyt korábbi Toyota-csapatfőnöknek, Ove Anderssonnak ajánlotta 3. helyezését. Toyota-konstrukció hasonlóan előkelő helyen legutóbb a 2006-os Ausztrál Nagydíjon futott be, akkor Ralf Schumacher állhatott dobogóra.



Kimi Räikkönen szezonbeli 2., pályafutása 16. pole pozícióját szerezte Magny-Cours-ban. A finn sofőr sikerével a Ferrari fontos mérföldkőhöz érkezett, ez volt ugyanis az együttes fennállásának 200. rajtelsősége az F1-ben.

Felipe Massa idei 3., pályafutása 8. győzelmét jelentette a szerencsés franciaországi siker, ami a csapat 766. futamán a 206. diadal volt. A tíz pontnak köszönhetően Massa átvette a vezetést a bajnoki tabellán: brazil versenyző legutóbb 1993-ban vezetett az összetettben, akkor a Monacói Nagydíj után a legendás Ayrton Senna állt a tabella élén.

Massa győzelme a Shell és a Ferrari együttműködésének 150 sikere volt a Formula 1-ben. „Fantasztikus eredmény a Shell számára, hogy elértük a 150. győzelmünket a Ferrarival az F1-ben. Partnerkapcsolatunk során minden egyes mérföldkő, minden egyes áttört határvonal hozzájárult ahhoz, hogy a közútra szánt Shell V-Power üzemanyag és Shell Helix motorolaj egyre jobb legyen.” – mondta Juan Carlos Perez, a Shell szponzorációs igazgatója.

Heikki Kovalainennek különleges élményben volt része a francia Nagydíj előtt: a Mercedes-Benz első futamgyőzelmének 100. évfordulóján vezethette azt az 1908-ban készült 12,8 literes versenygépet, melynek volánja mögött Christian Lautenschlager megnyerte a Dieppe-ben tartott francia futamot. A masinát később kiállították, így a nagydíj nézői is szemügyre vehették.

Miután a McLaren versenyzőire összesen három büntetést rótt ki az FIA versenybírórsága, újra felmerült, hogy a szövetség boszorkányüldözést folytat a brit csapat ellen. Erre felindultságában Ron Dennis tett célzésekot, Martin Whitmarsh azonban cáfolt: „Ron ezt biztosan nem gondolta komolyan, egyszerűen felbosszantotta magát a büntetéseken.”

Mint éhezőnek egy falat kenyér, úgy kellett az első néhány pont az évad korábbi versenyein pocské teljesítményt nyújtó Renault-újoncnak, Nelsinho Piquet-nek. A korábban kirúgással megfenyegetett sofírt Flavio Briatore csapatfőnök dicséretben részesítette: „Nelson emlékezetes versenyt futott, roppant kiegyensúlyozottan és agresszívan versenyzett.” – mondta a friss házass nagyfőnök.

Végeredmény			
1. Felipe Massa	M-M-S	Ferrari F2008	1:31,50,245
2. Kimi Räikkönen	M-M-S	Ferrari F2008	+ 17,894
3. Jarno Trulli	M-M-S	Toyota TF108	+ 28,250
4. Heikki Kovalainen	M-M-S	McLaren MP4-23	+ 28,929
5. Robert Kubica	M-M-S	BMW Sauber F1.08	+ 30,512
6. Mark Webber	M-M-S	Red Bull RB4-Renault	+ 40,304
7. Nelsinho Piquet	M-M-S	Renault R28	+ 41,003
8. Fernando Alonso	M-M-S	Renault R28	+ 43,372
9. David Coulthard	M-M-S	Red Bull RB4-Renault	+ 51,021
10. Lewis Hamilton	SS-SS	McLaren MP4-23	+ 54,538
11. Timo Glock	M-M-S	Toyota TF108	+ 57,700
12. Sebastian Vettel	M-M-S	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 58,035
13. Nick Heidfeld	M-M-S	BMW Sauber F1.08	+ 1:02,079
14. Rubens Barrichello	M-M-S	Honda RA108	+ 1 kör
15. Kazuki Nakajima	S-M-M	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
16. Nico Rosberg	S-M	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
17. Sebastien Bourdais	M-M-S	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 1 kör
18. Giancarlo Fisichella	M-M-S	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
19. Adrian Sutil	S-M-M	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
Kiestek			
20. Jenson Button	M-M	Honda RA108	+1 kör
Gumistratégia: S = puha SS = szuperpuha			

A VB állása

1. F. Massa 48 pont
2. R. Kubica 46 pont
3. K. Räikkönen 43 pont
4. L. Hamilton 38 pont
5. N. Heidfeld 28 pont
6. H.Kovalainen 18 pont
7. J.Trulli 18 pont
8. M.Webber 18 pont
9. F.Alonso 10 pont
10. N. Rosberg 8 pont
11. Ki Nakajima 7 pont
12. D. Coulthard 6 pont
13. T. Glock 5 pont
14. S.Vettel 5 pont
15. R. Barrichello 5 pont
16. J. Button 3 pont
17. N. Piquet 2 pont
18. S. Bourdais 2 pont

Konstruktörök

1. Ferrari 91 pont
2. BMW 74 pont
3. McLaren 58 pont
4. Red Bull 24 pont
5. Toyota 23 pont
6. Williams 15 pont
7. Renault 12 pont
8. Honda 8 pont
9. Toro Rosso 7 pont

MAGNY-COURS

Miután már többször és majdnem minden szakértő eltemette Magny-Cours F1-es rendezési lehetőségeit, az a minimum, hogy már csak azért is legalább tíz évig a naptárban marad. Ha hihetünk a nemrég bemutatott látványterveknek, mindez ráadásul nem is fikció, hiszen óriási változások várnak a pályára.



HAMILTON ÉS A BAKIK

Érett-e valójában a győzelmekre a McLaren ásza?

Ahogy telik az idő Lewis Hamilton tavalyi bemutatkozása óta, úgy szaporodnak azok a malőrök az ifjú sztár körül, amelyekbe nagyon is szívesen belekapaszkodnak a versenyző kritikusai, nemkülönben a nemzetközi és a brit sajtó. Vajon jogosan támadják a pilótazsenit?

Vajta Balázs

Getty Images



Lewis Hamilton F1-es karrierjének legkínosabb ütközései. Sokak szerint a tapasztalat hiányzik egy nagyobb siker eléréséhez

Legutóbb Giancarlo Minardi szólalt meg az ügyben, aki néhány évvel az F1-ből való távozása után még mindig figyelemmel kíséri a Formula-1 eseményeit. A legendás olasz istálló alapítója úgy véli, hogy a mezőnyben jelenleg négy versenyző is jobb, mint Lewis Hamilton. Az egyik Robert Kubica, aki még nem hibázott, és csak a Kazuki Nakajima ütközésnek tudható be, hogy az első versenyen nem kapott pontokat. Korábbi védencét, Alonsót is jobbnak tartja. „Ha nem is áll versenyképes autó a rendelkezésére, Fernando akkor is jobb. Többet ki tud hozni a csomagból!” – vélekedett az olasz, akinek persze a Ferrari kettőse, Kimi Räikkönen és Felipe Massa sem hiányzik a sztárlistájáról. „Hamilton is tehetséges. De komoly hibákat vét a tapasztalatlansága miatt, és arról árulkodik, hogy ideges. Kíváncsi vagyok, hogy a következő versenyeken hogyan tud javítani ezen.” – mondta a színesbőrű fiatalberről Minardi.

De melyek is voltak ezek a hibák? A tavalyi kínai verseny például mindenkinek azonnal beugrik. Ha akkor nem bízta magát teljesen a csapatra Lewis, és időben kiáll bronzsot cserélni, ma az övé az egyes rajtszám. Hogy az esztendő végi brazil futam rajtja után mit művelt Hamilton, az előtt a legtöbbben azóta is értetlenül állunk. Ha akkor nem hibázik a brit, és (állítólag) nem nyom le tévedésből egy rossz kapcsolót a kormányon, alighanem világbajnokként zárhatja első F1-es évét. És

akkor még a hungaroringi csapatsorrend-hisztériáról nem is beszéltünk... De történt, ami történt, új, második esztendő, és első számú pilótai státusz köszöntött a Ron Dennis kedvencére. Ha a dolgok nem is alakultak olyan fényesen a szezon elején, mint egy évvel korábban, a pontok ismét szépen gyűltek. A fordulópontot a bravúros (mindössze egy „palánknak csapós” hibával összehozott) monacói győzelem jelentette, amely után Lewis az összetett pontverseny

élén találta magát. De nem sokáig, megint jött két nullás verseny, és a hátrány ismét tetemes lett. A legfájóbb malőrt Raikkönen Ferrarijának boxutcai felnyársalása jelentette, majd a franciák versenyén egy túl erőszakos előzés, melyért olyan büntetést osztottak rá a bírák, amellyel már esélye sem maradt a javításra. Mivel a sajtó kíméletlenül pellengérre állít minden kis kisiklást, a McLaren-ász hibáinak elemzése is azonnal a címlapokra került. Egyes újságok már biztosak abban, hogy a pilóta kezdi elveszteni türelmét. Ezzel kapcsolatban a szakírók általában szakértők, egykori versenyzők tanácsait kéri ki, és ezt a dolgot Hamilton sem úszhatta meg.

Ross Brawn, a Honda csapatfőnöke például azt ajánlotta a 23 éves pilótának, hogy hagyja figyelmen kívül a médiát és más befolyásoló tényezőket, egyszerűen koncentráljon a versenyzésre. „A vezetés az, ami átsegítheti ezen, akámi is történik vele.” - mondta Brawn, aki korábban Michael Schumacherrel is együtt dolgozott. A háromszoros világbajnok Niki Lauda is azt tanácsolja Hamiltonnak, hogy ne vegye figyelembe azt, ami a sajtóban megjelenik róla. „Sürgősen észre kell vennie, hogy muszáj kontrollálnia az érzelmeit mindenféle körülmények között, azért, hogy megőrizze az összpontosító képességét, és a távlati gondolkodását. De nem szabad több hibát vétenie. Igaz, a hibák már nem kerülnek emberéletbe a Forma-1-ben, de a világbajnokságot elvesztheti az ember miattuk.” - tette hozzá az osztrák Mark Blundell, a korábbi Formula-1-es pilóta a Daily Telegraph hasábjain fejtette ki véleményét. „Engedte, hogy a dolgok média oldala elérje őt. Lewis számára a kulcsszó most a kontroll. Kontrollálnia kell a környezetet az autóban, és az érzéseit az autón kívül. Silverstone-ba tiszta fejjel kell megérkeznie. Nem szabad, hogy érzelmileg megérintsék ezek a dolgok, mert az elvonja a figyelmét a teljesítésről.” A háromszoros világbajnok Jackie Stewart azt javasolja, hogy Hamilton csökkentse az elvárásait magával szemben. „Talán Lewis nem szívesen hallja ezt, de alapvetően kevés tapasztalata van a sport ilyen magas szintjén. Ha a tanácsomat kérné, akkor azt mondanám, hogy várjon, és ne követeljen túl sokat önmagától.” - mondta Stewart.

Hogy minderről mit gondol maga az érintett, az valószínűleg majd a versenypályán derül ki azzal, hogy képes lesz-e visszatérni Lewis a címre esélyesek közé, vagy sem. Ám hogy az önbizalommal és a jövőképpel nincsenek Lewisnak problémái, azt jelzi, hogy a tehetség nemrégiben kijelentette: az a terve, hogy a teljes pályafutása során a McLarennél fog indulni. Ehhez persze a csapat átalakuló vezetése is bele szól majd...



ALONSO ÁRNYÉKÁBAN

Nelsinho Piquet, ahogy még csak kevesen ismerik

Sokan már azt gondolták, soha nem lesz képes felülkerekedni csapatársán, meg vannak számlálva a napjai csapatánál. Aztán Magny-Coursban megtört a jég: legyőzte Fernando Alonsót, és a világbajnok fiának szurkolói fellélegezhettek. Nelsinho Piquet-vel nemrégiben a Red Bulletin készített hosszabb interjút, melyből most pár részletet közlünk.

Godina Esolt

Getty Images



Mennyi idős voltál, amikor először elkezdtl versenyezni, és ki volt a mentorod?

Nyolc évesen kezdtem el, és kezdetben az édesapám tanított. Aztán néhány hónap múlva szerzett nekem egy szerelőt, akit Agnaldo Furlaninak hívnak, és egy évvel később már csak Agnaldo és én maradtunk. Ő olyan, mint a második apám, nyolctól tizenkilenc éves koromig vele voltam. Elköltözött velem Angliába, ahol közösen éltünk egy házban. Eredetileg csak egy go-kart szerelő volt, de megtanult mindent az autók mechanikájáról és váltójáról, szóval velem együtt lépett a Formula-3-ba. Két évig maradt Angliában, mielőtt vissza kellett térnie Brazíliába a feleségéhez és a gyermekeihez, szóval nem jött velem tovább a GP2-be, amit nagyon sajnállok.

Vajon mivel foglalkoznál, ha nem volnál profi autóversenyző?

Nehéz megmondani. Nagyon érdekel a tervezés, talán építészetet tanulnék. Amikor kicsi voltam, egész városokat építettem legóból, repülőterekkel, vonatállomásokkal és versenypályákkal együtt. Ezek a városok töltötték ki a szobám padlóját.

Gyűjtesz modellautókat?

Igen, szeretem a modellautókat. Körülbelül 600 vagy 700 is van. Van néhány teljes F1-es, WRC-s és DTM-es rajtrácsom. Ezek

1:6 ill. 1:43 közötti skálán váltakoznak. Van még továbbá sisakgyűjteményem. Gyakran üzletelünk a barátaimmal.

Mennyi időt szentelsz GP2-es csapatodra, a Piquet Sports-ra?

Nem olyan sokat. Azelőtt az életemet jelentette, de most a Formula-1 a fontos. Persze amikor időm engedi, a csapattal vagyok, és a mérnökökkel is majdnem minden nap beszélek telefonon.

Ha Lewis Hamilton mellett versenyeztél volna a GP2-ben az ART színeiben, le tudtad volna győzni a bajnoki címért folytatott küzdelemben?

Jó kérdés, nehéz megmondani. Volt néhány balszerencsés pillanatom 2006-ban. Egy versenyen elfogyott az üzemanyagom, fékproblémám akadt Imolában, amikor a második helyen voltam, és emiatt visszaestem, Hockenheimben a motorom nem indult el, szénanáthától szenvedtem két versenyen, Silverstone-ban elvették a két leggyorsabb körömet az időmérőn és a negyedik helyről rajtoltam. De nem hiszem, hogy a dolgok jobbak lettek volna az ART-nál. A csapatom fantasztikus munkát végzett, és folyamatosan azon dolgozott, hogy gyorsabbá és megbízhatóbbá tegye az autót. A Renault-nál 500 ember dolgozik az autón, mégis előfordult, hogy három versenyből

csak egyet tudtam befejezni...

Ki van nehezebb helyzetben, Te vagy Fernando?

Fernando egy nagyon jó autóból érkezett egy olyan csapathoz, ami nyilvánvalóan nem rendelkezik hasonló forrásokkal, és természetes, hogy panaszkodik a mérnököknek és próbálja megtalálni azon területeket, ahol fejleszteni lehetne. Nálam ez nem így van, mivel minden új számomra.

Ha találkozhatnál egy hírességgel, ki lenne az? Jessica Simpson nagyon forró lány...

Jártál valaha olyan lánnyal, aki nem braziliai?

Jártam egy angol, egy olasz és egy ausztrál lánnyal. Az ausztrálok sokkal jobban hasonlítanak a brazilokra, mint az európaiak.

Voltál valaha szerelmes?

Igen, most is szerelmes vagyok (mutat az ujján lévő gyűrűre). Ez egy eljegyzési gyűrű. A lány neve Gabriella, és egy go-kart pályán találkoztam vele Brazíliában. Az unokatestvérem meghívta a testvérét egy 12 órás versenyre, és ő is vele jött. Ez december elején volt. Most fejezi be az iskolát, de az a terve, hogy Angliába jön az egyetemre. Üzleti dolgokat akar tanulni a Londoni Egyetemen vagy az Oxfordon.

Milyen gyerek voltál az iskolában?

Sokszor lógtam és elmulasztottam jó pár házi feladatot, illetve puskáztam a dolgozatoknál. Persze soha nem ismételtam évet, mert mindig voltak jó barátaim, akik kölcsönadták a házi feladataikat, hogy lemásoljam. Szerettem a matematikát, a biológiát és a földrajzot, de utáltam az angolt, a portugált és a történelmet.

Milyen poszterek díszítették a szobád falát, amikor gyerek voltál?

Sok autóversennyel kapcsolatos poszterem volt, de filmesek is bőven. Egy ismerősünknek mozija volt, és mindig nekem adta a plakátokat. Volt Superman, Robocop és Jurassic Park. Az autóversenyes posztereim az 1950-es 60-as évekből valók voltak.

Szeretsz vásárolni?

Igen, szeretek költeni. Amikor el kell lazulnom, vásárolni megyek, ez segít megnyugtatni. Volt, hogy elindultam, és a barátaimnak és a barátnőiknek. Mostanában leginkább ruhákra költök.

Van egy saját sugárhajtású Cessna Citation Mustang repülőgéped. Teljesen testre szabtad? Van a gép hátuljában egy leopárdminta ág?

Az a helyzet, hogy nem sok mindent tudsz csinálni rajta, mert ez csupán egy VLJ (Very Light Jet). Négy utast képes szállítani, és ekkor már elég szűkös a hely. De ez egy nagyobb sugárhajtású repülőnél sokkal gazdaságosabb.

Mit gondolsz, miért nem olvasnak az autóversenyzők?

Én szoktam olvasni. Ha épp repülőn ülök, és az iPodom lemerült, kézbe kapok egy könyvet. Az utolsó, amit olvastam, Emerson Fittipaldiról szólt. Az életéről szólt, illetve arról, hogy szeretne volna megtanulni Harry Houdini trükkjeit.

Nem gondoltál még arra, hogy saját F1-es csapatban versenyezz, mint tette azt Emerson Fittipaldi?

Nos, tudod hogy működik ez. Ha egy gyártó állna a hátam mögött, valószínűleg más lenne a történet. Amúgy csak egy újabb stressz volna.





FÉKHŰTÉS F1 MÓDRA

Lombfúvóval a felhevülés ellen

Az F1-es pilóták testi épségének és a versenyzés biztonságának megóvásához nem csak erős motorok, hanem megfelelő kialakítású és jól működő fékek is kellenek.

Papp István

Gyártók



Az F1-es autókban alkalmazott fékek csak meghatározott hőmérséklettartományban üzemelnek kifogástalanul. A fékezések alkalmával másodperceken belül képes több száz fokot is emelkedni a féktárcsák és a fékbetétek hőmérséklete, melynek mértéke a fékek üzemideje mellett a fékhatást is jelentősen befolyásolja. Abban az esetben, ha a versenyautó fékei gyakran 1000 °C-os hőmérséklet fölé hevülnek, az a gyors elhasználódásukat eredményezheti, míg abban az esetben, ha nem melegednek fel 400 °C-ig, nem biztosítanak megfelelő lassulást - az optimális teljesítményt kb. 650 °C-os hőmérsékleten képesek biztosítani. Ebből adódóan a csapatoknak gondoskodni kell arról, hogy a fékeket minden körülmények között a megfelelő hőmérsékleten tartsák. A hosszú, gyors egyenesekkel tarkított ringek esetében a kanyarokban felhevült fékeknek van idejük visszahűlni, míg az olyan pályák esetében, ahol a szűk forduló mellett viszonylag kevés egyenes pályaszakasza található, nagyobb hangsúlyt kell fektetni a fékek minél hatékonyabb hűtését elősegítő aerodinamikai elemek kialakítására. Abban az esetben viszont, ha mezőnynek adott esetben a pályára küldött biztonsági autó által diktált tempóban kell haladni, vagy legrosszabb esetben meg kell állni, a féktárcsák és a fékbetétek hűtési jellemzői azonnal leromlanak. Ilyen esetben könnyedén lángra is lobbanhatnak a 600-700 °C-ra felhevült alkatrészek.

Hasonló szituáció adódhat akkor is, amikor a tesztelések, vagy az edzések alkalmával a versenyző visszatér a boxba úgy, hogy hosszabb ideig nem kell visszamennie a pályára. Ilyen esetben a csapat szerelői kiegészítő ventilátorokat helyeznek el a hátsó fékek mellett az első légterelő szárnyak két végén is, amelyek flexibilis csöveken keresztül juttatják el a hűtéshez szükséges levegőt a fékekhez. Erre a célra tulajdonképpen egy rendkívül egyszerű eszközt alkalmaznak a csapatok, melyet a hétköznapi életben lombfúvóként ismert a kertészkedők körében.

Az istállók által használt mobil légfúvók megjelenésében és működtetésének módjában akadnak némi különbségek. A

Honda Racing F1 által alkalmazott eszköz például egy 25cm³-es hengerűrtartalmú, 1,1 LE-s motorral hozza forgásba a ventilátorkereket. A 87dB-es zajszinttel rendelkező eszköz óránként 650 m³ levegőmennyiséget képes áramoltatni a féktárcsák és fékbetétek felé. A Honda csapatnál használt mobil légfúvóval ellentétben a Red Bull Racing, vagy akár a BMW-Sauber F1-es csapat a benzinüzemű motorral üzemeltetett egységgel ellentétben az akkumulátoros meghajtású lombfúvót



részesítik előnyben.

A Formula-1-es boxokban szolgálatot teljesítő mobil légfúvók alkalmazási céljának egyezősége mellett egyaránt elmondható, hogy a versenyautók felhevült fékeinek hűtéséhez megfelelő mennyiségű levegőt képesek szolgáltatni, melyhez az alacsony energia-felhasználás, alacsony károsanyag-kibocsátás és viszonylag alacsony zajszint mellett az egyszerű hordozhatósághoz elengedhetetlen kis súly a jellemző.

Technikai adatok

A készülék típusa:	HHB 25
A motor típusa:	GX 25
Levegőszállítás:	630m ³ /6
Hengerűrtartalom:	25cm ³
Üzemidő egy feltöltéssel:	40 perc
A gép súlya:	4,7kg
Teljesítmény:	1,1 LE
Üzemanyagtartály:	0,32l
Fogyasztás:	0,5l/6
Zajszint:	87dB
(a Honda Racing F1 csapat által használt mobil légfúvó adatai)	

NYERJEN HÁROM SZOMBATI BELÉPŐT A HUNGARORINGRE!

Ha Ön is szeretné látni a sztárok száguldását, és a száguldó cirkuszhoz társuló hatalmas felhajtást, játsszon velünk három darab belépőért, melyeket a Red Bull ajánlott fel olvasóinknak. Kérjük küldje el július 20-ig a címünkre

(AFM 3504 Miskolc, Pf: 90. vagy rejtveny@formula.hu), hogy melyik esztendőben szerepelt először saját csapattal az energiatálas istálló az F1-ben!



EMIGRÁNS EMINENSEK

F1-es sztárok, akik elköltöztek otthonról

A Formula-1-es pilóták annyiban hasonlítanak a hétköznapi emberekhez, hogy szeretnek sok pénzt keresni. Abban is, hogy nem szeretnek adózni utána. A különbség az, hogy ők meg is keresik a nagy pénzeket, meg az, hogy úgy választhatnak lakhelyet, hogy a lehető legtöbb maradjon a zsebükben.

Simon István

Getty Images, Hoch2wei

Nemrégiben nagy port kavart: a Formula-1-es világbajnoki címről épphogy csak lecsúszott Lewis Hamilton bejelentette, hogy szeretett hazája, Nagy-Britannia elhagyására készül. A McLaren-Mercedes ásza Svájcba költözött, ahol egyébként tavalyi két legnagyobb világbajnoki riválisa, Kimi Räikkönen és Fernando Alonso is él évek óta. Hamilton döntésének hivatalos indoklása prózai volt: az alapvetően egyszerű

élethez szokott angol fiatalembernek megtelt a hócipője azzal, hogy egy lépést sem tudott megtenni eredeti lakóhelyén, Stevenage-ben, illetve Londonban anélkül, hogy rajongói meg ne állították volna autogramokért, vagy egy közös fotóért. Megunta, hogy amióta befutott sztárpilóta lett, nem tudott úgy hazamenni a családjához a versenyek után, hogy házuk előtt ne verjenek tanyát a lesifotósok.





▶ Ma már
elegendő,
ha egy
versenyzőnek
kellően sok
pénz terheli a
számláját, és
jó kapcsolatai
vannak

Elköltöztetésének másik okát Lewis nem verte nagy dobra, de egy tévéshowban nemrég beismerte, hogy a tehetős betelepülők számára kínált svájci adókedvezmények is nagy szerepet játszottak döntésében. Nem véletlen, hogy 2003-ban a hétszeres világbajnok, Michael Schumacher is áttette székhelyét az Alpok nyúlványai közé a napsütötte Monte-Carlóból. Tévedés lenne azt gondolni, hogy napjaink F1-es menői voltak az első, akik a helyi adóhatóságok elől menekülve elhagyták szülőföldjüket. Már az 1960-as évek legendás autóversenyzője, Jim Clark is ezt a pályát választotta, amikor 1966-ban a ködös Londonból a nyüzsgő Párizsba tette át székhelyét. Kézenfekvő magyarázat volt erre, hogy Párizsból kocsival kiindulva könnyebben megközelíthetőek voltak az európai versenypályák (a hidegháborús fenyegetettség és a technika viszonylagos elmaradottsága miatt akkoriban még legfeljebb

a miniszterek járhattak magánrepülőgéppel), másrészt a francia adóhatóság Clark éves jövedelmének „csak” 33 százalékára tartott igényt, szemben az angol APEH által igényelt 50 százalékhoz. Hasonló okból költözött az 1980-as évek közepén a közép-angliai Upton-on-Severből a Man-szigetre Nigel Mansell, aki túlságosan nagy patrióta volt ahhoz, hogy elhagyja a brit szigeteket. Hogy a hatvanas évek legendás skót sofőre miért nem Monte-Carlót választotta új otthonául, annak prózai oka van: akkoriban sokkal bonyolultabb volt megszerezni a monacói állampolgárságot, mint manapság. Ma már elegendő, ha egy autóversenyzőnek kellően sok pénz terheli a számláját, és jó kapcsolatai vannak (egyik sem lehetetlen),



valamint beszerez egy ajánlást két monacói állampolgártól (mondjuk két pilótatársától), a hercegi emigrációs hivatal hamarosan kiállítja számára a szükséges papírokat. A Williams ifjú titánjának, Nico Rosbergnek az esete még ennél is könnyebb volt, ő ugyanis eleve egy F1-es világbajnok fiaként, monacói állampolgárként látta meg a napvilágot, azaz születet monacói. Ehhez képest Németországba járt iskolába és ott váltotta ki versenyzői licencét is, azaz német színekben versenyez. Persze ennek az ellenkezőjére is akad példa. A sokszoros Le Mans-i győztes, Olivier Beretta franciának született, de fegyvergyártásból meggazdagodott édesapja beprotezsálta monacói állampolgárnak, így Olivier manapság monacói színekben versenyez. A hasonló esetek elkerülése (a franciák tömeges „monacóba emigrálása”, vagyis az adófizető népesség csökkenésének megelőzése) végett

azonban a francia parlament törvényt hozott, ezért például Olivier Panis „kénytelen” volt Franciaországban letelepedni. Az adózási okokból az alpesi kantonokban megtelepedők száma 2000 óta jelentősnek mondható, évi 5-6 százalékos növekedést mutat (a KPMG pénzügyi kutatóintézet adatai alapján). Ennek köszönhetően az említettek jövedelméből származó adóbevétel a 2004-ben beszedett 600 millió frankról 2005-ben már egymilliárd, 2006-ban pedig 1,4 milliárd frankra emelkedett. A gazdag betelepülők a három évvel ezelőtti adatok alapján átlagosan 2,4 százalékkal járultak hozzá a huszonhat svájci kanton adóbevételeihez, s ez a szám azóta minden bizonnyal tovább növekedett. Vagyis a svájci

Forma 1, WRC és MotoGP
eredeti rajongói termékek

Nyári akció!

25.000,-Ft felett -10%
50.000,-Ft felett -20%
kedvezmény!

Az akció időtartama:
2008. július 14 - augusztus 14.

www.gpshop.hu

2092 Budakeszi, Fő u. 126
06 70 254 7906
info@gpshop.hu



**www.GP
SHOP.hu**
M o t o d r o m e K f t .

Jó szurkolást kívánunk!

Az F1-es mezőny, a tesatpilóták és a feltörekvő fiatalok

Nick Heidfeld	német	Stäfa, Svájc
Nico Rosberg	német	Monte-Carlo, Monaco
Timo Glock	német	Wersau, Németország
Sebastian Vettel	német	Heppenheim, Németország
Adrian Sutil	német	Gräfelfing, Németország
Nico Hülkenberg	német	Emmerich, Németország

Jenson Button	brit	Monte-Carlo, Monaco
Lewis Hamilton	brit	Genf, Svájc
Mike Conway	brit	Sevenoaks, Nagy-Britannia
James Rossiter	brit	Oxford, Nagy-Britannia
Gary Paffett	brit	Haverhill, Nagy-Britannia

Jarno Trulli	olasz	St. Moritz, Svájc
Giancarlo Fisichella	olasz	Róma, Olaszország
Luca Badoer	olasz	Milánó, Olaszország
Luca Filippi	olasz	Mondovi, Olaszország
Vitantonio Iuizzi	olasz	Pescara, Olaszország

Kazuki Nakajima	japán	Oxford, Nagy-Britannia
Sakon Yamamoto	japán	Toyohashi, Japán
Kamui Kobayashi	japán	Párizs, Franciaország

Felipe Massa	brazil	Monte-Carlo, Monaco
Rubens Barrichello	brazil	Portugália
Nelsinho Piquet	brazil	Oxford, Nagy-Britannia
Lucas di Grassi	brazil	Oxford, Nagy-Britannia

Fernando Alonso	spanyol	Vaud, Svájc
Marc Gené	spanyol	Barcelona, Spanyolország
Pedro de la Rosa	spanyol	Barcelona, Spanyolország

Kimi Räikkönen	finn	Wollerau, Svájc
Heikki Kovalainen	finn	Coppet, Svájc

Alexander Wurz	osztrák	Monte-Carlo, Monaco
Christian Klien	osztrák	Diepoldsau, Svájc

Sebastien Bourdais	francia	Monte-Carlo, Monaco
Romain Grosjean	francia	Genf, Svájc

David Coulthard	skót	Monte-Carlo, Monaco
Robert Kubica	lengyel	Krakko, Lengyelország
Mark Webber	ausztrál	Buckinghamshire, Nagy-Britannia
Marko Asmer	észti	Tallin, Észtország
Sebastien Buemi	svájci	Aigle, Svájc

UTCAI MAGYAR

Milyen lenne egy budapesti F1-es futam?

Valencia és Szingapúr városi pályájának versenynaptárba illesztése egyértelművé teszi, hogy Mr. E. szerint az F1-ben a jövő nem a metropoliszoktól távol felépített aszfaltcsíkoké. Az FHM magyar kiadásának szerkesztői is észrevették ezt a tendenciát, és - szigorúan a maguk stílusában - villámgyorsan papírra is vetették, milyen is volna, ha a száguldó cirkusz mezőnye Budapest belvárosában futná a Magyar Nagydíjat. Magazinunk nem tudott ellenállni a kísértésnek, és kölcsönkérte a vázlatokat...

BallaXpressz FHM



1. Nyugati pályaudvar

A Teréz körúton startoló mezőny ezen a részen már nagyjából elrendeződik, így talán megússzák baleset nélkül az éles balost, amikor ráfordulnak a Bajcsy. Amúgy sem lehet baj, mert itt van az Országos Mentőszolgálat központja.

2. Bajcsy-Zsilinszky út – Alkotmány utca sarok

Van itt egy kocsmá, ahol szerintünk túl drága a sör; de a versenyzőket jobban érdekli majd a kanyar íve, mert utána hosszú egyenes jön, ahol jó pozícióból kilőve előzni is lehet. Aki elnézi a fékezési pontot, az a 2-es villamos sínjén köt ki.

3. Alkotmány utca – Kossuth Lajos tér sarok

Direkt hoztuk ide a mezőnyt, mert az Országház jól mutat a tévéközvetítéseken, és végre a képviselők is láthatnak majd huszonkét embert, akik tényleg dolgoznak is a rettenetes jövedelmükért. Lesz nagy csodálkozás.

4. Kossuth Lajos tér – Pesti alsó rakpart sarok

Itt egy furcsa kis lehajtó jön, de aki azon lekecmergett, az húzathatja vígan a rakparton. Az út széles és egyenes, úgyhogy a végsebesség 300 fölé mehet, de aztán nagyot kell fékezni, mert egy kis törés lesz az útban, és jön a gonosz aluljáró.

5. Lánchíd

A Lánchíd alatti kis alagútfélségnek azért örülünk, mert Monacóban is van ilyen, bár az kicsit komolyabb. A miénk viszont szemetesebb, mert betonoszlopok választják el a sávokat, ráadásul élesen kanyarodik is – jó lesz vigyázni!

6. Apáczai Csere János utca – Roosevelt tér sarok

Aki túlélte az aluljárót, az a rakpartról a Roosevelt

térre jut, és egy hiperdrága szálloda előtt fog végigszáguldani. A szálloda üzemeltetőjének üzenjük, hogy az FHM munkatársainak ezért az ötletért 10 százalék jutalék jár az extra bevételből.

7. Akadémia utca – Arany János utca sarok

Itt jön az utolsó kényes pont. Nem azért, mert az Akadémiánál évek óta lekopott a zebra, hanem mert az Arany János utcai forduló nagyon éles. Aki elrontja, az mehet kajálni az olasz étterembe, de a futamgyőzelemnek lóttek.

8. Arany János utca – Bajcsy-Zsilinszky út sarok

A 400 méter hosszú Arany János utcán értékes tizedmásodperceket szerezhet az, akinek erős a motorja. Aki meg nem siet, az megnézheti Budapest legrondább bontási telkét, amit a környék élmes lakói telehordtak a szemetükkel.

9. Bajcsy-Zsilinszky út – Andrásy út sarok

Ez egy lendületes bal kanyarnak ígérkezik, ahová eleve nagy svunggal futnak be az autók, és ráadásul itt előzni is lehet. Az Andrásy út 600 méter hosszú, ráadásul széles és egyenes a pálya, úgyhogy lehet neki nyomni bátran.

10. Oktogon

A bal kanyar íve nem tűnik veszedelmesnek, de mert két nagyon hosszú egyenes közt van, mindenki megpróbálja majd a maximumon bevenni. Itt jön a mi ravasz csapdánk: a kipörgésgátló tilalma miatt a villamossínek kedves meglepetést tartogatnak.



LEVEZETÉS

Van élet az F1 után

A Forma-1 pörgéséhez szokott, visszavonuló versenyzők többnyire képtelenek arra, hogy hosszú évek után egyik napról a másikra szögre akasszák a bukósisakot. Így fordulhat elő, hogy más kategóriákban újra egymásra találunk a régi kollégák.

Farkas Lívia, Hochőwei



Már ezelőtt tizenöt évvel is megfigyelhető volt az a növekvő tendencia, hogy az amerikai sorozatok, a sport- és a túraautózás közül leginkább utóbbi szériában találunk otthonra az egykori királykategóriások. Ennek egyik oka, hogy a Német Túraautó Bajnokság, valamint a Túraautó Világ bajnoki Sorozatának versenyei leginkább Európában zajlanak, így az öreg kontinens volánművészei már a futamok után (a WTCC négy tengeren túli viadalát kivéve) néhány órával saját otthonukban lehetnek - és

Jacques Laffite is jelen volt. A következő nagy durranás, az 1982-es világbajnok Keke Rosberg Mercedes általi szerződtetése volt, bár Nico édesapja ebben a kategóriában soha nem bizonyult olyan nagy tehetségnek, hogy bajnokságot nyerjen. Ennek ellenére neve később összeforrt az Opellel, amely csapat meghatározó alakjává vált, sőt később saját csapatot is alapított, amely 2003-ig adott lehetőséget a fiatal versenyzőknek a bizonyításra.



A nagy képen Danner, a középső fotón Rosberg, fent Cecotto – valamennyien kipróbálták magukat a túraautózás világában

persze az sem mellékes, hogy a zártkarosszériás száguldás sokkal kevesebb veszélyt hordoz magában, mint mondjuk az IndyCar. Másrészt a maratoni szériákkal összevetve a túraautózás szelleme, a szabad kerék-kerék elleni küzdelem sokkal közelebb áll az F1-hez szokott pilótákhoz, mint az inkább a megbízhatóságról, semmint a nagy párharcokról szóló hosszútávú versenyek „eseménytelensége”.

Pontosan húsz esztendővel ezelőtt sikerült először egykori F1-esnek futamot nyernie a német bajnokságban, a DTM-ben: a napjainkban a német RTL televíziónak dolgozó kitűnő szakkomentátor, Christian Danner vitt győzelemre egy BMW-t, majd még abban az idényben Johnny Cecotto is feliratkozott a győztesek listájára. Mindjárt négy diadalt gyűjtött be a Mercedessel, amivel bebizonyította, hogy a túraautózás sem feltétlenül idegen egy volt Forma-1-es versenyző számára. Aztán Hans-Joachim Stuck ezt azzal múlta felül, hogy 1990-ben a bajnoki címig repítette az Audit egy nagyon erős mezőnyben (Thim, Ludwig, Ravaglia mind specialistának számítottak a túraautózásban), ahol egyébként a '86-os Brands Hatch-i bukását követően Forma-1-ből visszavonuló

Valójában mégis 1993 volt a legfontosabb év a túrások világában, ekkor ívelt ugyanis toronymagasan fölfelé a DTM – nem csak német, de nemzetközi szintű - népszerűsége, hisz a világverő Alfa 155-ösben három egykori F1-es pilóta foglalt helyet! A bajnoki címet rögtön bezsebelő Nicola Larini, a Forma-1 nyolcvanas évek végi legtehetségesebb fiatalját, Alessandro Nannini (akinek helikopterbalesete miatt kellett lemondani a száguldó cirkuszról), és a már említett Dannert nevezte be a versenyekre az olasz vezetőség, míg a konkurens Mercedes Bernd Schneiderrel, a túraautózás aztán legnagyobb alakjává váló német kitűnőségét küldte pályára, hogy ellensúlyozni próbálja a vörösök hegemoniáját. Azóta rengetegen megírták a sorozatot, hogy csak egy pár nevet említsünk: Stefano Modena, Jan Magnussen, Michael Bartels, J.J. Lehto, az első F1-es évét (1996) a túrakocsizással is megosztó Giancarlo Fisichella, vagy Gabriele Tarquini. A '95-ben beinduló nemzetközi túraautó bajnokság, az ITC világvárosaival azonban teljesen elnyomta az uralkodó politikával szembeszálló nem tudó DTM-et, amelynek így három évre be kellett csuknia a boltot.

NYERJEN VELÜNK!

Legyen az Öné az Oris TT3 luxuskarórája!



Oris TT3 Day Date
Érték: 259.000 Ft

Magazinunk, Formula.hu internetes oldalunk és a Poen Chronometrie, az Oris hivatalos magyarországi importőre jóvoltából az F1 szerelmesei ismét megnyerhetik a Williams csapat szponzorának karóráját, amelyet a neves gyártó a patinás istállóval együttműködve készített, és amelynek példányai gyakran a csapat tagjainak a karjain is feltűnnek.

Lapunk megjelenésével egy időben induló, és három hónapon keresztül tartó játékon kívül azok is részt vehetnek, akik megvásárolják magazinunkat, és az abban található fotóval kapcsolatos kérdést a www.formula.hu internetes oldalon megválaszolják. A júniusban, júliusban és augusztusban beérkező megfejtések beküldői között havonta 3-3 Oris-Williams baseballsapkát, illetve pólót sorsolunk ki. A főnyereményért azok indulhatnak, akik három jó válasz küldtek el a weboldalon megadott e-mail címre. Közülük sorsolással választjuk ki legszerencsésebb játékosunkat, a győztes augusztus végén veheti át az órát.



ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904



Egy békebeli DTM futam, a Mercedes volánja mögött Keke Rosberg. A robogón az olasz Nannini, mellette Stuck, lent az ifjabb Schumacher és a nagy öreg Schneider, aki még Ralf bátyjával kezdett versenyezni a túraautósok között



A hagyomány nem szakad meg, Ralf Schumacher egy millió dollárért aláírt a Mercedeshez.

tavaly év végén Hakkinen is szőgre akasztotta bukósisakját. A hagyomány azonban nem szakad meg, hisz Ralf Schumacher egy millió dollárért aláírt a Mercedeshez, míg „odaát” a vb-n Larini és Tarquinin kívül Alex Zanardi és Tiago Monteiro próbál meg minél közelebb férkőzni a diadalhoz. Most már nagyon hiányzik az újabb F1-es győzelem, hisz a WTCC-ben Tarquini 2003-as

bajnoki címét, és a győzelemre mindig esélyes Schneidert leszámítva az utóbbi évek statisztikái azt mutatják, hogy bár levezetésre kitűnő munkahely a túraautó bajnokságok valamelyike, a túsás specialisták között mégsem igazán rúghatnak labdába a Forma-1-et megjárt nagyok. Az is igaz azonban, hogy nélkülük nem lenne olyan motiváló a show a többiek számára...

A FÁNKKIRÁLY VISSZATÉRT

Mihályi Csaba

Szóval van ez az Alex Zanardi, akit mindenki tisztel azért, mert miután elvesztette mindkét lábát és gyakorlatilag egyetlen tudományos elmélet szerint sem lett volna szabad életben maradnia 2001-es balesét követően, mégis visszaült a versenyautóba és azóta is kitartóan küzd. Pedig ennél sokkal több van a paliban. Az elszántsága egy dolog, mert hát azért azt el kell ismerni, hogy nem könnyű neki autót vezetni. Na de az örültség is magasan teng benne. Például kitalálta, hogy ő bizony rajthoz áll egy maraton futóversenyen. Saját maga tervezett is egy háromkerekű, kézzel hajtható bringát, amit kb. úgy lehet kormányozni, mint egy gördeszkát. Vagyis sehogy. De ő hitt benne. Az első versenyén a Lupellának keresztelt

előtt azt írta, hogy nagyon sokat fejlődtek és most már tényleg biztos benne, hogy jól fognak szerepelni. „Tudom, hogy mindig ezt írom, de adjátok meg nekem a lehetőséget, hogy tényleg úgy gondoljam, most összejön” — ironizált egy kicsit magával még jócskán Brno előtt. A cseh pályáról azonban a szokottnál is többször jelentkezett. Már a szabadedzésen is nagyon odáig volt, hogy most tényleg összejön, a pole pozíció megszerzése után pedig az egekben szármalt. „Ha hiszitek, ha nem, ez többet jelent nekem a győzelemnél is” — írta. Balesete óta ez volt az első rajtelsősége, ami mindig egyfajta rang a versenyzők között. Mert nincs véletlenül megszerzett legjobb idő, vagy a fél mezőny kiesés után szerencsével elcsípett pole. Azért kökeményen meg kell dolgozni.



Sokan az életben maradásban sem bíztak a szörnyű németországi baleset után, de Zanardi nem adta fel, legutóbb futamgyőzelmet zsebelt be a WTCC brünni versenyén



szerkezetével kétszer is árokba esett. Másodszorra a MotoGP versenyzőket rendszeresen összeszegető, és ebből fakadóan sokat látott Costa doktor is elborzadt, és azonnal a mentőket akarta hívni. Zanardi viszont megtiltotta neki, és csak annyit kért, hogy segítsen levenni a polóját, és megtörölni az arcát. A célban ott várta a családját, és nem akart nekik csalódást okozni. Végül célba ért, és mocskosan, fülig érő szájjal pózolt a kamerák előtt. Na most mondja valaki róla, hogy nem egy örült. Nem csoda, hogy mindenki szereti, és hogy a túraautó világbajnokságon is csak elismerést kap. A BMW-csapatban pedig akkor is helye van, ha éppen nem ő harcol a világbajnoki címért.

Zanardi azonban nem az a fajta, aki csak úgy elviseli, hogy szánalomból tartsák egy csapatban. Ugyanolyan keményen küzd, mint bárki más, és ugyanúgy hiszi, hogy győzni tud, mint az összes résztvevő. Szurkolóit rendszeresen tájékoztatja saját weboldálán, ahol minden egyes idej túraautó vb-futama

Ezek után a győzelem már csak hab volt a tortán, mint ahogyan a második futamban megszerzett második hely is. Ezzel a két eredménnyel végre megszerezte idej első pontjait, és minden kétkedőnek csattanós választ adott, hogy miért is van itt. Aztán gyorsan kétszer megforgatta autóját, a pályára rajzolva védjegyet, a híres fánkot, amelyeknek Amerikában nagy királya volt. Majd összefoglalta, hogy mi a titka Brnónak: „Az olyan kanyargós pályákat, mint Pau nem szeretem, mert egyfolytában váltani kell, gázt kell adni a kormányon, és mindig beleakad a kezem a kapcsolókba. Állandóan felgyújtom a lámpát, meg bekapcsolom az ablaktörlőt, tudják. A cseh versenyt viszont szeretem.” Hát ennyi.

Brno után pedig újra előkerülhet a Lupella, mert abban biztosak lehetünk, hogy Zanardi addig nem nyugszik, amíg kormányozhatóvá nem teszi és nem sikerül neki árokba esés nélkül teljesíteni a maratont. Persze nem a futottak még kategóriában.



Telivér.

Oris TT3 Day Date
259.000,- Ft
www.oris.hu



ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904



Poen Chronometrie
1052 Budapest, Régiposta u. 19.
Tel.: 266-3920
E-mail: info@oris.hu

KISKIRÁLYOK

Amikor az F1 másfél literes motorokkal száguldott

Az 1961 és '65 közötti időszak úgy vonult be a Forma-1 történelmébe, mint a legszerényebb teljesítményű autók korszaka. Ennek ellenére ez az éra a remek versenyekről, a nagyléptékű technikai fejlődésről, és a nem utolsósorban a sportág egyik legnagyobb alakjának szerepléséről marad emlékezetes.

Surányi Géza



Gyártók



Közel ötven évvel ezelőtt, 1958 őszén, a Forma-1 világának szereplői azért gyűltek össze a Királyi Automobil Klub székházában, hogy megtartsák a szokásos díjkiosztó ünnepséget. Az eseményen a klub sajtófőnöke, Pat Gregory felolvasta az FIA 1961-től érvényes szabálmódosítási határozatát, melyben az állt, hogy a Forma-1-es autók maximális hengerűrtartalma az addigi 2,5 literről mindössze 1,5 literre csökken. A teremben döbbenetes csend lett! A brit konstruktőrök, akiket váratlanul ért a döntés, az elkövetkezendő két év alatt megpróbálták rávenni a CSI-t (az FIA sportot irányító szervét), hogy vonja vissza a szabályt. Ez nem sikerült, így aztán később kezdtek az új motorok megtervezéséhez, hatalmas lépéselőnyt adva ezzel legnagyobb

rivalisuknak, a Ferrarinak. Az olaszok szép csendben megépítették a V6-os „Dino” erőforrásukat, melyet egy gyönyörű karosszériába, a 156-osban építettek be. A „cápaorrú” Ferrari nem csak lélegzetelállítóan szép lett, de rendkívül eredményes is. 1961-ben a Lotus-Climax-szel versenyző Stirling Moss ugyan le tudta győzni Monaco kanyargós utcáin, majd a 22 kilométeres Nürbgringen, de ez csupán kivételes képességeinek volt köszönhető. A szezon többi versenyén a Ferrari pilótái osztottak a sikereken, és csak az volt kérdés, melyikük szerzi meg a világbajnoki trófeát. A rivalizálásnak egy tragédia vetett véget, mikor Wolfgang von Trips az Olasz Nagydíj körében halálos balesetet szenvedett, így a cím az amerikai Phil Hill ölébe hullott.



VISSZATEKINTŐ

Csöke Péter

35 éve, 1973. július 1-jén szerezte élete első F1-es futamgyőzelmét Ronnie Peterson. A Francia Nagydíjon a Lotus-Ford svéd versenyzője kiváló rajtjának köszönhetően az ötödik helyről egyből feljött a második pozícióba Jody Scheckter (McLaren-Ford) mögé. A Lotus másik versenyzője, Emerson Fittipaldi mindent megtett, hogy az élre állhasson, ám végül Scheckterrel összeütköztek és nevető harmadikként Peterson első diadalát aratta.

60. születésnapját ünnepli július 4-én René Arnoux. A franciák egykori nagy kedvence 1978-ban mutatkozott be a Formula 1-ben, ahol 1989-ig összesen 149 futamon indult el. A Renault és a Ferrari színeiben 7 emlékezetes győzelmet szerzett, 1983-ban pedig a vb címre is esélyes volt, ám végül Nelson Piquet és Alain Prost mögött az összesítés 3. helyét szerezte meg.

1918. július 13-án született a Formula-1 első kétszeres világbajnoka, az olasz Alberto Ascari. A '20-as évek neves versenyzője, Antonio Ascari fiaként a háborút követően számos sikert ért el különböző autóversenyeken. Az F1-es versenyek indulásakor a Ferrarihoz szegődött, ahol 1952-ben páratlan módon minden Grand Prix-t megnyert, amelyen elindult és 9 sorozatbeli győzelmi rekordját a mai napig senki nem tudta megdönteni. 1955-ben egy sportkocsi tesztelése közben szenvedett halálos balesetet.

35 éve, 1973. július 14-én nyerte élete első F1-es versenyét Peter Revson (McLaren-Ford). A Brit Nagydíj első körének végén, Scheckter (McLaren-Ford) megcsúszását követően tömegbaleset történt, ami miatt a versenyt leállították. Az újraindítást után hatalmas harc alakult ki az első helyért, amelyet végül az amerikai Revson szerzett meg a svéd Petersonnal (Lotus-Ford) szemben.

Július 20-án lesz 65 éves Chris Amon, akit egész karrierje során a leghetékesebb és egyben a legkevésbé szerencsés versenyzők között tartottak számon. 1963 és '76 között 96 F1-es GP-n indult el, legjobb eredménye három második helyezés volt. Sikerekben azért volt része, hiszen Bruce McLarennel az oldalán 1966-ban megnyerte a Le Mans-i 24 órás viadalt. Manapság családjával együtt szülőhazájában, Új-Zélandon él.

1978. július 31-én született Justin Wilson, aki 2003-ban a Minardi és a Jaguar versenyzője volt. Első brit versenyzőként 2001-ben elnyerte a F3000-es bajnoki címet, ám magas termete miatt először nem tudták alkalmazni az F1-ben. 2003-ban már lehetőséget kapott, de a 8. helynél jobb eredményt nem tudott elérni, így 2004-től a ChampCar futamok résztvevője volt, ahol az utóbbi két évben Sebastien Bourdais mögött az összetett második helyén végzett. 2008-tól az IRL sorozat futamain vesz részt.



Az év végén a Ferrari kulcsfigurái, Romolo Tavoni csapatmenedzser, Carlo Chiti tervező, sőt maga Hill is egy új csapathoz, az ATS-hez távozott. Bármennyire is ígéretes volt a gárda összetétele, az 1962-es szezonra tervezett autó csapnivalóra sikeredett, és hamarosan el is tűntek a süllyesztőben. Ebben az évben magukra találtak viszont a britek, mivel elkészült a Climax motorV8-as változata, sőt a BRM csapat is elkészítette hasonló elrendezésű erőforrását. Az előző évben mindkét gárda a Climax Forma-2-ből „átmenekített” változatát használta, melynek a teljesítménye épphogy elérte a 150 lóerőt. Ehhez képest a Ferrari 192-öt tudott! Az új Climax már megközelítette ezt a teljesítményt, sőt, mivel a britek jobb autótak építettek, mint a Ferrari, 1962-ben át is vették a vezető szerepeket. Az év az autóversenyzés egyik legnagyobb alakjának, Jim Clarknak és Graham Hillnek a párharcáról szólt. Az utolsó, Dél Afrikai Nagydíjon Clark Lotus-Climax-e elfüstölt, így az első helyen befutó Hill megszerezte a BRM

csapat számára a világbajnoki címet. Ebben az évben letette a névjegyét egy harmadik nemzet csapata is, mégpedig a Porsche. A németek egyedülálló módon léghűtéses(!) motort építettek autójukba, először négy, majd nyolchengeres kivitelben. A sok tesztelésnek köszönhetően sikerült a motor teljesítményét 178 lóerőre feltornáznia és versenyzőjük Dan Gurney némi szerencséjével megnyerte a Francia Nagydíjat. Külön érdekesség, hogy a motort az a Ferry Porsche tervezte, aki a „bogárhátú” Volkswagent is, sőt az ott nyert tapasztalatokat a Forma-1-es erőforrásnál is hasznosította! Bármilyen ígéretes is volt a próbálkozás, a Porsche év végén kivonult a sportágból. A motorokon kívül egy szintén mérföldkőnek számító újítás is megjelent 1962-ben. Colin Chapman megtervezte az első monocoque, vagyis önhordó karosszériás Forma-1-es versenyautót, a Lotus 25-öst. (Addig az autók csőváz „köré” épültek.) Az újítás és a V8-as Climax motorral együtt 1963-ra érett be.

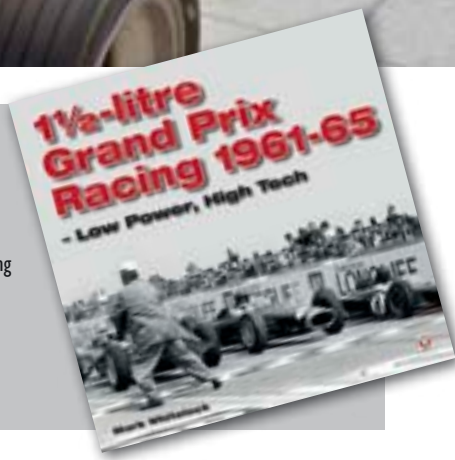
Phil Hill 1962-ben, az egyes rajtszámmal. Szinte hihetetlen, hogy az F1-ben egykor másfél literes motorokkal vívták a legnagyobb csatákat

Ebben a szezonban Jim Clarknak szinte nem akadt ellenfele, a tíz világbajnoki futamból hetet megnyert, és ezzel együtt természetesen a világbajnoki címet is. Az előző évi „mélyrepülés” után (melynek során egyetlen győzelmet sem szereztek) kezdett magára találni a Ferrari is, mivel csatlakozott a csapathoz a korábbi motorkerékpár világbajnok, John Surtees, aki jó irányba terelte az olaszokat. Hogy a Ferrari mennyire nem riadt vissza kísérletezéstől, azt jól mutatja, hogy az 1964-es szezon zárófutamán Surtees V8-as, Lorenzo Bandini 12 hengeres boxer; Pedro Rodriguez pedig még egy régi, V6-



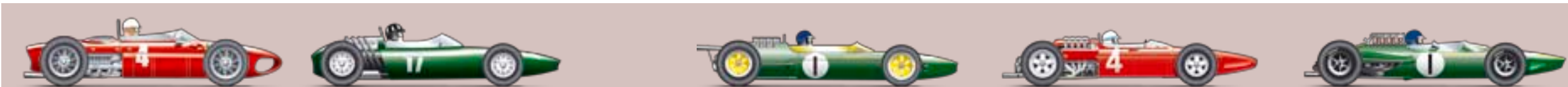
KÖNYVAJÁNLÓ

Ha felkeltette olvasóink érdeklődését a Forma-1 „másfél literes” korszaka, a műszaki beállítottsággal és jó angol nyelvismerettel rendelkezők fontolják meg Mark Whitlock: 1 1/2 litre Grand Prix Racing című könyvének megvásárlását. Ez megtehetik a kötetet megjelentető Veloce kiadó honlapján (www.veloce.co.uk). A könyv ISBN száma 9781845840167, fogyasztói ára 40 angol font.



os motorral állt rajhoz! Ez a verseny egyébként az egyik legizgalmasabb finálét hozta a Forma-1 történelmében, hiszen hárman is esélyesek voltak a világbajnoki címre. A ponttáblázatot vezető Graham Hill még a verseny elején ütközött Bandinival, így – mivel többször a boxba kellett hajtania javításra – elszálltak a lehetőségei. Clark száguldott a győzelem és világbajnoki címe felé, de motorja ez utolsó körben(!) kilehelte ki a lelkét! A Ferrarinál ezt látva utasították Bandinit, hogy engedje maga elé Surteest, aki második helyével motoros bajnoki címei mellé szerzett egyet négy kéren is.

A másfél literes formula eredetileg 1964-ig tartott volna, de a sikerét látva az FIA úgy döntött, hogy még egy évig változatlanok maradnak a szabályok. Az eltelt négy szezon során óriásit fejlődött a technika, a motorok teljesítménye elérte a 220-230 lóerőt. A legerősebb erőforrás a Honda volt, merthogy 1964-ben a japánok is bekapcsolódtak a Forma-1-bel! Érdekesség, hogy a V12-es erőforrást keresztben(!) építették be a karosszériába. A csapat kezdetben csak szenvedett, de az 1965-os szezont lezáró Mexikó Nagydíj előtt egy hétig teszteltek a helyszínen, hogy motorjaikat a ritka levegőhöz tudják igazítani. Ennek köszönhetően Richie Ginther főlányes győzelmet aratott! Ez az év egyébként ismét a Lotus és Clark egyeduralmának jegyében zajlott, a kombinációt hatszor intette le első helyen a kockás zászló. Az 1,5 literes motorok az év végén búcsúztak, hogy átadják helyüket kétszer akkora társaiknak.



ROBERT KUBICA



HETVEN ÉV AUTÓSPORT

Ove Andersson 1938-2008

Mesélik róla, hogy egyszer becsapott egy ajtót. Ez volt a legnagyobb dühkitörése.

Mihályi Csaba

Hoch2wei



Nehéz pár szóban összefoglalni egy olyan gazdag és izgalmas életutat, mint amilyen Ove Anderssoné volt. A legtöbben egy kicsit visszahúzódo, de mindig kedves és a végtelenségig nyugodt emberre emlékszünk vele kapcsolatban, akinek a csapatában a legprofibb körülmények között is megmaradt a családi hangulat. Mesélik róla, hogy egyszer becsapott egy ajtót. Ez volt a legnagyobb dühkitörése. Pedig éveken át dolgozott együtt japánokkal, akiknek a gondolkodásmódját Európában nem mindig könnyű megérteni. Egyik híres története egy Akropolisz Raliról szól. A pálya egy részén kisebb völgy fölé hidat építettek. A völgyön átkelés azonban gyorsabb volt, ezért megkérdezték a rendezőket, hogy használhatják-e az alternatív utat. Persze, szólt a válsz. Na, Anderssonék odaértek, leborítottak a



Ahogy az utóbbi éveiben megszokhattuk: Andersson a Toyota F1 Team irányítópultja mögött

völgybe, majd amikor éppen padlógázon leértek az aljába, akkor vették észre, hogy betontömbökkel le van zárva az út. Andersson belógatta az autó hátulját az árokba, hogy azzal is fékezze. Kb. hetven métert csúsztak félig az árokban, mire a betontömbök előtt centikkel megállt az autó. Navigátora elmondása szerint Andersson odáig ragadtatta magát, hogy még az egyik



szemöldökét is felvonta. Ezzel részéről el is volt intézve a dolog.

Egy farmer családban született Uppsala közelében. Apja motorkerékpárja volt az első szerkezet, ami felkeltette benne a technika iránti érdeklődést. Katonaévei után ENSZ-békefenntartóként dolgozott a Gaza-övezetben, ahol egy kórházi tüzet is túlélte. Miután hazatért Svédországba, csak úgy hobbiból összebarkácolt egy Saabot, amivel az egyik barátja unszolására rajthoz álltak egy rali futamon.

számított, mint részt venni a manapság a legnehezebb rali vb-futamnak tekintett versenyen.

Kalandja is akadt bőven Anderssonnak, de mindig megúsza. A Coupe des Alpes versenyen például egy sziklán kiszakította autója kerekét, és a svéd versenyző nyomtalanul eltűnt. Órákkal később már a rendőrség is a keresésére indult, de csak a kiszakadt kereket találták meg. Legnagyobb meglepetésükre pár méterrel arrébb egy meglehetősen koszos, de sértetlen ember

ahol felvette a Toyota Team Europe nevet. 79-ben pedig a jelenlegi székhelyére, Kölnbe került az istálló.

Andersson irányítása alatt 75-ben szerezte meg a Toyota az első győzelmét Hannu Mikkola révén az 1000 Tó Ralin. 1999-ig a japánok összesen 42 rali világbajnoki futamot nyertek Andersson irányítása alatt, háromszor lett a gyár márká világbajnok, Carlos Sainz révén kétszer, Juha Kankunen és Didier Auriol révén pedig egyszer-ször szereztek meg az egyéni világbajnoki címet.



Megnyert olyan rangos futamokat, mint a Monte-Carlo vagy a Safari Ralik.

A gépszíj itt végleg elkapta. Az első gyári szerződését a 1963-as Svéd Ralira kapta egy Mini volánja mögé. Később versenyzett a kor szinte összes profi csapatában. Megnyert olyan rangos futamokat, mint a Monte-Carlo vagy a Safari Ralik. Navigátorai között pedig többek között a Ferrari egykori csapatvezetője, Jean Todt és a rali világbajnokság újságíró legendája, Martin Holmes is megfordult. A rali versenyzés akkoriban még sokkal nagyobb kaland volt, mint mostanság. Svédországból autóval eljutni az Akropolisz Ralira például sokkal nehezebb feladatnak

mászott fel egy sziklán, aki azt állította magáról, hogy ő Ove Andersson. Elmondása alapján meg is találták az autót 200 m mélyen egy fán fennakadva, alatta újabb 200 m mély szakadékkal. Életének talán legnagyobb fordulata, 1972 közepén állt be. Ekkor került versenyzőként kapcsolatba a Toyotával. A Japánban tett látogatásával pedig egy több mint három évtizedig tartó együttműködés kezdődött közöttük. Ezt követően három alkalmazottal megalapította az Andersson Motorsportot, és Svédországból irányította a Toyota európai rali csapatát. 75-ben költözött a cég Brüsszelbe,

Azután jött a Formula-1, ahová 2002-ben szállt be a Toyota. Itt eleinte a csapatvezetést is Anderssonra bízta, ám később a japánok egyre inkább átvették az irányító szerepet. A svéd szakember tapasztalatát azonban konzultánsként továbbra is kamatoztatták. Andersson tavaly, az év végén, 35 év szolgálat után köszönt el a Toyotától, és telepedett le Dél-Afrikában. Vére azonban nem hagyta nyugodni, és historic rali versenyeken ott is rajthoz állt. A végzetes baleset is egy ilyen futamon, a Continental Milligan Vintage Trialon érte, amelyet 1960 előtt gyártott autók számára rendeztek. A tudósítások szerint egy kisbusz szabálytalan előzésének következtében ütközött Andersson frontálisan egy kamionnak. 1957-es évjáratú Volvo 444-ese volánja mögött vesztette életét. Hetven éves volt.

WTCC

54

Noha a WTCC 4. és 5. fordulójában a tengerentúli eredményekhez hasonlóan már nem domináltak a spanyol márka versenyzői, a Seat így is vezeti a csapatbajnokságot a túraautós világbajnokságon. A franciaországi Pauban, a szűk városi pályán például az első

versenyen az első hat helyen négy Leon TDI-t intettek le, de a dobogó tetejére a BMW-s Farfus állhatott fel. Második nekifutásra sem tudtak javítani a seatosok, ekkor a háromszoros világbajnok Priaulx zsebelhette be idei első győzelmét. Brünbnen aztán ismét egy BMW-s örülhetett: a

már-már elfeledett Zanardi – a Seat Leonokat messze hagyva - előbb győzött, majd második lett, mindössze a bajnoki tabella éllovasa, Tarquini tudta megelőzni. A veterán olasz versenyző volt az éven az első pilóta, aki duplázni tudott, ezzel jelentős, 15 pontos előnnyel vezeti is a bajnokságot.



Tarquini második szezonbeli győzelme azt jelentette, hogy a veterán pilóta továbbra is vezeti a világbajnokságot

WTCC

Gabriele Tarquini	58
Yvan Muller	43
Rickard Rydell	37
Andy Priaulx	34
Jordi Gené	30
Robert Huff	27
Augusto Farfus	27
Jörg Müller	26
Alain Menu	23
Felix Porteiro	22



GP2

Monaco és Magny-Cours adott otthont a GP2 sorozat újabb futamainak, amin némileg ugyan átalakult az élmezőny helyzete a tabellán, de a lényeg továbbra is változatlan: Bruno Senna és Giorgio Pantano, vagyis a zöldfülű újonc és a széria legtapasztaltabb pilótájának versenyfutását láthatjuk a bajnoki címért. A hercegségben Senna nyerte az első versenyt, másnap pedig a Lewis Hamilton utódjának kikiáltott Mike Conway győzedelmeskedett, Ho-Pin Tung és a portugál Alvaro Parente előtt. Franciaországban aztán Pantano került lépéselőnybe, főként Senna dupla kuplunghibájának köszönhetően, ami miatt a



mindkét versenyen dobogóról kieső brazil egyetlen pontot sem szerzett. A második verseny szerencsejáték-elemeket is tartalmazott, lévén a nedves, de száradó pályára csak kevesen merték bevállalni a slick gumikat, ám a végén szokás szerint az nyert, aki az elején mert. A futamot kiváló versenyzéssel, a szombati

kiesése miatt a huszonegyedik rajtkockából induló Sebastien Buemi nyerte csapatársra, Yelmer Buurman előtt. A bajnokságban még semmi sem dőlt el, sőt győzelmével tulajdonképpen a svájci pilóta is gólhelyzetbe hozta magát, a várhatóan nagy menetelésbe kezdő Gorsjeanról nem is beszélve!

GP2

Giorgio Pantano	35
Bruno Senna	28
Sebastien Buemi	20
Romain Grosjean	19
Alvaro Parente	19
Pastor Maldonado	18
Andreas Zuber	17
Vitaly Petrov	17
Karun Chandhok	13
Mike Conway	12

A GP2-ben mostanában minden Bruno Senna körül forog, igaz a széria ponttáblázatát nem ő vezeti

FORMULA MASTER

Franciaországban és Csehországban, az FIA Túraautó Világbajnokság betétfutamaként folytatódott a Formula Masters 2008-as idénye.



A Formula Master mezőnye először szaladt bele esőbe, és ez Pauban sok gondot okozott

A szűk utcai pályán hatalmas meglepetésre a 20 éves orosz Sergey Afanasiev nyerte az első, esőzáttarta versenyt Norbert Siedler és a bolgár Vladimir Arabadzhev előtt. Másnap csak az utolsó körökben jött az eső,

ám a hirtelen jött zivatar a fél mezőnyt a gumifalba tette, így idő előtt le kellett inteni a futamot, amin a szintén kipördülő, volt GP2-es Marcello Puglisi szerezte meg a győztesnek járó fél pontokat. Brnóban az idénynyitót uraló Chris van der Drift nyert az első futamon, míg másnap a lett Harald Schlegelmich aratott pompás rajt-cél győzelmet. A tabellán van der Drift vezet, a stabil pontgyűjtő Michael Ammermüller tartja második helyét.

Formula Master

Chris van der Drift	34
Michael Ammermüller	30
Harald Schlegelmich	20
Kasper Andersen	20
Sergey Afanasiev	18
Norbert Siedler	17
Fabio Leimer	16
Pablo Sanchez Lopez	14,5
Vladimir Arabadzhev	12
Arturo Llobell	9,5

EURO F3

Hírnevéhez hűen nem éppen szokványos versenyhétvégét produkált a Pireneusok lábánál fekvő Pau utcáin megrendezett forduló az Euro F3-ban. Az

első, két Safety Car periódussal tarkított versenyen a 30 indulóból mindössze tízen értek célba, közülük leggyorsabban a 21 éves leedsdi James Jakes. Második helyen a másnapi megmérettetésen a Volkswagen első újkori győzelmét arató Edoardo Mortara végzett, megelőzve az újonc Jon Lancaster-t. Vasárnapi győzelmével az olasz pilóta átvette a vezetést a bajnokságban.

EURO F3

Edoardo Mortara	33
Mika Mäki	19
Renger v. d. Zande	17
Franck Mailleux	15
Nico Hülkenberg	14
Christian Vietoris	14
James Jakes	12
Yann Clairay	9
Jules Bianchi	9
Dani Clos	8

Európa legjobb F3-as pilótái között Mortara jövőtáblából a VW első újkori győzelmére is sor került



PMSC

Ha lehet még a szokásosnál is nagyobb csillogás fogadta a Porsche Szuperkupa mezőnyét Monacóban, ahol az új, erősebb, áramvonalasabb és szebb kilenczitenegyesek esőben mérhették össze erejüket. Ez azonban nem zavartatta a huszonhét évesen kétségkívül pályája csúcán járó Jeroen Bleekemolent, aki olyan jól ment a vízen, hogy némi túlzással az még a következő, francia futamon is elég volt a győzelemhez. A holland pilóta két sikerével 12 pontos

előnyt kovácsolt a bajnokságban, jókedvéhez pedig bőven hozzájárul, hogy időközben a Le Mans 24 órásan kategóriagyőzelmet szerzett a neves stuttgarti márkának.

PMSC

Jeroen Bleekemolen	96
Jan Seyffarth	84
Chris Mamerow	68
Uwe Alzen	67
Damien Faulkner	64
Jaap van Lagen	55
Patrick Huisman	53
Danny Watts	52
René Rast	43
David Saelens	41



FIA GT

Hihetetlenül szoros befutót produkált az FIA GT aktuális idényének harmadik állomása. Az Adria Racewayen rendezett esti futamon Fabrizio Gollin és Mike Hezemans mindössze 9 másodpercet vert a jobbik Vitaphone Maseratira, és újabb hármat a második legjobb Corvetten kormányzó Fässler-Deletraz duóra.

FIA GT

Vitaphone Racing Team	30
Phoenix Racing	26
Selleslagh Racing Team	20
Gigawave Motorsport	15
Jetalliance Racing	15
Labre Competition	5
PekaRacing	3
JMB Racing	2
ACA Argentina	1

55

LE MANS

56

Aki értő szemmel nézi az autóverseny világában zajló összecsapásokat, pontosan tudja, hogy minden történetnek több olvasata is létezik. Nincs ez másként az idei Le Mans 24 órás esetében sem. A hetvenhatodik alkalommal megrendezett francia versenyklasszikuson, és főleg a felvezető LMS futamokon ugyan nyilvánvalóan gyorsabb tempót produkált a lokálmatador szerepkörben és jelentős bizonyítási kényszer nyomása alatt pályára gördülő Peugeot csapat, ám ahogy az leni szokott, az „élet igazságtalan volt velük” és végül mégsem az oroszlános pilóták hozták haza a nyertesnek járó arany karórákat. A 908 Hdi hiába volt négy-öt-hat másodperccel gyorsabb egy (száraz) körön az Audi R10

TDI-nél, ha a négykarikások gépe sebesebb volt esős időjárási viszonyok közt, és az ingolstadtiak szerelőbrigádja jobban dolgozott a boxkiállításoknál. Az utóbbi évtizedek, sőt talán minden idők legizgalmasabb huszonnégy órása egyébként minden néző minden igényét kielégítette, aki látta, sosem fogja elfelejteni. A Peugeot és az Audi tényleg történelmi, és ami még fontosabb, fair üldözőversenyt rendezett a Sarthe pályán, kiállításokkal is 215 km/h-s átlag fölött repesztve. De nem csak a Dindo Capellót, Tom Kristensent és a végre Le Mansban is révbe érő Allan McNisht üldöző Marc Gené, Nicolas Minassian és az érdekes módon főleg az esőben elemében lévő Jacques Villeneuve frenetikus csatája

adott okot a virrasztásra, hanem a késhegyre menő Aston-Corvette viadal is. Utóbbit a britek nyerték, természetesen hiba nélkül teljesítve a futamot, máshogy ezekben a modern időkben nem is lehet győzni ezen a sokak által jogosan 24 órás sprintfutamnak nevezett megmérettetésen. Az LMP2-ben kettős sikert aratott a Porsche RS Spyder, a GT2-ben a két vezető Porsche ütközését követően a Ferrari négyes sikernek örülhetett. A boxban tíz perccel több időt töltő Peugeot csapat várhatóan jövőre is megpróbálja majd meghódítani Le Manst, a négykarikások terveiről azonban még elég sok pletyka kering, jelenleg valószínűtlennek tűnik, hogy az R10-et még egyszer bevessék.

Le Mans

1. LMP1 Capello - Kristensen - McNish	Audi R10TDI	381 Kör
2. LMP1 Gené - Minassian - Villeneuve	Peugeot 908 Hdi-FAP	381 Kör
3. LMP1 Montagny - Klien - Zonta	Peugeot 908 Hdi-FAP	379 Kör
10. LMP2 Verstappen - Merkstein - Bleekemolen	Porsche RS Spyder	354 Kör
13. GT1 Brabham - Garcia - Turner	Aston Martin DBR9	344 Kör
19. GT2 Salo - Melo - Bruni	Ferrari F430 GT	326 Kör



Jelenleg valószínűtlennek tűnik, hogy az R10-et még egyszer bevessék.

SPEED CAR

NINCS KÉP!!!

Még alig ért véget a széria bemutatkozó idénye, a Speedcar sorozat máris túlesett a 2008/2009-es szezon első tesztnapján. A természetesen Dubaiban megrendezet gyakorlason merész újításokat próbáltak ki az autókön: jelentősen keményített felfüggesztést, harapós fékeket és feszes váltót kapnak a több versenyző által jellegzetes NASCAR-os ringatózó mozgásuk után csak hajóként aposztrofált masinák. A tesztelés nagy részét Jean Alesi és David Terrien végzeték.

NASCAR

Kasey Kahne és Kyle Busch uralta a tengerentúli NASCAR-liga utóbbi versenyeit. Kahne nyár-eleji menetelésének kezdetét Tony Stewart defektjének köszönheti, hiszen a Lowe's Motor Speedwayen csak a híres-huszas balszerencsájének köszönhetően nyerte meg az idény leghosszabb futamát. Busch Doverben és az idény első épített-pályás futamán



is nyerni tudott, ezzel száz pont fölé emelve előnyét. A hónap újabb fontos történése, hogy a még mindig hihetetlen közönség-szeretetnek örvendő Dale Earnhardt Jr. Michiganben végre megszakította 76 versenyes nyeretlenségi sorozatát.

NASCAR

Kyle Busch	2408
Jeff Burton	2305
Dale Earnhardt Jr.	2256
Carl Edwards	2150
Jimmie Johnson	2082
Jeff Gordon	2041
Greg Biffle	2019
Denny Hamlin	2008
Kasey Kahne	1958
Clint Bowyer	1924

IRL

A hagyományokhoz híven Scott Dixon nem pezsgőt, hanem tejet locsolhatott szét indianapolisi győzelme után. Az idei 500-on csak csapattársa és Tony Kanaan jelentett jelentősebb veszélyt a kiwíre, ám a brazil pilóta szokás szerint nem tudta győzelemmé



Az Indy500 nyertese nem pezsgőt, tejet locsol a szerelőire — és természetesen magára is

IRL

Scott Dixon	316
Helio Castroneves	268
Dan Wheldon	267
Tony Kanaan	216
Hideki Mutoh	199
Ryan Briscoe	195
Danica Patrick	192
Marco Andretti	189
Will Power	169
Ed Carpenter	166
Oriol Servia	164

formálni félidei vezetését, és Marco Andretti közvetett segítségével végül megperdült és Sarah Fisher útjába került. A harmadik generációs Andretti egyébként szintén járt az élen egy lélegzetvételnyi ideig, ám amikor Alex Lloyd vérfagyasztó módon a négyes kanyar faláról lepattanva a boxutcába csúszott, Chip Ganassi autói visszatértek az élre. Dixon állta a sarat és 200 szélvészgyors kört követően a tizenkilencedik pilótává vált, aki pole pozíciójából győzelmet tudott faggni a világ leghíresebb oválpályáján, mintegy 250 ezer néző szeme láttára. A széria szélmalomkerekre természetesen nem állt meg Indiana államban, mint ahogy a Ganassi autók dominanciája sem. Milwaukeeban ugyan még a Penske Racing pilótája, Ryan Briscoe szerzett debütáló győzelmet, Texasban azonban már Dixon, lowában pedig csapattársa, Dan Wheldon

GRID
(XBOX 360)

Dreampage

A Codemasters a régóta futó Race Driver sorozatát jelentősen átalakítva dobta piacra nemrégiben a GRID nevű új autóversenyes játékot. A programban a világ leghíresebb sport- és versenyautóival száguldozhatunk megannyi valós versenypályán, de vannak itt városi és hegyvidéki környezetek is. A játék hosszas karrier módját úgy alakították ki, hogy három régióban (Amerika, Európa, Japán) küzdhetünk az elsőségért,



Jelentősen átalakítva dobta piacra nemrégiben GRID nevű új autóversenyes játékát a Codemasters

különféle versenyágakban. A fejlesztők úgy tervezték meg a játékot, hogy azzal amatőr és profi játékos is boldoguljon. Kezelése nem szimulátor-szerű, ám nem árt vigyázni, az autók ugyanis élethűen

tömek, így nem nehéz akár kiesni is a versenyekből. Ahogy egyre több versenyt nyerünk, egyre több pénzt keresünk, úgy nyílnak meg a további lehetőségek. Akinek ez sem elég, annak a

12 játékos online multiplayer is rendelkezésre áll. A remek grafika, drámai kameraállások és a versenyek pazar hangulata pedig minden virtuális versenyzőt elbűvölnek majd.

HÁROM DUDÁS

Rossi, Pedrosa és Stoner egyformán esélyesek

A Kínában és Franciaországban dupla győzelmet begyűjtő Rossi hazai közönség előtt ismételni tudott, de a katalánoknál ugyanez Pedrosának sikerült, Nagy-Britanniában pedig az angol nyelvterület képviselőjeként Stoner villantott.

TOH

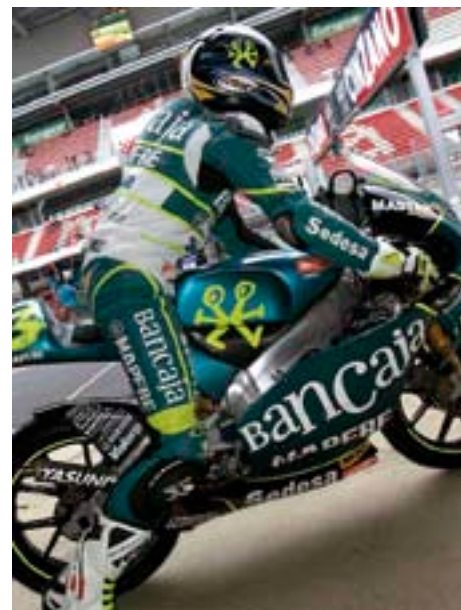


Getty Images



Mugellóban ugyan kikapott a Ducati, ám az olaszok ennek ellenére örülhettek, hiszen Valentino Rossi győzelmével tripla hazai siker született. A versenyen már az ötödik körben bukott Marco Melandri és Randy de Puniet, akik egymással kakaskodtak, majd egy körrel később John Hopkins is a kavicságban találta magát. A még mindig sérült Jorge Lorenzo is elesett, így a spanyol zseni először nem tudta befejezni MotoGP futamát. Rossi viszont sziporkázott, már a negyedik körben átvette a vezetést a 2007-es világbajnoktól, és végül két másodperces előnnyel ért célba. Valentino így Mugellóban már zsinórban hetedik MotoGP futamgyőzelmét aratta, ráadásul Rossi Sanghaj és Le Mans után hazai pályán triplázott. Spanyolországban is ahazai szurkolók örülhettek: Daniel Pedrosa nyerte a gyorsasági motorosok MotoGP futamát, a Katalán Nagydíjat. A sztár

remekül rajtolt, azonnal az élre állt, Casey Stoner a második, Valentino Rossi a kilencedik helyen motorozott. Miközben a házi kedvenc az élen biztosan vezetett, Rossi sorra előzte meg az előtte haladókat, így a verseny felére már a világbajnok címvédő Stoner mellett motorozott, mi több, nem sokkal a vége előtt meg is előzte az ausztrált, így az olasz szerezte meg az ezüstérmet – a győzelem azonban Daniélé lett... Az angol versenyen Casey Stoner ismét visszatért, ám fölényes diadala után is úgy látta, hogy nem sok esélye lesz idén megvédeni világbajnoki címét. Az ausztrál csalódott, hiszen a szezon eleji katari győzelme után nem alakult valami fényesen ducatis menetelése. Hátránya az élen álló Valentino Rossihoz képest 45 pont, még Daniel Pedrosától 34 pontra található a jelenleg harmadik pozíciót birtokló Stoner.



EGYSZER FENT EGYSZER LENT

Újra versenyképes motorral harcolhat Talmácsi Gábor – nyugtathatta magát a tavalyi negyedliteres világbajnok szurkolótábor, miután Mugellóban 2., Barcelonában 3. helyen intették le a magyar fiút – hajszálnyi hátránnyal a győztesek mögött. A katasztrófális évkedet után már éppen itt volt az ideje, hogy Talma javítson összetett ponttáblázaton elfoglalt helyezésén, és a felkapaszkodás nem is tűnt túl távoli célnak, hiszen már 6. volt az Aspar Team motorosa. A Brit Nagydíjon is jól indultak a dolgok, ám a versenyen végül közbe szólt a technika, amely mindössze egy kört engedélyezett az 1-es rajtszám viselőjének – így Gábor 68 pontjával visszacsúszott a 7. helyre, ami csak akkor nem lenne probléma, ha Mike Di Meglónak és

RIZMAYER AZ ELSŐ TÍZBEN

Jól szerepel a Team Suzuki Magyarország versenyzője, Rizmayer Gábor a német IDM sorozatban. A Sachsenring futott negyedik hétvége első versenyén nagyon jó tempót tudott motorozni, körről körre javított pozícióján és végül feljött egészen a tizedik helyig. A második futam még szebb eredményt hozott Gábornak:



a rajtot követően ismét egymás után utasította maga mögé versenytársait és már a kilencedik helyen ment, amikor a tizenegyedik körben félbeszakították a futamot, az új start után pedig a ragyogó nyolcadik helyet szerezte meg. Az összesített ponttáblázaton Rizi jelenleg a tizenharmadik.

SCHUMACHER KÉTKERÉKEN

Lassan a Német Superbike Bajnokság állandó résztvevőjének tekinthető Michael Schumacher, aki nagyszerű képességeiről tanúbizonyságot téve egyre közelebb tud kerülni az élbolyhoz. Legutóbb a népes mezőnyben az első húsz között ment, majd egy ártatlan bukás áldozata lett, a másodszor pedig a huszonkettedik helyen ért célba, nem kis csatában megszerezve ezt a pozíciót.



Simone Corsinak nem lenne 132 illetve 109 egysége... Mindeközben nem csak a pocskék eredmények miatt főhet a hazai sztár menedzserének, Stefano Favarónak a feje: a magyar sajtó is kikezdte Talmácsi. Leginkább a sportújságírók szövetsége emelte fel a szavát az ellen, hogy a bajnok szinte megközelíthetetlenül vált, mert irreális összeget kér egy-egy interjúért, amelyeket szerkeszteni sem szabad. Egy tévéadónak áfával együtt több mint másfélmillió forintot kell kifizetnie egy szezonra, ha Talmácsi Gáborral készült interjúkat akar közölni, de a megyei lapok is elkölthetnek félmilliót, ha a világbajnok motoros véleményét szeretnék megismertetni olvasóikkal.

Eredmények

800cm³	
Valentino Rossi	162
Dani Pedrosa	151
Casey Stoner	117
Jorge Lorenzo	104
Colin Edwards	82
Andrea Dovizioso	68
Nicky Hayden	57
James Toseland	53
Loris Capirossi	51
Shinya Nakano	49

250cm³	
Mika Kallio	131
Marco Simoncelli	123
Alex Debon	101
Mattia Pasini	98
Hector Barbera	82
Hiroshi Aoyama	80
Alvaro Bautista	77
Yuki Takahashi	70
Thomas Luthi	57
Julian Simon	51

125cm³	
Mike Di Meglio	132
Simone Corsi	109
Stefan Bradl	77
Nicolas Terol	75
Pol Espargaro	75
Joan Olive	74
Gabor Talamcsi	68
Sergio Gadea	62
Scott Redding	57
Bradley Smith	55



Ismét egy izgalmas MotoGP évad elé nézünk, a szezon felénél még három pilóta is esélyes a győzelemre.

Ha az ellenfelek ugyanúgy jó formában maradnak a szezon második felében is, akkor nem fog tudni az ausztrál hátrányából annyit faragni, hogy harcra szállhasson a második címéért.

Ha Stonernek van is, a szurkolóknak nincs miért aggódniuk az izgalmak miatt. Rossinak és Pedrosának állandó teljesítményt

kell nyújtaniuk, és a szakértők azért az ausztrál fiút sem írták még ki a világbajnoki esélyesek listájáról. Mindhárman erősek, és kiszámíthatatlan, hogy ki mikor a dobogó mely fokán végez egy versenyben. A Yamahán, a Hondán és a Ducatin mindenesetre nem sok múlik majd, abban biztosak lehetünk.



www.formula.hu

Nyerj belépőket a Magyar Nagydíjra!



A játék támogatója a:



www.formatickets.com

Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!



Hungaroring tájékoztató

Szállások, kempingek, jegyvásárlással és utazással kapcsolatos tippek.

www.formula.hu/hungaroring

Támogató: Silver Point Kemping és rendezvénypark
www.camping-silverpoint.com

Támogatóink:

Webhosting
Fisycó Hungary Kft.
www.fisycó.com

Terméktámogatás

MorphoLogic
www.morphologic.hu

NOD32
www.nod32.hu

AV PLANET
www.avplanet.hu

MEDIAVOX
www.mediavox.hu

GP Shop
www.gpsshop.hu

DAKOTA
www.dakotashop.hu

RENAULT HATVAN
www.renault60.hu

Jól látja?

Nem?

Mi segíthetünk!

Velünk nem marad le!

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

Telefon: 06 (1) 422-1607

Mobil: 06 (70) 5-666-555

1147 Budapest, Telepes utca 2.

www.avplanet.hu

TAKTIKAI GYŐZELEM

Görög és Török Rali

Továbbra is szoros a harc a Ford és a Citroen között, az elmúlt két murvás verseny győzelmein a gárdák igazságosan osztottak.

Répa Kata



Gyártók



Valahogy nem találja helyét az Akropolisz Rali: az utóbbi nyolc évben öt különféle helyszín adott otthont a verseny központjának, idén például Athéntól 20 km-re, a Tatoi reptérre költözött a bázis. A futamon egyébként maguk a versenyzők is keresik a helyüket, hiszen ez az évad legkeményebb megpróbáltatása, ahol a meleg és a köves pályák a pilótákat és az autókat is megkínózzák.

32 fokban hőségben zajlott a verseny első napja, ahol a Fordosoknak rengeteg kalandban volt részük. A nyitó szakaszon még Latvala volt a legfűgőbb, ám a délutáni első körben kapott defekt miatt két hellyel hátrébb csúszott a listán, és csak később tudta visszatérni magát a második helyre. De nem tartott sokáig az öröm, mert a Szuper Speciális szakaszt megelőző utolsó gyors legutolsó kanyarjában, 150 km/óra sebesség mellett megütött egy követ, és a jobb hátsó

felfüggesztés eltört. Így csak a hatodik helyen tudták befejezni a napot. Hirvonenék, akik elsőként rajtoltak, már alaptól hátránnyal indultak, és nem is tudták felvenni a megfelelő tempót. Ráadásul a nap végén ők is „megtalálták” Latvala követét, és csak a hetedik helyre tudták beküzdeni a Focust. Sebastien Loeb, Latvala defektje után fellépett az első helyre, és négy szakaszgyőzelemmel - 15,7 másodperc előnnyel Sordohoz képest - fejezte be a napot.



Eredmények

Görögország		
1. Sebastien Loeb	Citroen Total C4 WRC	3:54:54.7
2. Petter Solberg	Subaru Impreza WRC 2008	+01:09.5
3. Mikko Hirvonen	BP Ford Focus RS WRC 07	+01:56.1
4. Urmo Aava	PH Sport-Citroen C4 WRC	+04:19.7
5. Daniel Sordo	Citroen Total C4 WRC	+04:49.4
6. Matthew Wilson	Stobart Ford Focus WRC 07	+06:11.3
7. Jari-Matti Latval	BP Ford Focus RS WRC 07	+06:47.5
8. Henning Solberg	Stobart Ford Focus WRC 07	+09:14.0

Törökország		
1. Mikko Hirvonen	BP Ford Focus RS WRC 07	4:42:07.1
2. Jari-Matti Latvala	BP Ford Focus RS WRC 07	+00:07.9
3. Sebastien Loeb	Citroen Total C4 WRC	+00:25.7
4. Daniel Sordo	Citroen Total C4 WRC	+02:25.6
5. Henning Solberg	Stobart Ford Focus WRC 07	+02:33.7
6. Petter Solberg	Subaru Impreza WRC 2008	+02:48.2
7. Matthew Wilson	Stobart Ford Focus WRC 07	+04:24.2
8. Conrad Rautenbach	PH Sport-Citroen C4 WRC	+07:46.7

RALI VB

Versenyzők:		Csapatok:	
1. M. Hirvonen	59 pont	1. BP Ford Abu Dhabi	71 pont
2. S. Loeb	56 pont	2. Citroen Total	64 pont
3. J-M. Latvala	34 pont	3. Subaru	42 pont
4. C. Atkinson	31 pont	4. Stobart VK M-Sport	34 pont
5. D. Sordo	30 pont	5. Munchi's Ford	16 pont
6. P. Solberg	20 pont	6. Suzuki7 pont	
7. G. Galli	17 pont		
8. H. Solberg	16 pont		



A Solberg testvérek egésze nap egymással harcoltak, míg végül Petter jött ki jobban a csatából.

A két Citroen szinte gond nélkül vette az akadályokat. Petter Solberg a harmadik helyre hozta az itt debütáló új Imprezát, annak ellenére, hogy a norvég egyáltalán nem bízott abban, hogy az autó kész a megmérettetésre. A Solberg testvérek egész nap egymással harcoltak, míg végül kis különbséggel Henninggel szemben Petter jött ki jobban a csatából. Szombaton igazi túlélő verseny alakult ki, ahol a versenyzőkre még keményebb megpróbáltatás várt, mint pénteken. A talaj elképesztően durva volt, ami az autók felfüggesztését a szokottnál lényegesen jobban megviselte. A kezdő szakaszt Hirvonen teljesítette a leggyorsabban, de aztán megint megütöttek egy követ, és eltört a jobb hátsó féktárcsa. Előbb csak három fékkel

autóztak, majd a felfüggesztés is eltört, és fék sem maradt az autón, de a nap közepén lévő szervizben helyrepofozták az autót. Délután már ismét jó formában volt a Fordos alakulat, így a hetedik helyről visszajöttek a negyedikre. Latvala, aki reggel a hatodik helyről indult, hamar felküzdötte magát a negyedik pozícióra, de a finntől ismét elpártolt a szerencse. Az eltűnt turbónyomásnak köszönhetően csak a nyolcadik helyen tudta befejezni a napot. Loeb a második szakaszon defektet kapott, ezzel Sordo került az első helyre egészen addig, míg az ő egyik gumija is megsérült. Emiatt hat percert veszített a sparyol, és máris a hetedik helyen találta magát, míg Loeb visszakerült a vezető helyre. Petter Solberg a szokottól eltérően kiválóan tartotta

magát a második helyen, 28,7 másodperccel lemaradva Loeb-től, Hening Solberg pedig a harmadik helyre hozta a Fordot. Chris Atkinson elektromos hiba miatt állt ki, mert a Subaru nem akart beindulni a második szakasz rajtjánál. Galli kocsijában a hidraulika mondta fel a szolgálatot, míg P-G Andersson az eltört felfüggesztés miatt fejezte be a versenyt idő előtt. Végül Sebastien Loeb nyerte az Akropolisz Ralit, mely győzelemnek köszönhetően felugrott az éves értékelés első helyére, egy ponttal megelőzve Hirvontent. A francia páros probléma nélkül teljesítette a napot, Petter Solberghez képest egy perc előnnyel. A svéd a 2007-es Portugál Rali óta most szerezte meg legjobb eredményét, és az sem mellékes, hogy az új Imprezza bemutatkozása kiválóan sikerült, amelyre már nagyon nagy szüksége volt a csapatnak. Hirvonen végül a harmadik helyre tudta behozni a Focust, annak ellenére, hogy a szombati események láttán erre szinte semmi esélye sem volt. A finnek úgy vélték, talán ez volt eddigi legnehezebb futamuk, és a harmadik helynek nagyon örültek, bár a bajnokságban megszerzett eddigi első helyüket ki kellett adniuk a kezükből. A negyedik helyen Urmo Aava ért célba a privát C4-essel, így eddigi legjobb eredményét zsebelhette be.

A török futam egészen másképp alakult. Ezt Sebastien Loeb vesztette el, nem melleleg az utóbbi idők egyik legizgalmasabb befutójának



lehattünk tanúi. A francia egy olyan taktikai húzás áldozata lett, amiből nehezen lehetett volna jól kijönni, még egy akkora klasszisnak is, mint amilyen a citroenes világbajnok. A Fordosok jól sáfarkodtak a szabályok adta lehetőséggel, és be is jött a számításuk. De ne szaladjunk ennyire előre. Már-már unalomig emlegeti minden versenyző, hogy milyen nehéz dolga van az elsőként rajtolónak, de hogy ez mennyire igaz, arra ez a verseny nagyon jó példa. Görögországi győzelmének köszönhetően Loeb indult elsőnek a csütörtök esti szuper speciál szakaszon, és miután azt is ő nyerte, pénteken ismét a takarító rajtoló Hirvonen a hetedik szakasz után még verte a mezőnyt, míg a francia csak harmadik volt. Latvala ismét hozta a formáját, amikor rögtön a nyitó szakaszon egy éles kő kiasította a jobb első kerekét, ami fél percnyi veszteséget okozott számára. De hamar visszakapaszkodott honfitársa mögé, a második helyre. Az említett hetedik gyorsan az első három páros 13,6 percen belül autózott. A nyolcadikon, azaz a pénteki, utolsó előtti szakaszon Galli jött fel a harmadik helyre, Loebbel helyet cserélve. A két finn még mindig elől parádézott, bár a tempóból már visszavettek, így történhetett, hogy Galli és Hening Solberg futották a két legjobb időt. Ám, akkor jött az utolsó szakasz, ahol a finnek még komolyabban behúzták a gyeplőt (tizedik és 12. időt produkálva) átengedve Loebnek az első helyet, hogy másnap a citroenes pilóta sepreghessen ismét. De arra ügyeltek, hogy a lemaradás csak minimális legyen... A második napon aztán a két Fordos ismét behúzott, Loeb estére pedig Hirvontentől 34,4 másodperces lemaradással, csak a harmadik helyre futott be. Az utolsó napra már nem lehetett megismételni az első napi trükköt, mert minden másodperc előnyre szükség volt, a fennmaradó három szakaszra. Bár főleg a két 31 km-esen még bármi megtörténhetett volna, és valószínű Loeb is úgy gondolhatta, hogy elcsípheti riválisait. Sőt még Latvala is lőtávvolban volt Hirvontentől, így aztán pokoli izgalmassá vált a verseny vége. Az utolsó gyorsasági, első harmadában mért szakaszán Loeb már 11 másodperccel volt gyorsabb Hirvonnennél, ami reményt adhatott számára az eredmény megfordítására. A gyorsról Hirvonen ért ki elsőnek, és mire a szakaszt másodikként lefutó Latvala beért az időellenőrző pontra, a két finn már rádión értesült arról, hogy együtt örülhetnek az első-második helynek. Loeb gumija nem bírta a tempót, így a gyors második felében veszített a lendületből, és maradt a harmadik helyen. Loeb a történteke azt mondta, ő is megethette volna ugyan azt amit a Fordos fiúk, hiszen a szabályok megengedik. Viszont az ő csapata azt vallja: a verseny a technikán és a gyorsaságon múljon.

SZÁRAZ PÁLYA

Utoljára Carlos Sainz-cal fordult elő pont Törökországban, hogy a melegben nem ivott eleget, és közel került a kiszáradáshoz. Az idén Gigi Galli járt így, akihez mentőt



hívtak a második nap utáni szervizben. Természetesen erről csak maga, a pilóta tehetett, bár a csapatból többen is hibásnak érezték magukat a történtekeért. Malcolm Wilson viszont csak egy dologért neheztelt az olaszok kedvencére, mégpedig azért, mert vasárnap meg sem próbált rajthoz állni, rosszullétére hivatkozva.

NEKIK SZÁZ

Kisebfbajta sporttörténelmet írt a Ford csapat Törökországban, ahol Mikko Hirvonen nem csak a Focus WRC huszonhetedik győzelmét szerezte meg, de a szezon idei első kettős



győzelmének köszönhetően a márka százados lett a sorozatos pontszerzések tekintetében. A 2002-es Monte Carlo Ralin Carlos Sainz által szerzett harmadik hely óta ugyanis mind a 100 VB-futamon pontot szerzett a kék ovál legalább egy autója, ami példátlan teljesítmény a híresen kemény megmérettetéseiről ismert sorozatban.

GONDOK ITT, ÖRÖM OTT

A Suzuki név egyre kevésbé cseng jól az egyre több sikertelenség miatt. A párosok Törökországban sem tudták befejezni a versenyt, mivel Gardemeister autójában eltört a hűtő,

P-G Andersson pedig elektromos hiba miatt állt ki. Finnország előtt komolyabb tesztre készül a csapat, és több változtatást is terveznek az autón. Remélhetőleg még időben megtalálják a megoldást, mert a két pilóta már meglehetősen csalódott. Jól döntött viszont David Richards, amikor ellentmondást nem tűrve már Görögországban bevetette az új Imprezát. Petter korainak ítélte még az „éles” szereplést, mivel korábban sok kritika érte a futóművet, az autót tesztelő Markko Martin által is. Ezzel szemben mindkét nehéz terepen jól vizsgázott az autó, és az itt szerzett tapasztalatok tudatában az egy hónapos szünetben még tovább finomithatják a részleteket.

ELŐNY OTT

A Skoda Motorsport eltűnésével a PWRC kategóriába száműzött Andreas Aigner egy év nézelődés után 2008-ban végre úgy tűnik felvette az N-csoportos ritmust! Az osztrák versenyző sorozatban harmadik győzelmét aratta Törökországban, amivel már több mint kétszer annyi pontja van, mint az öt üldöző Jari Ketomaa-nak.

REPÜLŐ KÖVEK

Az alacsonyan szálló kövek ezúttal is sok problémát okoztak a Török Ralin, ezúttal azonban nem csak a defektveszély volt hatalmas, hanem a nézők is veszélyben voltak. A tizedik szakaszon a PWRC egyik élmenője, a portugál Bernardo Sousa Mitsubishije csapott fel egy nagyobb követ, amely meg sem állt egy néző lábaíag, aki kordon mögött, tehát biztonságos helyen állt. A portugál pilóta azonnal kiszállt a versenyből, amint megtudta, hogy miatta sérült meg egy néző, pedig az eset korántsem egyedi, elég csak a néhány évvel ezelőtti görög futamra gondolnunk, amikor egy magyar fotós szenvedett nyílt törést hasonló okból.

IRC

Miután rövid időn belül megnyerte a Közép-Európa Ralit egy Volkswagen Race Touareggel és egy Volkswagen Scirocco volánjánál kategóriagyőzelmet aratott a Nürburgring 24 óráson, az 1992-es rali világbajnok Carlos Sainz június közepén kipróbálhatta a Skoda Fabia alapjain nyugvó, készülő S2000-es raliautót. A Matador Ausztriában, aszfalton tesztelhette a gépszörnyet, amely még idén bemutatkozik éles bevetésen is.



SPITZMÜLLER

A SPICCEN

A Karpackie Szombathely Rallye újabb győztest avatott

A miskolci csillaghullás után Szombathelyre, a szezon első murvás pályáira települt át az Országos Rallye Bajnokság karavánja, ahol némi sárdagasztás várta a mezőnyt.

Tóth Csaba

Bucakó Andor, Jásaberényi Márk, Fekete Antal,
Bencze András, MediaFoto.hu



A keletről nyugatra költözés közben néhány versenyzőnek, ahogy mondani szokták, „megsérült a csomagja”, ezért Miskolchoz képest Szombathelyen kissé átalakult az élmezőny összetétele. A legjelentősebb változás, hogy a Borsodban remek második helyet szerző Turi Tamás és Tóth Imre kihagyta ezt a versenyt, így a drukerek nem láthatták száguldani a korosodó Toyota Corolla WRC-t és közönségkedvenc legénységét. A távolmaradás oka egy hivatalosan „feltételes módú” tiltott miskolci kerékcseré, amelynek

szövetségi kivizsgálása után a 2004-es bajnok visszamondta nevezését a futamra. Ifjabb Érdi Tibor ugyan rajthoz állt Szombathelyen, ám nem a Miskolcon kissé összegyűrt Skoda Fabia WRC nyergében, hanem a szervizmunkálatok idejére a Korda Racingtől bérelt, egy „évezreddel” korábban gyártott Subaru Impreza WRC kormányánál láthatták őt szurkolói, akik biztosan emlékeznek még azokra a dicső napokra, amikor édesapja is hasonló autóval rőtta a kilométereket a gyorsaságikon.





A legfrissebben a háromszorosan
koronázott Benik Balázs ébredt,
aki szakaszgyőzelemmel kezdte
a ralit,

A Karpackie Kupáért zajló Szombathely Rallye első versenyreggelén, szombaton bibliai esőzés és ennek megfelelő pályaállapotok fogadták a százhat fős – a névadó sörgár jóvoltából két lengyel autót is felvonultató – mezőnyt. Ezen a napon nyolc emberpróbáló gyorsasági várt az indulókra, amelyek összesen 75 kilométer teljesítését jelentették.

A futamon ugyan voltak új szakaszok, de a megmérettetés a jól ismert szélvészgyors, derékszegű kanyarokkal megtört, jó minőségű murvás pályákon zajlott. A legfrissebben a háromszorosan koronázott Benik Balázs ébredt, aki szakaszgyőzelemmel kezdte a ralit, ám vezető pozícióját hamar át kellett adnia Turán Frigyesnek, aki három elsőséget követően tizenhat másodperces előnnyel roboghatott be a szervizparkba. Benik a második, a Mitsubishi Lancer WRC-t hajtó Spitzmüller Csaba újabb egy másodperces hátrányban a harmadik helyet foglalta el a napi félidőben. Érdekesség és egyben beszédes adat, hogy ez a három páros az

első körben kisajátította a dobogót, vagyis a legjobb három időn végig a Turán, Benik, Spici trió osztozott. Ez kissé lehervaszthatja az idénrajt előtt még hat-nyolc esélyes bajnokságról álmodozó szurkolókat, hiszen Turi eltűnésével, valamint Herczig, Érdi és Vizin lemaradásával gyakorlatilag három- ismeretlenesre egyszerűsödött a 2008-as egyenlet. Az első versenynapból hátralévő négy gyorsaságít aztán kivétel nélkül Spitzmüller nyerte, remek autózásának és versenytársai technikai hibáinak is köszönhetően. Turánék a Peugeot 307 WRC hajtásproblémáival, Benikék a Ford Focus WRC hajtási hibájával küszködtek délután, aminek köszönhetően a Hell Racing Team

élen, ezúttal az összetett negyedik helyét is magáénak tudva. Második helyen, a nap során egy percet begyűjtve Balázs „Öcsi” József következett, aki abban a kivételes helyzetben volt, hogy a világbajnokságon is csak nemrég bemutatkozó, újgenerációs lökésgátlókat próbálhatott ki Mitsubishijében. Harmadik helyről Vas Zoltán kezdhetette meg a második versenynapot. Az A8-as géposztályban Hideg Krisztián uralta a küzdelmet, fél percet üldözőire verve. Botka Dávid és Pethő István eltűnése után a befejező szakaszon abszolút harmadik időt autózó Rongits Attila fordulhatott a második helyen, míg az előzetes dobogós hely Pintér Lászlóé volt szombat este.



Hideg Krisztián A8-as Mitsubishije megállíthatatlan, eddig három indulásból három győzelmet szerzett, a mérleg bármilyen számítások szerint is 100%



Az S1600-asok között Pálinskák VW-je szépen teljesít, de a teljesítmény-különbségek miatt a csoport élmezőnyétől messze jár



párosa egérutat nyert. A nap végi szervizbe a két év végi harmadik helyet és két N-es bajnoki címet már magáénak tudó Spici 23 másodperces előny birtokában érkezhett. Benik második, Turán újabb 23 egységgel a zsákban csak a harmadik helyen hajthatta nyugovóra fejét. A S1600-as kategóriában a Kakuszi testvérek végig vezették a napot, 33 másodperces előnyt összeszorgoskodva a Suzuki Swiftet kormányzó Ollé Sándor előtt. A délután az élmenőktől kissé lemaradó Pálinskás Zsolt harmadik helyen várhatta a vasárnapi folytatást. Az N csoportban már-mát természetesnek vehető módon Asi állt az



Turán, bár autóján kicserélték az első napi bonyodalmakat okozó lökésátlót, tabellavezéerként ezen a napon érthetően inkább a biztos célbeérésre összpontosított



A népes Mitsubishi armadából kitűnt a visszatérő Balogh kiváló teljesítménye



Vasárnap hat gyorsasági, 67 versenykilométer és egy sártenger várta a mezőny állva maradt hatvanöt tagját. Spitzmüller ezen a napon pontosan úgy folytatta, ahogy előző este abbahagyta, szakaszgyőzelmekkel! Bár Turán elhappolta előle az első kör záróakkordjának győzelmét, a Hell Racing Team így is növelni tudta előnyét az összetettben Benik Balázssal szemben, egészen pontosan 25 másodpercre.



Turán, bár autóján kicserélték az első napi bonyodalmakat okozó lökésátlót, tabellavezérként ezen a napon érthetően inkább a biztos célbeérésre összpontosított, mintsem egy élet-halál előre jövetelre. Az ismeretlenebb pályákon zajló küzdelemben Turán még egy gyorsaságit tudott elvenni Spitzmülleréktől, ám a miskolci pilóta újabb két szakaszgyőzelemmel zárta a viadalt. Ez



bőven elegendő volt ahhoz, hogy ne csak megtartsák, de még növeljék is előnyüket Benikkel szemben, aki végül 31 másodperces hátránnyal lett második. Spitzmüller duplán lehetett boldog, hiszen egyrészt mondhatni visszakapta a sorstól a hazai futamán elvesztett pontokat - bár azok még sokáig hiányozni fognak -, másrészt tizennégy szakaszból nyolcat nyerve megérdemelten győzedelmeskedett



az idény harmadik versenyén. Alapvetően Benik sem lehet elégedetlen szombathelyi szereplésével, ám Spitzmüllerrel egyetemben talán nem örülhetett felhőtlenül a megszerzett pontoknak, hiszen a tabellára tekintve maximum szépségtapasznak nevezhető a Turánon hozott mennyiség. A harmadik helyen célba ért Peugeot-s versenyző ugyanis még mindig 14 pontos előnnyel gazdálkodhat a

Vízinek végig hozták a kötelezőt, amellyel Szombathelyen végül ötödikek lettek

hátralévő futamokon, ami bár nem hangzik soknak, a 307 WRC-t terelgető páros sebességét figyelembe véve könnyen kitarthat novemberig. Az összetett ötödik helyét Szombathelyen Herczig Norbert szerezte meg a Subaru Impreza WRC nyergében, aki kisebb hullámvasutazást élt meg a versenyen, hiszen a negyedik és tizedik hely között szinte mindenhol mozgott a két nap alatt.



ASI...

... az öt bajnoki címmel büszkélkedő zirci pilóta ismét utcahosszal nyerte az N4-es kategóriát, majd főleg Szombathelyen - már-már szokásosnak tekinthetően - utólag kizárták. Ezúttal a történetben annyi csavar volt, hogy a kiemelkedő eredményei miatt „WRC-Killer” becenévre hallgató Mitsubishi Lancer átment a versenyt követő technikai inspekción. A közönségből szélsőséges reakciókat kiváltó pilótát egy ténybíró felvétele alapján, tiltott szerviztevékenység vétségéért zárták ki az egyelőre csak ideiglenes végeredményből, hiszen a pilóta a döntés ellen azonnal fellebbezést nyújtott be.

SZOMBATHELY RALI

RALI 08

Hatodik helyen Vizin László ért be a citromsárga Imprezával, több Top5-ös időt produkálva. A S1600-as kategóriában Ollé Sándor második napi kisebb feltámadásának köszönhetően pozitív értelemben volt puskaporos a levegő, miután délután fél

percet dolgozott le hátrányából. Ám ez is csak az eredmény szépítéséhez volt elég, hiszen Kakusziék előnyéből így is megmaradt 25 másodperc, így a győzelmet a tabellát is vezető Renault Cliót hajtó egység szerezte meg. Harmadik helyen Pálinkás Zsolt ért célba. Az A8-ban Hideg Krisztián

Ollé Sasa becsülettel küzd az S1600-asok mezőnyében, de Kakusziékkal (következő oldalon) szemben csak műszaki hibával volna esélye



idei harmadik győzelmét aratva megőrizte 100%-os mérlegét, ezúttal egy percnél is többet adva a mezőnynek. Az ezüstérem Rongits Attila, a bronz Perge György nyakába került. Az N4-es géposztály éléről külső segítség igénybe vétele miatt eltávolították Asit, aki természetesen fellebbezett. A beadvány elbírálásáig azonban úgy kell tekintenünk, hogy Szombathelyt Balázs Öcsi nyerte 44 másodperccel a tabella élére ugró Matics Mihály előtt, a harmadik helyet pedig Botka Krisztián birtokolja. Szombathelyen némileg tehát szorosabb lett a küzdelem a bajnoki koronáért, és semmi kétségünk ne legyen afelől, hogy a három trón-esélyes maximális erőbedobással fog küzdeni minden kanyarban Veszprémben is, ahol a jól ismert lőtéri murvás pályákon folytatódik a küzdelem július első hétvégéjén.



Herczigék kék Subaruja ha nem is működött hibátlanul, a kötelező elvárásoknak megfelelt, hiszen 4. lett

Kategóriagyőztesek

WRC	Spitzmüller Csaba - Kazár Miklós
A8	Hideg Krisztián - Kerék István
A7	Janzer György - Orsovai András
A6	Keller Péter - Bencze Szabolcs
A5	Fogarasi Attila - Bretschneider Péter
S1600	Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba
N4	Balázs József - Pelyhe György
N3	Rimár Tamás - Kakuk Gyula
N2	Zagyva Lajos - Asztalos István
H10	Keszler Mátyás - Hágén Zoltán

Abszolút

1. Spitzmüller Kazár	Mitsubishi Lancer WRC
2. Benik - Lukács	Ford Focus WRC
3. Turán - Benics	Peugeot 307 WRC
4. Herczig - Csökö	Subaru Impreza WRC
5. Vizin - Zsíros	Subaru Impreza WRC
6. Hideg - Kerék	Mitsubishi Lancer EVO VI
7. Ifj. Érdi - Bebtó	Subaru Impreza WRC
8. Balázs - Pelyhe	Mitsubishi Lancer EVO IX
9. Rongits - Hannus	Mitsubishi Lancer EVO VII
10. Matics - Vinoczai	Mitsubishi Lancer EVO IX

A bajnokság állása

1. Turán - Benics	59 pont
2. Benik - Lukács	45 pont
3. Spitzmüller - Kazár	45 pont
4. Vizin - Zsíros	41 pont
5. Hideg K - Kerék I	33 pont
6. Herczig - Csökö	30 pont
7. Asi - Piko	28 pont
8. Matics - Vinoczai	21 pont
9. Turi - Toth	20 pont
10. Borsi - Baranyai	16 pont





SZOMBATHÉLY 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 a sportolók, példa erre Zsiros Gábor, a Racing Factory versenyzője.

Zsíros Gábor, MediaFoto



A Szombathelyi Ralit előkelő helyen várta a csapatunk, hiszen a bajnokság első két fordulója után holtversenyben a második helyen álltunk az összetettben. A cél ennek a csapatunk élmezőnyben tartása volt, de ezért alaposan meg kellett dolgozni...

Rögtön az első napon, szombaton rettentő nehéz és fárasztó napot tudhattunk magunk mögött. Rossz időjárási viszonyok között kellett teljesíteni a nyolc gyorsasági szakaszt. Egész nap esett, néhol szakadt az eső. A murvás pályák már nem tudták elhelyni a sok vizet, és sokszor több méter hosszú víztócsa állt a nyomvonalban, ami irányváltoztatásra kényszerítette

a versenyautókat – a mi sárga Subarunkat is. Így párosunknak is volt néhány nehéz pillanata, de Laci bácsi megoldotta őket, így estére az elvárásoknak megfelelően a kitűzött abszolút ötödik helyen álltunk. Az Impreza S8 WRC versenyautó meghibásodás nélkül teljesítette a 258 kilométert – de ez nem lepett meg bennünket: a Budai Team ismét egy jól felkészített autót biztosított...
A vasárnapi versenynapon kettővel kevesebb, hat gyorsasági szakasz várt ránk. Az időjárás ismét nem kedvezett a mezőnynek: párosunknak felhőszakadásban kellett teljesíteni az első, káldi körgyorsót. Laci bácsinak nem tetszett ez a szakasz,

mert nem lehetett látni kellőképpen az erdőben, és a sok víz miatt nagyon csúszóssá vált az amúgy is keskeny, egy nyomsávós pálya. A teljesített idő sem lett a legjobb, így az abszolút értékelésben sajnos visszaestünk a nyolcadik helyre.

Az első kör végén aztán a szervizparkban új gumik kerültek fel az autóra. A szerelők a jobb tapadás miatt a futófelületeken megnyitották a sárkivezető bordákat - ez jó döntésnek bizonyult, mert ezután egyre jobb időket autózva feljöttünk a hetedik helyre.

Az utolsó szakasz előtt még négyen voltak versenyben a még elérhető ötödik pozícióért, pár másodpercre lemaradva egymástól. Végül a legjobban a Herczig–Csökö párosnak jött ki a lépés, nekik sikerült teljesíteni a legjobban ezt a gyorsaságit. Csatatunk a véghájában hét másodperccel utasította maga mögé a keményen küzdő Hideg–Kerék duót, így a hatodik helyen fejeztük be a futamot. Mivel a verseny után Asit idegen segítség miatt kizárták, így párosunk az abszolút ötödik helyre került.

Mindez azt jelenti, hogy a Subaru három verseny után a negyedik helyről várhatjuk az év legnehezebb versenyét, a Veszprém Ralit.



VÍZISIKLÓ

Spitzmüller megnyerte a Szombathely Ralit

Vasárnap mindenki azzal cinkelte Spicit, hogy ő egy „Vízisikló”.
De nem gúnyolódtak vele, hiszen arra nem volt okuk.

HRT, MediaFoto.hu



A Szombathelyi Rali elsőnapj tudósítása jelent meg a fenti címmel a sport napilapban, utalva Spitzmüller Csaba szombati teljesítményére. A miskolci pilóta az első körben 17 másodperc hátrányba került egy motorlefulladás és egy rossz gumiváltás miatt. A második körre azonban mindent feltett egy lapra, egy gyorsasági alatt

16 másodpercet dolgozott le hátrányából, egy szakasszal később pedig az élen is állt. A vízisikló jelzőt az is alátámasztotta, amikor navigátora, Kazár Miklós elmesélte, hogy az ömlő esőben egy bal kettes kanyar után hat méter hosszú pocsolya állta az útjukat. Normális ember ilyenkor fékezik, Spici viszont



Balogh János és Cél Péter, a Hell Racing Team csapat tagjaiként 14. és 16. abszolút eredményükkel Szombathely után szintén sikeres futamot tudhatnak maguk mögött

A jó hangulatról Spiciéknél az is gondoskodott, hogy a majdnem megnyert miskolci futam után végre győzni tudtak a Mitsubishi Lancer WRC-vel. Ezzel nyolc pontot faragtak hátrányukból és immáron, holtversenyben a második helyen állnak a bajnokságban.

Nem utolsó sorban pedig ez volt az idén alakult Hell Racing Team első győzelme is.



ELŐTÉRBE A HÁTTÉR

A Subaru Rally Team Hungary szombathelyi versenyhete

Frank Williams, a Formula 1-es istálló névadója és tulajdonosa mondta valamikor: „az autóversenyzés csak hétvégén sport, hét közben üzlet.” Négy napot együtt töltve a Subaru Rally Team Hungary-val, Sir Williams örökérvényűnek, általánosan igaznak vélt mondása módosításra szorul: az autóversenyzés több mint üzlet, és több mint sport, a hét minden egyes napján véget nem érő szenvedély.

SRTH



Hajnali 5 óra van, és álmosan, ólom léptekkel közeledek a megbeszélit találkahely felé. Herczig Norbert és a csapatvezető, Kajcsa Zsolt óraműpontossággal leparkol mellettem, úgyhogy irány Káld. Ott lesz a Subaru Rally Team Hungary első jelenése a Szombathely Rali előtt. A versenyrendező, Markó Tibor csütörtökön biztosított lehetőséget a csapatnak egy zavartalan tesztre. Csökö Zoltán, Norbi navigátora már 5 órakor nekivágott a fárasztó útnak. Az út vidám hangulatban telik, két nevetés között pedig gyorsan befaljuk a mennyei szendvicseket, amiket Norbi felesége, Ancsi készített. Ahogy a szendvicsek, úgy fogynak a kilométerek is, csak a Kaukázus együttes Szalai Éva című nótája jelenti az állandóságot. Már vagy tizedszer hallgatjuk, Norbi és Zsolt már kívülről fújják. Mielőtt még huszadszor is felcsendülne, odaérünk célunkhoz. A versenyautót szervizelő Korda Racing már várja a csapatot. A Subaru Impreza WRC pillanatok alatt lekerül a tréleréről, és elkezdik melegíteni a motort. Dől a füst a kipufogóból, a szervizcsapat viszont nem füstölög ezen.

Azon nyomban felhívják az angol mérnököt, Terryt, aki mindenkit megnyugtat: a teljesen új motornál hidegben ez normális. Miután bemelegedett az aggregát, Norbi és Zoli mennek egy laza kört, hogy felírják a pályát, aztán amikor elkezdik igazán nyüszölni a technikát, kiderül, hogy csúszik a kuplung. Csúszik a teszt is, de csak másfél órát, mert a villámkezü szervizesek számára ennyi időbe telik a csere, holott - mivel az autón külső kuplung van - le kell szedni a váltót is. Norbiék ezalatt a helyi kocsmában elfogyasztanak egy kávét, majd - csak hogy meglegyen a kilométerük - átruccannak Sárvarra, ahol fagyaltkehellyel édesítik meg a napot. Mire visszaérnek, már az utolsó simításokat végzik a kocsin, majd megkezdődhet az érdemi munka. Norbi először az autó magasságát, aztán a gátlókat állítja folyamatosan, illetve a hajtásprogramot próbálgatja, miközben alkalmi navigátorok váltják egymást. A pilótát láthatóan nem zavarja, hogy nem Csökö Zoli ül mellette, minden idegszálával az autóra koncentrálni. Eközben persze mindenkihez van egy-két

megyünk előkészíteni a terepet. A közönségtalálkozó rendkívül hangulatosra sikeredik. Egyetlen rajongó sem távozik üres kézzel, pólók, sapkák, Rexona ajándékok és poszterek találnak gazdára. És ezzel még nincs vége, mert a szombathelyi Subaru kereskedésbe hivatalosak Norbiék, ahol egy rögtönzött közönségtalálkozó keretében a Subaru-fanok kíváncsiságát is kielégítik. Egy pompás vacsora koronázza meg a napot, majd irány a kőszegi szállás, ahol pilóta és navigátor külön szobát céloz meg. Fontos a nyugodt pihenés, meg aztán éppen eleget lesznek még együtt a hétvégén.



A vidám Norbi eltűnt, helyette egy elképesztően koncentrált pilóta késül az indulásra.



kedves szava, mellőle pedig fülig érő szájjal szállnak ki a vendégek, akik életre szóló élménnyel gazdagodtak. A rallyheart.hu játék nyertese is az adrenalintól túlpörgetve meséli mindenkinek, milyen volt más dimenzióban autózni. Norbi mintegy 40 kilométert teszti, és a végén elégedetten nyugtázza, sikerült a Subarut jól beállítani. A teszt után egy gyors mosás erejéig még útba ejtünk egy benzinkutat is, ahol megtisztítják a WRC-t. Nem mindennapi látvány itt egy versenyparipa, csodájára is járnak néhányan a kék Subarunak. Fél 7-kor a Savaria Plazában van jelenése a csapatnak, és mivel csúszásban vagyunk, a csapatvezető valamint Csökö Zoli társaságában előre

Péntek, a rajtceremónia napja. Norbi éhes lehet, mert 5 tojásból készült sonkás rántottát eszik reggelire, Zoli pedig szokás szerint kihagyja a falatozást. Állítólag nem éhes, de a csapattagok felvilágosítanak, csak megcsúszott az idővel, és itinert másol. Máshol folytatódik a program: először az adminisztratív, majd a technikai gépátvitel következik, aztán a verseny sajtótájékoztatójára várják az elmúlt év bronzérmes párosát. Pillanatnyi szusszanásra is alig van idő, mert a szervizparkba vezet utunk, ahol kiderül, szükség van néhány csavarra a sátor megépítéséhez. Norbiék átmennek anyagbeszerzőbe, majd a Korda Racing szállására elhozni a WRC-t. Az

váltoáttétel a felázott pályákon hátrányt jelentett a kigyorsításoknál. Minden jó, ha jó a vége. Az ünnepélyes céldobogó és a parc ferme-be való beállítás után Norbiék visszajönnek a szervizparkba, és mindenkinek megköszönik a munkát. A tekintetekben olvasva feltűnik, hogy több ez egyszerű munkakapcsolatnál. Inkább barátság, a közös szenvedély adta összetartozás. Már az este tízet is elüti az óra, amikor elindulunk Budapestre. Zoli egyedül, mi hármasban. Norbi hamar átadja a volánt Zsoltnak, egy-két mondatra még van ereje, aztán elszunnyad. A Kaukázus is pihen, már nem szól a Szalai Éva.

REMEK VERSENYEK

A Material Kupa izgalmas futamokat hozott

Az idei második hungaroringi fellépésével félidejéhez érkezett a DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság. A Material Kupa az autósport igazi ünnepe volt.

Tóth Csaba

MAN Motorsport Image



A Material Kupa mindig is a GYOB versenynaptárának ékköve volt, egy igazi ikon az évadban. A zónaértékelésbe számító, tehát nemzetközi mezőnyt és világszínvonalú versenytechnikát felvonultató hétvégén a szokásokhoz híven számtalan néző kísérte végig az összesen 168 sisakot húzó pilóta futamait. Aki június közepén a Hungaroringre téved, pontosan tudja, mit kap: nyarat, előzéseket, baleseteket és remek versenyeket. Természetesen nem volt ez másként 2008-ban sem!

A Suzuki Swift Kupában például tovább folytatódott Assenbrenner-Tibor és Farkas László versenyfutása a bajnoki címért. A Material Kupa mindjárt egy különlegességgel szolgált ebben a kategóriában, hiszen Farkasnak első ízben sikerült 2008-ban legyőznie Asit. Persze a siker nem jött azonnal, illetve csak részben. Hiszen Farkas a pénteki időmérőn pole pozícióba kvalifikálta versenygépét. A 44 éves

pilóta azonban csak két körön keresztül tudta tartani az idény első félidejét tisztán domináló Assenbrennert, ezután a 24 éves kora ellenére számos serleggel büszkélkedő ceglédi versenyző berakta Swiftjét a sikan belső ívére, és kifékezte legnagyobb riválisát. Innentől nem volt megállás,

és Asi minden körben növelte némileg előnyét, míg nem 4,6 másodperces főrall intették le a futam végén. Második helyen a Farkast is leküzdő mindössze 16 éves Lendvai István fejezte be a futamot. Másnap azonban fordult a kocka, és az égiek is jelentősen közbeszóltak.



Farkas öröme határtalan volt, amikor első ízben le tudta győzni nagy suzukis ellenfelét, Assenbrennert



Reggel még szakadt az eső, azonban a futam rajtjánál ugyan vizes aszfalton, de száraz időben indulhatott el a mezőny, aminek hatására hatalmas gumilottóvá változott a taktikai harc. Végül azoknak lett igazuk, akik be merték vállalni a száraz gumikat, hiszen a slickekkel versenyző Farkas már az első kanyarba vezérként érkezett meg. A helyzet nem fordult jobbra a vizes gumikon szenvedők számára, így a száradó pályán a magányos farkasként köröző Farkas előbb csak utca-, majd autópályahosszal előzte meg a teljes mezőnyt. A 14 körös futam végére több mint egyperces előnyt autózott ki a második helyen célba érő Asi, és még többet



Két látványos rajt a számtalan közül: a hétvégén a szépszájú külföldi nevező miatt bőséges izgalomban volt részük a nézőknek és a versenyzőknek is



a harmadikról visszaesett az ötödik helyre, majd élete legjobb hungaroringes körét is megfutva a verseny végére visszahozta magát a bronzos helyre. Másnap a piros-fehérvörös Opel már négyre növelte győzelmei számát, a Walterné-Zentai Sándor párharc azonban kényszerűségből elmaradt, ennek oka, hogy Zentai lánckereke a futam előtt eltörtött, így a Suzukit kormányzó pilóta a rajtrácsra sem tudott felállni. A harcos ellenfél szerepét egy ideig Mohácsi vette át, aki a Safety Car távozása utáni egykörös sprintfutamon majdnem meg is előzte a tabellavezért. A kísérlet azonban sikertelen maradt, így Walterné meglógott Zentaitól a bajnokságban, a szezon félidejében 39 pont éktelenkedik kettejük közt. A meglehetősen megfogyatkozott mezőnnyel bíró, és a Kis Túraautókkal összevontan indított Renault Clio Kupában az első futamon Vizin Tamás aratott orrhossznyi sikert Vida János és Gulyás Gergely felett. Utóbbi versenyző nászajándékba kapta az indulási lehetőséget, és élt is vele, hiszen bronzérme mellé vasárnap egy ezüstöt szerzett Vida mögött. Ami a

tabellát illeti, Vizin 35 ponttal vezet Vida előtt. A Seat Leon Kupában idén Wéber Gábor eldobott első hétvégéjének is köszönhetően nagyon Kiss Norbertnek áll a zászló, aki igyekszik is kihasználni minden lehetőséget, hogy némi pontadagot csempésszen maga és versenytársai közé. Ebben a hangulatban érkezett a mezőny a Material Kupára is, ahol bőven akadt látnivaló már pénteken is, például Czollner Gyula borulását nézhette végig a publikum az első időmérőn. A DHL Racing Team versenyzője a sikánt követő balosban intézte el autóját, ami a hétvége további részét egy ponyva alatt töltötte. Az első verseny hasonlóan paprikás hangulatban kezdődött, miután a néhány hete még Franciaországban Európa-Kupa futamgyőzelmet ünneplő Wéber Gábor a második körben beleszállt Hatvani Bálint autójába, majd futómű-sérülésének köszönhetően idejekorán kiállni kényszerült. Mialatt a többnyire hidegvérű Wéber kidühöngte magát, az élen Kiss semmitől sem zavartatva hazavágtatott a futamgyőzelemmel. Második-harmadik helyen Hatvani és Michelisz Norbert érkezett célba, végigvonatozva a 14 körös viadalt. Másnap Wéber kis trükkel indult, hiszen a szombati, nem túl kopott gumikat rakta fel ismét autójára, mindössze az első és hátsó abroncsokat cserélte meg. Ez a varázslat meg is hozta a győzelmet a tapasztalt pilóta számára, hiszen már rögtön a rajtnál az

FÉRFIAS JÁTÉKOK

Mint azt már megszokhattuk, ha zóna-értékelésbe számító pontokat osztanak a Hungaroringen, versenyhétvégéinken általában tiszteletét teszi a szlovák vagy cseh élmezőny egy része is. Ez a Material Kupa alkalmával sem volt

másként, ahol a nézők láthattak 997-es RSR Porsché, 360-as GT2 Ferrarit, Ascari, Saleent és még számos gyönyörű GT-autót versenyezni.



élre állt. Kiss ugyan kitartóan üldözte, ám nem talált rést Wéber pajzsán, sőt a futam végén még a fiatal kihívó hibázott, amivel Michelisz be is slisszolt a második helyre. Kiss harmadik helyével is megtartotta 100 pont fölötti előnyét a bajnokságban, így nyugodtan várhatja márkakupák idei „hegymentes” programjának köszönhetően csak szeptemberben jelentkező folytatást. A Nagy Túraautók mezőnyében a Material Kupán is Rácz István és Walter Csaba küzdelmét élvezhettük végig, kiegészülve néhány gyönyörű,

ám a honi pontvadászat szempontjából irreleváns autócsodával. A hétvégét Walter kiválóan, Rácz jól, Bódis Kálmán közepesen, Perényi Zoltán rosszul, Szamosvári Béla még rosszabbul kezdte. Utóbbi versenyző már a pénteki időmérőn harcképtelenné tett autóját, amikor nekivágta az utolsó kanyar belső betonfalának a Porsche hátulját. Perényi első versenye sem tartott sokáig, a második kör elején Bódisal és a lengyel Max Stancóval ütközött, majd kiállni kényszerült. Az élen Walter elhúzni látszott, majd Rácz ezúttal is utolérte és megelőzte.

A verseny második felében a lekörözések, illetve az ütközés után hűtőlyukadástól tartó Bódis feljövetele jelentett némi izgalmat, ám érdemi változás nem történt, így Rácz megérdemelten zsebelhette be idei harmadik futamgyőzelmét, Waltert és Bódist megelőzve. Másnap már nem ment ilyen simán a futam. Bár Perényi és Bódis koccanását sem lehet igazának „simának” nevezni, ám vasárnap a pilóták megdolgoztatták a bírakat rendesen. Walter ismét remek rajtot produkált, ám Rácz ismét utolérte. A Silver Sting és a Porsche többször összeért, végül a kilencedik körben egy kontakt után Walter autója megpördült. Rácz meglépett, és bár Walter a verseny végére beérte, megelőzni már nem tudta. Így a pályán Rácz, Walter, Bódis sorrendben érkeztek célba a versenyzők, ám Walter csapata, a Főnix Motorsport megóvta a végeredményt, aminek következtében a versenybírák 20 másodperc utólagos időbüntetéssel sújtották Ráczot. Ezt azonban a BOVI Motorsport megfellebbezte, így a hivatalos döntésig a nem hivatalos végeredmény szerint Walter Csaba nyerte a futamot Rácz István és Bódis Kálmán



GYORSASÁGI OB

Kistúra

1. Walterné Dancsó Adrienn	110
2. Zentai Sándor	71
3. Mohácsi Ákos	67

Nagytúra

1. Walter Csaba	105
2. Rácz István	92
3. Bódis Kálmán	75

Formaautó

1. Eszenyi László	101
2. Chanoch Nissany	63
3. Day Alon	51

Suzuki Swift Kupa

1. Assenbrenner Tibor	420
2. Farkas László	368
3. Lendvai István	304

Renault Clio Kupa

1. Vizin Tamás	347
2. Vida János	312
3. Gál Szabolcs	174

Seat Leon Kupa

1. Kiss Norbert	396
2. Michelisz Norbert	294
3. Hatvani Bálint	260



Bianca Steiner, a Formaautós mezőny üdvöskéje kiválóan szerepelt a Hungaroringen, de Eszenyi Lászlót (nyitóképen) nem volt esélye megelőzni

előtt. Ha a döntés megállja a helyét, Walter 13 pontos, minimális előnnyel utazhat július közepén Parádsasvárra, az idény egyetlen hegyi futamára. A Forma autók kategóriájában Eszenyi László és a tél folyamán vásárolt Alfa Romeo motoros Dallarája dominálja az idei küzdelmeket, és a Material Kupán sem volt másként, bár a sokszoros bajnokkal, Chanoch Nissanyval való összecsapásuk ezúttal is elmaradt mindkét napon. Szombaton Chanoch az emelős autó segítségével tért vissza a boxutcába a melegítő körről, így hosszas szerelés után is csak bottal üthette a mezőny nyomát. Az élen Eszenyi László szemre parádézott, ám a veszprémi pilóta később elmondta, egyáltalán nem volt könnyű győzelem, mert minden második körben

hűtenie kellett a motort, hogy fel ne forrjon. Második helyen a honi pályákra visszatérő Bianca Steiner, a 18 éves osztrák hölgyversenyző végzett, míg harmadikként az izraeli Alon Dayt intették le. Másnap Eszenyi újabb rajt-cél győzelmet aratott, ezúttal is Steiner felett. Chanoch ezúttal a rajtrácson maradt, majd heroikus versenyzéssel feltornázta magát a középmezőnybe, ekkor azonban a benzinpumpa hibájából üzemanyag folyt az ülésébe, ami lángra is kapott. A hazai hétvégéjét futó pilóta a befejezés mellett döntött, ezzel Eszenyi hatalmas előnyre tett szert a bajnokságban. Bár messze még a vége, egyelőre nem tűnik valószínűnek, hogy a hat futamból négyet nyerő versenyzőt valaki is megverje novemberig.



KOMMUNIKÁCIÓ

Információ-áramoltatás Proex módra

A Proex boxában már korábban is tanúi lehettünk különféle, a magyar motorsportban csak elvétve alkalmazott eszközök használatának, a narancs-kék alakulatnál ezúttal a kommunikációs-információs eszközöket vettük közelebből szemügyre.

TDK, Proex



A Proex Motorsportnál nem csak „vakítás” a csúcstechnika, a team minden tagja profitál a gyors információáramlásból

„Legkorábban a Forma-1-ből is jól ismert fejhallgatós, mikrofonos walkie-talkie-t használtuk a boks, és versenyt felügyelő segédeink, illetve szerelőink közötti kommunikációhoz” – kezdte a bemutatást Szabolcs Róbert, a team (és a V6-os Renault Clio) vezetője. „Ezek rendkívül érzékeny és kiváló minőségű eszközök, igen hosszú hatótávval

és erős akkumulátoridővel rendelkeznek. Néhány pilótánk is fontosnak érzi az autózások alatti on-line kapcsolatot: ők egy elasztikus, de jól tartó és kényelmes fül mögé illeszthető headset segítségével csatlakoznak a rádiós rendszerhez. Ez természetesen kétirányú információáramlást tesz lehetővé. Miért fontos mindez? Egy esetleges

külső mechanikai hiba felfedezése után akár a box utcából azonnal kihívható, vagy akár tanácsal is ellátható a pilóta. Ez fordítva is igaz természetesen, a versenyzőnk is adhat információt meghibásodásról, vagy a következő kiállaskor elvégzendő feladatokról, kérésekről.” A vizuális kommunikáció is jelen van a csapatnál. Rendelkeznek egy úgynevezett „pitfál” rendszerrel, amely nem más, mint három komplett számítógép LCD monitorokkal. Mindez ízléses oldalburkolattal rendelkező, felülről tetővel fedett, ülőhelyekkel ellátott építmény, ami a megszokott kék-narancs színekben pompázik és a pálya szélén áll. A három számítógéppel vezérelt rendszer három különféle jelet dolgoz fel, és fontos információk elemzését teszi lehetővé a rájuk csatlakoztatott képemyőkön. Ezek lehetnek akár élő kameraképek a pályán zajló versenyről, köridők, vagy összesített számlálók. Az egyik helyen általában a saját fejlesztésű visszaszámláló program fut. Itt látszik a pontos idő, a következő esemény, a verseny típusa és a kezdetéig hátralevő idő. Egy hangjelzés 20, 10, és 5 perccel az esemény előtt mindenkit figyelmeztet a közelgő feladatra való felkészülésre. Ez a rendszer egy lappal összekötött plazma-televízió is fut, így informálja a csapatot a boxon belül. „Ezek az eszközök a magyar viszonyok között talán nem nélkülözhetetlenek, de egy profi csapatnál, ahol több a versenyautó és nagyobb létszámú szerelő dolgozik, óriási segítséget jelentenek, és nagymértékben megkönnyítik a munkát.” – mondta végül a csapatfőnök.



KAPOSVÁRI KIHÍVÓK

A Zsille Motorsport tárt karokkal várja
a versenyezni vágyó pilótákat

A magyar gyorsasági bajnokság legfiatalabb és legerősebb
kupájában, a Seatok között érzi majd leginkább jól magát az, aki
Zsille Motorsport Kft.-re bízta autója szervizelését.

TDH

Zsille



Zsille Péter tulajdonos
Zsille Gábor tulajdonos, catering manager
Váradi Attila csapatvezető

85



Pásztor János,
Zsigrai Tamás,
Tóth Norbert

A kaposvári Zsille Motorsport Kft. 2007
elején, az első Seat Leon SuperCopa
autók Magyarországra érkezésekor alakult
azzal a céllal, hogy minél szélesebb körben
megismertesse az autósport rajongói között
a Seat márkát, amellyel mint kereskedők, az
istálló tulajdonosai már évek óta foglalkoztak.
Kezdetben a csapattulajdonos, Zsille Péter

ült hazai viszonyok között űrtechnikának
is minősíthető kocsí volánja mögé, és a
bemutakozás sikeresnek volt tekinthető,
hiszen tavaly év végén a sorozatban a
második helyen zárt a csapat.
2008-ban aztán két „külső” versenyzővel
szálltak harcba a kaposváriak: Kiss Norbertet
- néhány héttel ezelőtti távozásáig - biztosan

segítették az év elején kitűzött bajnoki
címe felé, míg Bárkovics Zoltán helye a
középmezőnyben stabil, hála a csapat
lelkiismeretes munkájának.
Az Opel Astra Kupában kezdő, ott az év végi
második helyig jutó versenyző útja a Renault
Clio Kupán és több futamgyőzelmen keresztül
vezetett a Seathoz és Zsillékhez. Az ok:
„Ennél a csapattal kapom a legnagyobb
odafigyelést és a legjobb kiszolgálást. Az
egész csapat egy emberként szeretné a
győzelmeket, ezért mindenki megteszi
a tőle telhető legjobbat. Legyen szó a
rajtrácsra hozott vízről, a szélvédőmosásról,
a beállítások gyors elvégzésén keresztül
a figyelemig. Máshol ez nem biztos, hogy
elérhető.” – fogalmazott a zöld-fehér Seat
ülésének tulajdonosa.

A csapat az augusztusban a Hungaroringen megrendezésre kerülő
12 órás futamra is várja pilóták jelentkezését

BÁRKOVICS ZOLTÁN

Született: 1974. június 17.,
Csillagjegy: ikrek
Lakhely: Szárköld
Foglalkozás: Bau-Tech 2003 Kft.
ügyvezetője
Családi állapota: nős
Magassága: 182 cm
Súlya: 82 kg
Hobbi: foci
Babona: Nincs

a kedvencek...

Étel: Chilis bab
Ital: Víz
Édesség: mi nem?
Ország: Magyarország
Film: Ponyvaregény
Zene: Magyar rock zene

Időtöltés:

Focizás, olvasás

Sport: foci

Utcai autó: BMW

Versenyaútó: Seat Leon Supercopa

a versenyzés...

Kedvenc verseny időjárás: Napos,
derült

Kedvenc verseny talaj: aszfalt

Legkedvesebb versenyemlék:

2007-es győzelmek

Legfőbb versenyzői motiváció:

Legyőzni a többieket

Cél az autóversenyzéssel: hobbi

Erősségeim: nagyon gyors vagyok

elsők...

Versenyaútó: Opel Astra

Autóverseny: 2002 Hungaroring

Futamgyőzelem: 2003 Parádsasvár

SZOLGÁLNAK

Az istálló teljes körű szolgáltatással várja azokat a versenyzőket,
akik bérbe vennének egy Seat Leon versenyaútót. Magyarországon
bármely gyorsasági versenyen biztosítanak bérautót, legyen az az
Euroring, a Pannonia-ring vagy akár a Hungaroring. A versenyaútó
felkészítését, szervizelését vállalják, valamint az ehhez tartozó teljes
catering szolgáltatás is az ő feladatuk.

Seat Leon SuperCopa

Motor típus:	benzínüzemű vízhűtéses, soros 4 hengeres
Szelepek száma:	16
Furat és löket:	82,5 x 92,8 mm
Motor térfogat:	1984 ccm
Teljesítmény:	301 LE 6500/min fordulaton
Nyomaték:	340 Nm 2100/min fordulaton
Hajtás:	elsőkerék
Sebességváltó:	6 sebességű DSG
Differenciál:	mechanikus, többtárcsás, sper
Felfüggesztés:	első - független / McPherson, hátsó - független lengőkaros
Fékrendszer:	hidraulikus
Fék:	elől - 365 mm hűtött tárcsa, hátul - 255 mm hűtött tárcsa
Féknagyreg:	AP racing (elől - 6 dugattyús, hátul - 2 dugattyús)
Kerékméret:	Seat Sport 9,5" x 18"

ÖVÉK A JÖVŐ

Az ECH két új versenyzőjének életkora
összesen is csak 25 év

A DUNA AUTÓ Autós Gyorsasági Országos Bajnokság idei
harmadik futamán igen fontos mérföldkövéhez érkezett
az Endurance Club Hungary legújabb projektje:
bemutakozott az egyesület két szemtelenül fiatal pilótája,
ifj. Ficza Ferenc és Nagy Norbert.

TCS

MAN Motorsport Image



A Hungaroringen két új versenyző debütált az alakulat színeiben, azonban ebben az esetben nem a pilóták száma, hanem életkoruk volt az érdekes, hiszen ezek összeadva sem érik el a huszonötöt! Az ECH csapat vezetője, Gáspár István már régóta gondolkozott azon, miként lehetne biztosítani a sportág utánpótlás-nevelését, de a hosszas előkészítés és egyeztetés után június végén végre tett követhette a terveket. A szakágvezető elhatározása az volt, hogy a gokartból érkező kiemelkedően tehetséges gyerekek megmérethessék magukat a felnőttek között a karosszériás túraautók mezőnyében is, ehhez azonban egy jóval szigorúbb és összetettebb vizsgán kellett megfelelniük, mint idősebb kollégáik. Igazából persze senkit nem lepett meg, hogy a csapat felfedezettjei, ifj. Ficza Ferenc és Nagy Norbert maximálisan teljesítettek a vizsgán, így a számos gokartos versenykilométer után első ízben vághattak neki túraautóval, éles küzdelemben az FI-es versenypályának. A mindössze 12 éves Ficza hű maradt a sokszoros magyar bajnok édesapja által is preferált Honda márkához, és egy Civic Vti-vel állt rajthoz az A-I 600 géposztályban. A szekszárdi versenyző számára azonban az induláson túl nem sok újat hozott ez a versenyhétvége, hiszen szülei jóvoltából egyrészt már két hónapos kora óta jár OB-futamokra, másrészt 5 év gokartozás árán szerzett két bajnoki címe is jelzi, hogy újoncnak igen, zöldfülűnek nehezen nevezhető. Csapattársa, Nagy Norbert abban a megtiszteltetésben részesült, hogy a csapat



A szakágvezető elképzelése kiemelkedően fontosnak bizonyul a csapat és a sportág jövőjének szempontjából: Gáspár István fiatalítani és bővíteni szeretné a gyorsasági versenyek mezőnyét



Legközelebb a Parádsasvári
Hegyiverseny szerpentinjein kell
megmutatni tudásukat
a fiataloknak.

Dubai 24 órát is megjárta Ford Fiestáját terelgethette a Hungaroringen az F-I 600 kategóriában. A '94-es születésű pilóta 2001-ben debütált a gokartozás világában, ahonnan számos szép eredmény árán jutott el az ECH-hoz. A két tinédzser közül az erősebb autót kormányzó Nagy zárt eredményesebb hétvégét a Material Kupán, ő egy

negyedik pozíciót és egy harmadik rajthelyet ért el a hétvége során, ami kiemelkedő kezdésnek számít bármelyik újonctól, nemhogy egy tizenhárom évesőtől! Azonban csapattársa, az ifjabb Ficza sem

panaszkozhat, aki egyrészt egy darabban tartotta az autót a hétvége során, másrészt a szombati kategória harmadik helyére is joggal lehet büszke. Legközelebb némileg nehezebb dolguk lesz a fiataloknak, hiszen a Hungaroring vaskos bukótereinek biztonságát elhagyva, a Parádsasvári Hegyiverseny szerpentinjein kell megmutatni tudásukat. A sportág valaha indult legfiatalabb versenyzőinknek tehát július közepén a legrégebbi és legradicionálisabb versenypályán kell majd megküzdeniük az idővel és az ellenfelekkel.



CÉL AZ F-1

Roy Nissany az édesapját is szeretné túlszárnyalni

A többszörös magyar gyorsasági bajnok Chanoch Nissany már megtapasztalta, milyen érzés F1-es autót vezetni, hiszen egy évig a Minardi tesztpilótája volt, előtte pedig a Jordant tesztelte. Fia most tizennégy éves, és ő is elindult az autósport királykategóriája felé vezető úton.

Bálint F. Gyula



Roy Nissany Izraelben született, de három éves koráig Magyarországon nevelkedett. 2004-ben kezdett versenyszerűen gokartozni, a G-Kart Racing Team tagjaként mindössze a hat bajnoki forduló felén indult, de így is negyedik helyen végzett az év végi összetettben. A Gyermek géposztály második versenyén már dobogóra állhatott, egy harmadik és egy második helyet szerzett. A következő évtől az izraeli versenyző hazája bajnokságában indult, ám 2007 jelentős változást hozott életében, hiszen az olasz FA (Fernando Alonso) Kart, a Morsicani Racing tesztelni hívta. Az ott mutatott teljesítménye meggyőzte a csapatot, így idén bedobták a mélyvízbe. A február közepén megrendezett lonatói I3.Winter Cup volt az első komoly megmérettetés.

„Mint minden versenyemen, most is az a célkitűzés, hogy a lehetőségekhez mérten a legjobbhoz hozzam ki magamból. Sajnos azonban itt szerencsétlenül indult már az időmérő is, majd a selejtező futamon közvetlenül a rajt után kilóttek, és a gokart



annyira megsérült, hogy nem tudtam folytatni a versenyt” - mondta Roy a verseny után. Nem egészen másfél hónap maradt pihenésre, hiszen az ifjú Nissany-t benevezték az olasz nyílt bajnokságra, az Open Mastersre. A bajnokságra, amely a világ legerősebb mezőnyét vonultatja fel, és amelyben a jelenlegi F1-es mezőny nagyobb része megfordult. Itt - ahogy a Winter Cupon is - a

korábbi Intercontinental A Junior géposztályt váltó KF3 kategóriában indul a versenyző. Roy mentorai az idei évet tanulásnak szánják. Szoknia kell az erős gokartot, a népes mezőnyt. Ennek megfelelően az elsődleges cél nem a jó eredmény, hanem a minél több versenykilométer megtétele. Ha ezt egy jobb helyezéssel sikerül párosítani, az természetesen külön öröm. Ez történt Ugentóban, ahol a fiatalembernek sikerült megszereznie első pontjait. És a szezonnak még közel sincs vége. Ugyan az Open Masters bajnokságból már csak egy forduló van hátra, de a július végi futamig még vár rá egy jelentős verseny, hiszen a csapat leadta nevezését az Eb-kvalifikációra is. A gokart mellett persze elkezdődtek az előkészületek az autóversenyzés terén is. Roy az idei évben megkapta a tesztlicencet, és a gokartbajnokság végén tervbe vett egy formaautós tesztet. A csapat ugyanakkor tárgyalásokat folytat az FMS International csapattal, hogy a jövő évi próbaköröket követően az ifjabb Nissany 2010-től a részt vegyen az európai Formula BMW sorozatban. Jelenleg ezt a szériát tekintik az gokart utáni első autós lépcsőnek a Formula-1 felé. Sebastian

„Habár izraeli állampolgár vagyok, a szívemben nagy darabot hordok Magyarországból, mindig boldog vagyok, ha itt lehetek. Az pedig külön öröm, hogy el tudok majd indulni az augusztus végén Kecskeméten megrendezésre kerülő Hírös Kupa.” — nyilatkozta a szimpatikus fiatal



EURÓPA CSÚCSÁN

Futamot nyert a Zengő Motorsport a Seat Leon Európa Kupán

Szinte hihetetlen, amit Wéber Gábor véghezvitt Pauban: a WTCC betétfutamaként megrendezett Európa-bajnoki versenyen elsőnek intette le a kockás zászló.

TDK, Seat



EHa a korábbi, a valenciai bemutatkozáskor elcsúszott dobogós helyezést bravúrosnak minősítettük, akkor ezúttal nyugodtan használhatjuk a szeniális, csodálatos, fantasztikus jelzők bármelyikét arra a produkcióra, amelyet a Zengő Motorsport legénysége Pauban bemutatott. Wéber Gábor, az istálló pilótája győzelmet produkált a Seat Leon Kupa idei negyedik versenyén, amelyre emberemlékezet óta nem akadt példa nemzetközi megmérettetéseken elinduló magyar csapatok berkein belül. Történt ugyanis, hogy a városi pálya első futamán a magyar fiú nyolcadik lett, amely azt jelentette, hogy másodszorra az élről rajtolhatott. A szűk, előzésre alkalmatlan utcán a start után egy kis időre minden magyarban megfagyott a vér; hiszen a tévés kommentátort a poros íven lerajtolták, de aztán egy emberként lélegezhetett fel az Eurosport közvetítése előtt izguló sportszerető közönség, amikor Wéber



visszelőzött. És onnan már nem volt kétséges, hogy nyerni is fog. . . „Eufória! Nyert? Micsoda? Nyert? Szétvágta a mezőnyt! Ötször a futam leggyorsabb köre, ha nem kell kikerülnie egy balesetet, vagy tizenkettőt nyomott volna rájuk másodpercben persze, de talán ennyi fekvőtámasz is belefért volna a végén. Gigamegabrutál győzelem! Michélsz? Ááááá. . . valami olyan lélekkel, olyan fegyelmelzettséggel jött a kilátástalan

első harmadból, hogy mire ocsúdtunk már a hetedik – pontszerző - helyen vágtatót, darált, ment, mint egy tank! Szerencsétlen előtte utazó portugál, minden körben kapott vagy fél másodpercet, fogyott vagy hat kilót, ám annál „szelesebb volt”, hogy Norbi meg tudja szabályosan előzni. Kész vagyok! Fantasztikus! ... Fogadjuk a gratulációkat, kapkodom a fejem, ölelgetnek a SEAT-osok, Pirelli-sek, jattolnak, lapogatnak mindenkit a csapatunkban. Annyi pacsit, puszt, bratyit kaptam idegenektől, hogy azt sem vettem volna észre, ha maga Napoleon lenyom egy tockost. És meglátom Wébert, izzadtan, piros fejjel a szervezők gyűrűjében. És valami olyan érzés fut át rajtam, amitől minden problémánk eltölpül. Egy magyar versenyzőt terelgetnek szervezők, fotósok, hogy lassan föltaláljon a dobogóra. És ott van! A helyén! Ahova született! Soha nem volt ilyen szép a Himnusz! Köszönjük Fiúk, köszönjük Zengő Motorsport!” – fogalmazott a csapat tudósítója a helyszínről, és alighanem ő adta vissza legjobban a történelmi pillanatot. És ugyan hazatérés után a nyilatkozatokból az derült ki, hogy a következő futamok költségvetéseiben akadnak még bőséggel lyukak, azaz nagyon elkelne a segítség, bárhogyan is alakul, őszintén reméljük, hogy „folytatás következik”...

HŐSIES HELYTÁLLÁS

A Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatott ismét hazai közönség előtt bizonyított

A Ralikrossz Európa-bajnokság harmadik futamán, a nyirádi viadalon debütált a Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatott. Tagjai legalább négy másik, külföldi Eb-futamon is rajthoz fognak állni, amelyek eredményeivel az év végi összesítésben is szép helyezésre számítanak.

FMS

Hollár



A magyar válogatott technikája csak a becslétes helytállást engedte meg a hazai Eb-futamon, de fiúk szerint a későbbi futamokon van még esély javítani



Már a verseny előtt is mindenkit tudta, hogy a magyar válogatott technikai színvonalban nem említhető egy lapon az Eb élmezőnyével, de ennek ellenére a versenyzők titkon reménykedtek a – relatív – jó helyezések elérésében. A kvalifikációs futamok alapján a négy válogatott tagból hárman bekerültek kategóriájuk C döntőjébe, ami az előzetes elképzelések szerint reális cél volt. Egyedül Révész Bálintnak nem sikerült a bravúr – bár ő is mindent megtett, és ennek nyomai az autón is meglátszódtak.

Legelőször a Div. 1-a, azaz Bánkuti Gábor döntőjére került sor; a magyar fiú a negyedik rajtkockából indult a most debütált 1.6-os motorral szerelt Peugeot-val. A start utáni tömörülésben keletkezett lyukat ügyesen kihasználva a második helyen autózott, de az ellenfelek erőfölényét a hazai pálya ismeretével sem tudta kompenzálni, így végül 3. helyen ért célba, ami azt jelentette, hogy az Eb futamot a 13. helyen zárta. A Div. 1-ben Harsányi Zoltán és Kotán Péter került a C döntőbe. Harsányi a második, míg Kotán az ötödik rajtkockából várta a rajtjelet. A kilátogató több ezer néző az egész napot végig szurkolta, de amit ezen a futamon produkáltak, az hihetetlen volt. Ennek oka nem volt más, mint hogy Harsányi határozott, kellően erőszakos, de sportszerű



versenyzéssel megnyerte a C döntőt! Az utolsó kör utolsó méterein Per Eklunddal vívott nagy csatát, aki autóját keresztbe fordítva próbálta meg Harsányi támadását visszaverni, de az utolsó jobb kanyarban kívültre került, így belül meg tudta előzni a legjobb eredményt elérő magyar versenyzőt. Kotán Péter versenye sem volt egyszerű. A test test elleni harcban bal első defektet is kapott, illetve a bal oldali ajtaja is leszakadt. Mindezek ellenére bevitte Ford Focusát a célba, és 15. helyen zárta az Eb futamot. A B döntőben Harsányi az utolsó, 6. rajtkockából indult. A remek rajtot követően – másodiknak fordult – túl hamar ment ki a Joker körre, és nem tudta megőrizni előkelő pozícióját. Az ötödik kör végén negyedikként intették le, ami az Eb értékelés szerinti 9. helyet jelentette.

ÉS MÉG SOKAN MÁSOK...

A válogatotton kívül több magyar versenyző is indult a Nyirádon. Ifj. Kiss László számára korán véget ért a küzdelem, a motorja ugyanis meghibásodott. A Div. 2-ben Kékesi Attila és Répási Róbert indultak. Utóbbi a gyengélkedő Renault Megane-nal a legjobb magyarként a 7. helyen zárta a viadalt. A Div. 1-a-ban Bánkuti mellett Ujházi és Gorács is csatasorba állították Opeljeiket. Kettejük közül Gorács a C döntőig jutott, de a felfüggesztés a féltengely meghibásodása miatt kiesett a versenyből. A Div. 1-ben Fodor György próbálta meg felvenni a versenyt Toyotajával, de az autója ereje messze elmaradt a mezőnyétől, így nem jutott be a döntőbe a kvalifikációs futamokból.

AJTÓT NYITOTT A JÖVŐÖBE

Menetpróba: Audi A4

Az autók ma egyre intelligensebbek, biztonságosabbak, elegánsabbak és kényelmesebbek. A hétköznapi szemlélője úgy gondolhatná, hogy némely modell már annyira tökéletes, hogy nem lehet továbbfejleszteni. Mégis: az új Audi A4 soha nem szolgált ennyi újdonsággal és nem tette ennyire a kategóriája fölé a mércét, mint most.

FMS

Hollár



A friss A4-es esetében természetesen mindenkinek eszébe jut egy új C-osztályú Mercedes, vagy egy 3-as BMW, de ez a modell igazából nem ad lehetőséget a konkurensekkel való összehasonlításra. Inkább saját felső kategóriáit mintázva, a minőség és az átgondolt tartalom erejével vonzza magához a vásárlókat.



„Nagy a kocsis feltűnési indexel!” – harangozta be jó előre a tesztautót átadó kereskedés vezetője, mire is kell annak számítani, aki beül az autó volánja mögé. Utólag bevallható, hogy nem tévedett a szakember: A motorháztető v-formája a nagy hűtőrács alatti széles lökhárító idommal kiteljesedik. A sportosan elegáns koncepciót a keskeny xenon fényszórók és az azt kiegészítő 14 lámpából álló LED-sor tökéletesen kiegészíti. Az autó élénk vonalvezetése nyújtott hatást eredményez, a hátsó lámpák pedig szelíden zárják

le a limuzin sziluettet. Motorpalettájáról a legnépszerűbb a 140 LE-s kétliteres TDI dízel, illetve a 160 LE-s 1,8 TFSI benzines modell – mi is ezt próbáltuk ki. Mindkettőt kínálják mechanikus és az úgynevezett fokozatmentes multitronic sebességváltóval, de akiknek ez a kombináció valamilyen érthetetlen okból nem felelne meg, választhatják a 3,2 FSI és a 3.0 dízel motort is, mindezt quattro öszkerék-hajtással kiegészítve. Ami a saját tapasztalatainkat illeti: a kissé hangos gázolajos erőforrás 320 newtonméteres nyomatéka minden körülmények között megfelel, még ha ismerünk is ennél jobb mutatókkal rendelkező konkurenst. Azok viszont hátsókerék-hajtásúak, amit vagy szeret az ember, vagy nem. Utóbbi esetre kínál alternatívát az A4-es. Az elegáns belső teret a XXI. század legfrissebb autóiipari újításai – például elektronikus kézifék, ABS, ESP, 6 légzsák, automata klíma, elektromos ablakok, központi zár – uralják, minden porcikájában megüti a prémium szegmens elvárásait az A4-es. Talán csak a hátsó sorban ülőknek lehet okuk panaszsra, ott a lábtér ugyanis kicsi. De ez egy Audi vásárlóját nem fogja eltántorítani az új limuzin megvásárlásától.

A tervezők mindig igyekeznek meglepni a vásárlókat, esztétikai vagy műszaki újításokkal: az új Audi legszembetűnőbb innovációja most talán az első lámpa különleges kialakítása

AZ ÍNYENCEKNEK ISTETSIK



Gyuricza Péter ex-formula versenyző, a TR Sportiroda igazgatója az utcai autók esetében is igazi ínyenc. Nála – úgy tűnik – az új A4-es átmert a próbán, hiszen a éppen egy ilyen autóval közlekedik a mindennapokon. „Több versenyzőm indul magyar és külföldi versenyeken, így sokat utazom itthon és Európában is. Az autómért ezért maximum két évente le kell cserélnem. Eleinte csak a megbízhatóság volt a szempont, de rájöttem, hogy a feleslegesnek tűnő kényelmi berendezések legalább annyira fontosak a biztonságos megérkezéshez. Az Audi pedig régi szerelem, s bár néha elpártoltam a márkától, ma azt mondom, hogy érdemes volt visszatérni. A Fáy utcai Porsche-Pest szalonjában, csak látogatásban jártam, amikor megpillantottam az új A4-t. Egy óra múlva ismét visszamentem, és már a megrendelésen járt az eszem. Régen volt már ilyen hatással rám autó, s most, mint a birtokosa a hozzá fűződő jó érzések csak erősödnek bennem. A városi közlekedés dugóit fel sem fogom a multitronic segítségével, és az autópályán is kellemesen kapcsolgat egészen a 8. fokozatig. A bőr sportülések, a faberakás egy lakás kényelmét és esztétikai élményét nyújtják, de kiszállás után, ha visszatekintek rá, egy elegáns harcos tekintetét látom benne.”

TRÉNING

A BMW Magyarországon is elindítja a Vezetéstechnikai Tréningeket. Az indulásának tavaly 30. évfordulóját ünneplő program célja világszerte a biztonságosabb vezetésre való oktatás. A BMW csoport nemzetközi sztenderdjeinek megfelelő tréningeken a hangsúly a biztonságon van: a közúti balesetek döntő többsége ugyanis továbbra is a járművezetők hibájából



következik be, Magyarországon ráadásul évek óta növekszik a közlekedési balesetek száma.

A járművezetők által okozott balesetek fő okai a szabálytalan irányváltoztatás, haladás és

Mostantól a BMW avatott szakértőitől is tanulhatunk vezetéstechnikát, ha kell, természetesen a bajor márká autóit koptatva

bekanyarodás, a sebesség helytelen megválasztása, az elsőbbségi jog meg nem adása, illetve az előzés szabályainak megszegése. A BMW Vezetéstechnikai Tréning elméleti oktatásainak helyszíne a Budapest Highland Golf Club & Academy, míg a gyakorlati oktatások a közelben lévő ORFK kiképzőpályán zajlanak. A legolcsóbb program ára közel 50 000 Ft, bővebb információkat a www.bmw.hu/vezetestechnika weboldalon találhatók.

GT-R

Az autós világ egyik ikonja megérkezett: a Nissan GT-R a magyar vevők számára néhány hónapja már megrendelhető, az első autók várható átadása 2009 márciusában kezdődik. A modell sikerét mutatja, hogy Európában az első hét alatt több mint 1200 vevő fizette be az előleget a különlegességért. A kocsit 22,4 millió forintba kerül. A Nissan GT-R szuper-

sportkocsi büszkesége a teljesen új, kézi összeszerelésű VR-sorozatjelű, 3,8 l-es, ikerturbós, V6-os motor, amelynek maximális teljesítménye 6400-as fordulatonál 480 lóerő (353 kW), legnagyobb nyomatéka pedig 588 Nm. Ezt a 3200-5200 közötti fordulatszám-tartományban produkálja. A motor nyomatékát teljesen új, a kormányoszlopon elhelyezett kapcsolókkal szekvenciálisan is

váltható, kettős tengelykapcsolójú, a hátsó tengely előtt elhelyezett GR6 jelű váltómű továbbítja a kerekekhez – a továbbfejlesztett öszkerék-hajtású rendszer bevonásával. A széria-

kivitelű GT-R a németországi Nürburgring versenypályán 7 perc 38 másodperces köridőt teljesített, ami jobb a Porsche 911 Turbo és a Ferrari F430 idejénél.



Óriási várakozási idővel, de végre itthon is hozzáférhető a Nissan GT-R

NOKIA NAVIGÁCIÓ

Azt már eddig is tudni lehetett, hogy a jövő mobiltelefonjai a „mindent egyben” elv alapján a beszélgetésen túl számtalan más funkcióra is alkalmasak lesznek, de hogy egy ilyen készüléket már a kezünkbe is foghatunk, az elsőre meglepő. A nagyjából 80 000 forintba kerülő Nokia N82-esről van szó, amely 5 megapixeles kamerájával és 2 gigabájtos microSD memóriakártyájával már fényképezőgépként is megállja a helyét. Ehhez

jön még Symbian rendszer számos hasznos funkciója, a WiFi csatlakozás lehetősége, a HSDPA, a Bluetooth, stb. A legfontosabb azonban a műholdas helymeghatározó funkciója. A telefonban a Nokia Maps megújult változata dolgozik, a térképek pontosak, részletesek, de nem vehetik fel a versenyt a direkt e célra fejlesztett eszközökön futó szoftverekkel. A program ingyenes, de a hangalapú navigációért pénzt kérnek.



PILOTE

A hírek szerint a New Yorkban nemrégiben bemutatásra került a Honda CR-V-nagytestvér, az amerikai piacra tervezett Pilot rövidesen Európában is kapható lesz. Az új terepjáró először Oroszországban és Ukrajnában lesz elérhető, mégpedig nyolc személy befogadására képes karosszériával, tágas csomagtérrel, 240 lóerővel, 3,5 literes VTEC V6-

os motorral. Az autó legkisebb, LX felszereltségű modelljéhez négy légzsák, klímaberendezés, cd lejátszó jár, az extrásabb EX-et alufelnikkel, hét hangszórós hifivel, DVD-vel és navigációval kaphatja meg a vásárló. Az amerikai stílus rabjai számára a Honda elérhetővé tesz egy olyan modellt is, amelyben 5 fokozatú automata váltó, VT-M 4 öszkerék-hajtás és 253 lóerőt élvezhetők.

SZUPEREBB

Bemutakozott a Skoda Superb új generációja. A csehek zászlóshajója elsősorban a Ford Mondeónak és az új Opel Vectrának lehet komoly kihívója. A fejlesztésből természetesen alaposan kivette a részét a Volkswagen, a padlólemez például ismét a Passatból jön. Érdekesség, hogy a modell lépcsős hátú változatát ezúttal egy kombi is követi majd, sőt a hírek szerint a csehek tervbe vettek egy Superb alapú egyterűt, és egy szabadidő-autót is, ami a Yeti nagytestvére lehetne. Az új Superb 4,84 méter hosszú, 1,78 méter széles, 1,46

méter méreteit jól szemlélteti az az adat, hogy lehajtott hátsó ülésekkel akár 1670 liternyi csomag is szállítható az autóban,

ami egy középkategóriás kombitól is szép teljesítmény, egy limuzintól meg egyenesen zseniális.

A Superb már semmiképpen nem rokonítható az egykori szocialista Skodákkal, az újdonság minden igényt kielégítő limuzin



RETRÓNÖRÖKÖS

Menetpróba: Fiat 500

Nehéz nem belecsöppenni a Sophia Loren-ízű, Rómát idéző talján időutazásba. Nem, én nem fogok, még akkor sem, ha a turisták habbá verik a Trevi kút vizét... Persze, közelítsük meg a Fiat 500-at úgy, hogy tudomást sem veszünk a külsejéről és üzenetéről, és pusztán egyszerű autóként értékeljük. Lehetetlen?

Sailvásy Bence (Hulcs), FIAT



Vannak olyan vizuális ingerek, amik egyszerűen hatnak az emberi érzékszervekre. A Fiat a korabeli 500-zal ilyesmit alkotott, hiszen már az az autócska is egy kellően, naturálisan szerethető kölyökállat volt. Pici, gömbölyű, karakteres. Nem is csoda, hogy a Cinquecento és a Seicento sem működött IGAZÁN, hiszen Pavlov nem ezt a küszöbingert dugta el a Fiat-imádkók tudatalattijába.

Ha feltárjuk az ajtókat, a beltér egy modern kisautóé, mely gyönyörű történelmi részletekkel bír; s nagyságrendekkel jobb minőségérzetű bármilyen eddig kis Fiatnál. Két érzékelési küszöb alatti megoldás sulykolja továbbra is az ős-500 érzetét: az ülések kicsit közel vannak az ajtókárpitokhoz/B-oszlopokhoz, tehát a kocsi picit kifelé szűk, éppúgy, mint a régi. A motor alapjáraton

felépítmény állandóan nyugtalan, mivel a futómű nagyon elfoglalt az úttest minden rezzenésével; ráadásul alulcsillapítottan pattog, mint fekália a fűrészárun.

A kormányzás és a váltómű a kocsi két legsikerültebb mechanikus része. A hat sebességet pontosan kapcsolgathatjuk, a kormány pedig közvetlen és könnyed. Ha viszont azt hisszük, hogy a mini Fityó szinte helyben meg tud fordulni, csalódunk, mert az 500 bizony tekintélyes kört rajzol egy hátraarc során.

Ha erőt veszünk magunkon és kiaknázzuk az 500 képességeit, már kellemesebb az összhang. A futómű stabil, agilis, az ESP kellően későn avatkozik be, a fék kiválóan dolgozik, vészfékezésnél pedig bekapcsolja a vészvillogót is. A motor ilyenkor crescendóban hallatja hangját, a légkör hitelesen sportos – csupán nem esik jól így bánni a Nuova Cinquecentóval.



Ha feltárjuk az ajtókat, a beltér egy modern kisautóé, mely gyönyörű történelmi részletekkel bír,

Aztán megjelent a Trepiano koncepció, az 500 előfutára, amit hitetlen boldogsághormon túltermelés követett, s amit nem is vártunk; az autó gyakorlatilag változatlanul érkezett a szalonokba. Telitalálat. A Fiat képes volt arra, amire kevesek: egyszerre alkotott örököszt és örökséget – ráadásul úgy, hogy nincs benne giccs és karikatúra. Tökéletes generációváltás, mely apró finomságokkal is gazdagszik. Az 500 statikusan tehát egy apró ékszer.

csendes, de a kipufogó mély frekvencián, erősen dohog, hogy hátulról is jöjjön hang, mint a farmotoros dédiben. Szoborként nagyszerű alkotás, de nézzük csak meg menet közben! Városban gurigázva a 100 lóerős 1.4 16V alacsony fordulaton bántóan erőtlen, melyen lehet segíteni a Sport gomb megnyomásával, mely a motor és a kormánymű karakterét élettelibbé, reakciódúsabbá varázsolja – igaz nem nagyon (minek kikapcsolni?). A

A Fiat 500 stílusnyilatkozat, gyönyörű logóval, hiszen ez a kocsi sokkal inkább egy transzcendens, szubjektív jelenség, mint objektív autó. Tényszerűen bizonyos pontokon kifogásolható, de dísz tárgynak tökéletes szemcsemege. A vizualitás és a szubjektivitás az objektivitás rovására felkarolja az egész filozófiát. Boldogan élnek és soha meg nem halnak... (Tesztautó: Fiat Twin '93 Kft, Miskolc)

Formula

Megjelenik havonta

Főszerkesztő:
Bethlen Tamás

Szerkesztő:
Tóth Csaba
Mészáros Sándor

Munkatársak:

Vajta Balázs
Csőke Péter
Dávid Sándor
ifj. Dávid Sándor
Farkas Livia
Frankl András
Kárpáthy Zoltán
Papp István
Schneider Andrea
Surányi Géza
Száva-Nagy Zsolt
Vizi Gábor

Fotó:
DPPI, HochZwei, Krilling,
Amber PR, Formula One Pictures,
Rogosz Péter; Buczkó Andor

Arculat és tipográfia:
V&V Design Studio
Tel.: 46/340-718

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

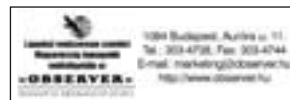
Szerkesztőség:
3529 Miskolc, Eszterházy út 29.
Tel.: 46/505-490,
Fax: 46/505-491

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

Terjesztés:
LAPKER Rt.

Előfizethető:
a szerkesztőségnél
(levélcím: 3504 Miskolc Pf. 90;
e-mail: elofizetes@formula.hu;
fax: 46/505-491) és a
Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál
(1008 Budapest Orczy tér 1.),
valamennyi postán, kézbesítőknél,
e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu,
faxon: 1/303-3440.
További információk: 40/444-444

Előfizetési díj:
6 hónapra 3490 Ft,
12 hónapra 7240 Ft
ISSN: 1785-9484



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. Szerkesztőségünkben minden hónapban kiválasztjuk a legjobb olvasói hozzászólást, amelyet Formula előfizetéssel honorálunk.

Csaba

2002 óta rendszeres vásárlója vagyok az Önök magazinjának, és mindig meg voltam elégedve vele. Most sem reklamálni szeretnék, pusztán javasolni valamit. Június 24-én lesz 20 éve, hogy Kesjár Csaba életét vesztette a Norisringen. Úgy gondolom, hogy illő lenne emléket állítani az első magyarnak, aki Formula-1-es autót vezethetett. Kérem, hogy legközelebbi számukban emlékezzenek meg róla egy hosszabb cikk keretén belül.

Farkas Tamás, e-mail

Köszönjük a figyelmeztetést, bizony ennyi idő elteltével hajlamos az ember megfedkezni azoknak az emlékeiről, akiknek annak idején teljes szívéből szorított, akikről hitte, hogy egyszer még sok dicsőséget hoznak az országnak. A tragikus balesetet szenvedett magyar fiúról rövidesen mi is megemlékezünk, méghozzá egy olyan interjúval, amelyet egy mára világhírűvé lett pályatársával készítnék.

Nyalóka vége?

A Forma-1-et mindig is figyelemmel követtem. Az utóbbi néhány futamon arra lettem figyelmes, hogy a Ferrarinál a boxkiállások után a pilóta indításakor nem áll előtte a nyalókás ember; hanem egy jelzőlámpa-féleség van a pilóta elé belógatva. Azt szeretném megkérdezni, ennek mi lehet az oka. Annyira zavarta a pilótákat a nyalóka, hogy jobbnak látták elvetetni onnan? Vagy ezzel időt spórolnak meg?

Orosky Kornél, Párkány, Szlovákia

Mint láthatod, az újdonság szele a száguldó cirkusz legapróbb zeg-zugát, így a „nyalókát” is eléri. Az újítás oka nem az, hogy az eszköz zavarta a versenyzőt, sokkal inkább a biztonság. A lámpás szerkezet összeköttetésben van a tankoló-berendezéssel, így kizárható annak lehetősége, hogy az autó véletlenül tankolás közben indul el. Az újdonság megjelenésével nem nyugdíjazták a „nyalókás embert” sem, a jelzőlámpa kezeléséről ugyanis egy vezetékes távirányító segítségével továbbra is neki kell gondoskodnia.



SC esetére

Mark Webber, a GPDA igazgatója és többek is fellépnek a Forma-1 Safety-Car mai szabálya ellen. Van egy ötletem (kinek nincs?), amit megosztok a magazin olvasóival. Azt gondolom, szerencsés lenne, ha SC esetén nem a boxutcát, hanem a pályát zárnák le és mindenkit azonnal a boxutcába kényszerítenének az SC-fázist kiváltó eset, illetve az ezt elrendelő versenyigazgató döntése után. A boxutcaban ekkor nem szabadna szerelni, tankolni. (Esetleg hűtőszekentyűket használhatnának, de csak azt! Hogy ne menjenek tönkre a motorok.).

Felsorakoztatnák őket abban a sorrendben, ahogy a versenyben álltak. (Ha valakinek mégis tankolnia, stb. kellene - arra később külön kitérek.) Ez jó lenne, mert nem kellene a törmelékek között szalamoznia a mezőnynek, kitéve magukat és gumijaikat egy esetleges sérülésnek. Az SC mögötti körözés amúgy sem nagy látvány, tehát a nézők nem vesztenenek ezzel, s a pályát rendbe hozó munkásokat sem akadályoznák (veszélyeztetnék) a köztük kacszázó - a takarításhoz képest gyors - versenyautók. Amikor helyreállt a rend, a boxutcaból úgy indítanák a versenyzőket, ahogy az északi összetett nevezető sí szakágakban. Ott úgy indítják a sífutást, hogy a síugrás nyertese indul elsőnek, s utána sorban a helyezettek, annyal később, amennyi a hátrányuk. A Forma-1-ben, elképzelésem szerint, mindenki azzal a hátránnyal, amit az utolsó még ép körben mértek neki. Így nem vesztene el előnyét az addig jól szereplő versenyző (lásd pl. Heikki Kovalainen Melbourne-ben, de bőségesen áll rendelkezésre sok hasonló eset.), s nem jutna előnyhöz az azaddig nem túl jól versenyző pilóta, aki a mai rendszerben egyszerűen elmúlik a hátránya. Ez technikailag ma már könnyedén megoldható lenne, lámpajelzésre rajtolna mindenki a boxutca végén lévő fehér vonalról, ahol egyébként amúgy is van lámpa. Ennek a programozása a mai technika mellett nem okozhat gondot, s amikor ezredmásodpercre pontosan felvillanna a zöld fény, sorban elrajtolna minden, még versenyben lévő versenyző. Magyarán a verseny úgy folytatódhatna, ahogy az SC-fázist kiváltó ok előtt volt és a verseny folytatódna, nem a körözés. Nem fogynának a körök, s pláne nem verseny nélkül. És most azokról, akiknek éppen ekkor kellene tankolni, kereket cserélni. Ők a boxuk elé állnának, ott maradnának míg a többiek elrajtolnak, s akkor kezdenék meg a szervizelést, amikor az utolsó autó is elrajtolt a fehér vonalról. Így azt is biztosíthatnánk, hogy ne húzzon előnyt senki abból, hogy sikerült éppen beügyeskednie magát a box elé, amikor a Safety Car éppen kihajtott. Ezt ma úgy próbálják megakadályozni, hogy lezárlják a boxutcát, amivel hátrányba kerül az, akinek éppen elfogyott az üzemanyaga vagy a kereke. Az ötlet szerint ezt a hátrányt is kiküszöbölhetnék, nem vesztene vele a véletlen versenyző. Ha így zajlanának a versenyek - azt hiszem - sportszerűbbé és biztonságosabbá tehetné a versenyeket.

Roóz Péter, Budapest



Heidfeld karrierjének fordulópontja



Motorhome-ok versenye



A rali vb legjei

FI-ES FÉKEK

Következő számunk megjelenése: július eleje

Tassi & ital nagykereskedés kiskereskedés

www.tassi.hu

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

Akció!

Szentkirályi borok

0,7 l **607 Ft**

Cabernet Sauvignon,
Cserszegi Fűszeres,
Kékfrankos Rosé



Akció!

Unicum

1 l **3649 Ft**

0,5 l **1890 Ft**

0,2 l **819 Ft**

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



BRUTTÓ ÁRAK!

Telephelyeink:

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

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

XV. Szerencs út 143.
Tel.: 410-54-96

MASSA BAUMGARTNER FISICHELLA
PATRESE LIUZZI LAUDA BRUNI



MAI CASCO FUTBALL GRAND PRIX

SCHUMI VISSZATÉR!



PILOTÁVÁLOGATOTT

VS.

HUNGARIAN ALL STARS

2008. JÚLIUS 30. 19.30, ALBERT STADION – ÜLLŐI ÚT

JEGY: **CSAK 790 Ft**
(Kiemelt jegyek 1490 Ft)

12 éven alatti
gyermeknek
300 Ft

A VILÁG LEGHÍRESEBB AUTÓVERSENYZŐI A MAGYAR GYERMEKEKÉRT!
A TELJES JEGYBEVÉTEL A KARRIER SPORT ALAPÍTVÁNY GONDOZÁSÁBAN A MAGYAR GYERMEK OKTATÁSÁT ÉS GYÓGYÍTÁSÁT SEGÍTI.

JEGYEK KAPHATÓAK ORSZÁGSZERTE A **TICKET EXPRESS** IRODÁIBAN! (www.tex.hu)

További információ: www.pepsifoci.hu

Köszönjük
a támogatást!





**JÁTÉK
AZ ÉLET!**

bet-at-home.com

www.bet-at-home.com

EUROPASZERTE
TOBB, MINT
1 MILLIÓ
ÜGYFÉL NÁLUNK
FOGAD!

bet-at-home.com

– Sikertörténet osztrák módra

1999 decemberében Franz Ömer és Jochen Dickinger a felső-ausztriai Welsben megalapították a bet-at-home.com nevű céget. E cég kizárólagosan interneten keresztül ajánl sport- és társadalmi fogadásokat és már indulása óta profi megjelenésével és kiváló nyereményszorzóival vonja magára az emberek figyelmét. Ezzel egy igazi sikertörténet vette kezdetét, mivel a frankfurti tőzsdén is bejegyzett cég mára, kerekén 8 évvel az üzleti tevékenysége elindítása után, Európa egyik legnépszerűbb online fogadóirodájává vált.

A siker többnyelvű

A bet-at-home.com népszerűsége nagyrészt a többszörös is kitüntetett ügyfélszolgálatának köszönhető, melyre különös figyelmet fektet a cég. A fogadásokat közvetlenül a versenyek befejezése után számolják el, az e-mailben feltett kérdésekre pedig a bet-at-home.com ügyfélszolgálatának hozzáértő munkatársai igyekeznek a legrovidebb időn belül válaszolni. Mivel a cég piaca folyamatosan bővül, ezért az elmúlt években egyre több nyelven vált elérhetővé: jelenleg magyarul, németül, angolul, spanyolul,

olaszul, lengyelül, görögül, bolgárul, csehül, oroszul, törökül, horvátul, valamint szerbül tud választ adni a kérdésekre.

Játék az élet!

A ló- és agárversenyek, valamint a sportfogadások széleskörű kínálatán kívül főleg a 2005-ben nyitott online kaszinó vált népszerűvé: számos kártyajáték, videópóker, valamint hagyományos asztalai kártyajátékok közül lehet választani. Ezeken kívül a különféle játékgépek és tárcsás nyerőgépek is színvonalas szórakozást biztosítanak. 2006 októbere óta a bet-at-home.com ügyfelei a világ legnépszerűbb kártyajátékának elbűvölő világába merülhetnek el, hétféle pókerjátékot játszhatnak és számos pókerversenyen is részt vehetnek a nap 24 órájában.

Ügyfelek a világ összes országából

A bet-at-home.com széles körű termékkínálatot, egy erős, népszerű márkát, valamint rendkívül gyors fejlődést mutat fel. E sikersztori legújabb számai igen figyelemreméltóak: 2006-ban több mint 1,1 millió regisztrált ügyfél közel 70 országból 334,9 milliós forgalmat hozott a cégnek.

MOST: 100%-OS BÓNUSZ AZ ELSŐ BEFIZETÉSNÉL!

SPORTFOGADÁSOK - KASZINÓ - PÓKER

bet-at-home.com