



F AUTÓSPORT ÉS **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

IX. évf. 14. szám, 2008. április

100
OLDALON
A LEGJOBB
ÁRON!

Elkezdődött!

Ausztrál és Maláj GP

Formula 1

Safety Car mindentudó
Kormánykérdés - Az F1-es volán

Rali vb

Juniorok csatája

Jegyzet

Dávid Sándor és Nicholas Frankl írásai



08004



9771785 948009

645 Ft

Briatore megmondja - Pilóták és pontok

NYERJEN KÜLÖNLEGES BÁNÁSMÓDOT

BRIDGESTONE ABRONCSOKKAL

RÉSZLETEK:
A KIJELÖLT GUMISZERVIZEKBEN
www.bridgestone.hu



HARAG ÉS HÁLA

Az időeltolódásról és egy Kollégáról

Én egy kicsit mérges voltam Bernie Ecclestone-ra március 16-án reggel. Szégyen vagy nem szégyen, bevallom, még szitkozódtam is egy cseppet magamban, amikor hajnali négykor a tévé elé vonulva csak a monoszkóp nézett velem farkasszemet.

Bethlen Tamás



A Magyar Újságírók Szövetségének elnöke, dr. Eötvös Pál március 15. tiszteletér Aranytoll kitüntetést adott át Dávid Sándornak, magazinunk szerkesztőjének

Óvatlan voltam, nem néztem meg a műsorújságot, és azt hittem, hogy az idénynyitó ugyanakkor kezdődik majd, mint a szezon első időmérője. A bizonyára sokak által ismerős bamba értetlenségben csak nehezen jutott el a tudatomig, hogy mint európai néző, éppen az én érdekemben tölték hátrébb a futam kezdési időpontját. Hogy ne kelljen olyan korán kelnem... Ha nem ér az a szerencse, hogy a Maláj GP-t a helyszínen tekinthetem meg, Ecclestone úr előzékenységét a sepangi futam idején is tapasztalhattam volna, de Istennek és sok jóakarónknak, támogatóknak hála elutazhattam a Petronas olajtársaság hazájába, hogy megtudjam, ott hogyan élnek a versenyzők, a csapatok, a szurkolók, és a kollégák az F1-et. (Idevágó cikkeink a 28-37. oldalon olvashatók.)

Az áprilisi újságunkban persze nem csak ez jelentett témát a szerkesztőinknek. Magyarország autósport magazinja, mint minden alkalommal, most is a kulisszák mögé tekint, és többek között kutat egy keveset Ron Dennis lehetséges gondolataiban, elsősorban annak apropóján, hogy egyre többet beszélnek a csapatvezető visszavonulásáról. Egy - valljuk be - nem túl ragyogó karrier kapcsán is előkerül az esetleges visszalépés lehetősége: maga Mark Webber mondja, hogy sokáig már nem fogja tétlenül nézni az eredmények nélküli körözgetést, ha nem lesz előrelépésre lehetősége, egyszerűen kiszáll az F1-ből. Briatore bezzeg egy tapodtatnyit sem lép hátrébb, ehelyett jó szokásaihoz híven alaposan megdöbben a Olvasót. Most például azzal, hogy elárulja, fogalma sincs, kik ezek az emberek: Sutil, Glock, Nakajima, Bourdais... (És nem viccel!) Ha rám hallgatnak, mégsem csak ezeket a cikkeket lapozzák fel, hanem egy különleges interjút is elolvasnak. Ez az írás egy a Magyar Újságírók Szövetsége által március 15. alkalmából Aranytollal jutalmazott szerkesztőnkkel készült, aki nem mellesleg idén ünnepli 50. évfordulóját annak, hogy az első cikke megjelent a Népszportban. Dávid Sándorról van szó persze, aki már az AFM-nél is hosszú-hosszú évek óta szolgál, és akit a kollégáimnál csak Önök, újságolvasók szeretnek jobban. Valamennyien rengeteget köszönhetünk neki, mi itt a ház falain belül szakmaiságot, korrektséget és emberséget, magazinunk vásárlói élményeket és emlékeket. Szívvel remélem, hogy a hazai autósport-újságírás egyik emblemikus személyiségének nem csak a magam, hanem mindannyiunk nevében is gratulálhatok.

NYERŐ DÍZEL AJÁNLAT

FIAT LINEA
3 299 000 Ft

500 L CSOMAGTARTÓ
4,0 L/100 KM FOGYASZTÁS
1,3 MJET DÍZELMOTOR



www.fiat.hu

Az ajánlat bruttó eladási ár, áfával és regisztrációs adóval együtt. A képen szereplő autó illusztráció.
Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): 4,9 l/100 km. CO₂-kibocsátás (vegyes): 129 g/km.

TWIN '93 Kft.

3533 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 36. Telefon: 46/531-105, 46/531-107, 70/3339-609, 70/4574-901

e-mail: twin93@t-online.hu **www.twin93.hu**

TARTALOMJEGYZÉK



TÁVOL EURÓPÁTÓL
Malajziai tapasztalatok



JOBB IDŐBEN, JOBB HELYEN
Mark Webber



VANVALL
Történelem

Hírek	6	Az F1-es guminyomás-érzékelő	54
Érdekségek, információk a világból		A biztonság- és teljesítménynövelés szolgálatában	
Különvélemény	15	Felülmúlták a vörösöket	56
Dávid Sándor rovata		Vanwall - az első győztes brit márka története	
Megy vagy marad?	16	Kölykök következnek	60
Ron Dennis hamarosan távozik a McLaren éléről		MotoGP: Rossit 20-21 éves suhancok verték meg	
Flúgos futam	20	Pályán maradni	70
Hamilton nyerte az Ausztrál Nagydíjat		Dávid Sándor 50 éve sportújságíró	
A Ferrari visszavág	28	A kesztyűtől a színváltásig	74
Räikkönen nyerte az eső- és izgalommentes sepangi futamot		Ralihírek a WRC, az IRC és az OB világából	
Távol Európától	34	Mi lesz veled JWRC?	76
Malajziai tapasztalatok - nem csak F1-es szemmel		Mosley 2010-től kétkerék-hajtású autókat akar	
Jobb időben, jobb helyen?	38	Együtt, de meggyengülve	80
Mark Webbernek sem tetszik az eredmények nélküli körözgetés		Talán újra régi fényében ragyoghat az IndyCar	
Talpra állhat-e a Toyota?	42	Sztárparádé	86
Todt, Brawn és Alonso helyett		A KER lesz az egyik legnagyobb hazai motorsport esemény	
Spórolás és pocskéolás	45	Nem a szépségéért	92
Nicholas Frankl jegyzete		Menetpróba: Renault Laguna	
Kormánykérdés	46	Formula Posta	96
Csavaros gombok a BMW Sauber volánján		Dávid Sándor rovata	
Pontbíró	48		
Ki mennyit ér Briatorénak F1-ben?			
Előzni tilos!	50		
Új AMG Mercedes biztonsági autó			

ELKEZDŐDÖTT

Ausztrál és Maláj GP beszámoló



KERS-KÍSÉRLETEK

Noha a 2008-as szezon még alig kezdődött el, a Ferrarinál máris a jövő évi versenygépre összpontosítanak. A gárda szerint a fejlesztések korai kezdését az új szabályok indokolják: megváltozik az autók aerodinamikája, súlya, visszatérnek a slick abroncsok,

betiltják a gumimelegítő köpenyt és bevetik a fékezések közben keletkező energiát újrahasznosító KERS-rendszer is. „Már dolgozunk a 2009-es kocsi méretarányos modelljével a szélcsatornában. Folyamatosan kísérletezünk és ismét fontos lesz, hogy mihamarabb pályára

vigyük a kocsit. A jelenleg használt autó fejlesztésével párhuzamosan fogunk dolgozni, de a létszám ennek ellenére nem változik, nem duplázódunk meg.” - fogalmazott Stefano Domenicali csapatfőnök.

A Ferrari maranellói gyárának szélcsatornáját már most csúcsra járatják, hogy 2009-ben egy még ütőképesebb autót küldhessen az istálló az F1-be



NEM TETSIK

PlayStation-höz hasonlította az F1-et a korábbi négyszeres világbajnok Alain Prost, aki bevallotta: nem rajong az FIA szabványosítási törekvéseiért. „Nagyobb a sebesség, kevesebb

az agy, ráadásul a versenyzők egyre kevesebbet dolgoznak együtt mérnökeikkel. Ez nem az a Formula-1, amelyiket én igazándiból kedvelem.” - nyilatkozta a legendás francia.

2009-RE KÉSZÜLNEK

A tavalyinál jobban kezdte az idei évet a Honda istálló, de Ross Brawn csapatfőnök szerint az együttes elsősorban a 2009-es szezonra összpontosít. „Már elkezdtük a jövő évi programot, egyre több és több forrást fordítunk rá. Jelen pillanatban ez nem okoz fennakadást, de előbb a következő néhány hónapot kell biztosítanunk.” - fogalmazott a szakvezető.



TULAJDONOS-VÁLTÁS

Új tulajdonossal vágott neki a 2008-as Formula-1-es szezonnak a Super Aguri csapata: az együttest immáron egy brit cég, a Magma Group birtokolja. A transzfer folyamatban van, s bár személyi változás nem történt, a színezet állítólag megváltozhat a 2006-os indulása óta Honda-

fiókcspatként funkcionáló gárdánál.

SZOBRÁSZ LESZ

Malajziában búcsút intett az F1-nek a Honda istállótól vezető szerelője, Alastair Gibson. A szakember főállású szobrász lesz, műveit szénszálás anyagból készíti majd. Gibonnak hamarosan tárlata nyílik Londonban.

MASSA ÜLÉSÉRE PÁLYÁZNAK

Sebastian Vettel a spekulációk szerint esélyes Felipe Massa ferraris volánjára, de a német állítólag hamarabb is feltűnhet a maranellói istállónál. Sajtóértesülések szerint

rendkívüli esetben, valamelyik pilóta sérülése esetén a Scuderia a márka erőforrásait használó Toro Rosso ifjú tehetségét ültetné a volán mögé. A maláj versenyen

hibázó brazil állására azonban nem csak a német fiatalember, hanem a kétszeres spanyol világbajnok, Fernando Alonso is igényt tart, legalább is a boxutcai pletykák szerint.

Új értékelési rendszert javasol az F1-mogul Bernie Ecclestone: a 77 éves brit üzletember ötlete szerint az lenne a világbajnok, aki a legtöbb futamot nyeri, míg azonos számú győzelem esetén a második helyek száma döntene. „Manapság kevés előzést láthatunk a futamokon, mert a pilóták nem vállalnak elég kockázatot. Megelégszenek egy második vagy harmadik hellyel, mert így is megfelelő számú pontot gyűjthetnek” - mondta Ecclestone. Elemzések szerint az ötlet alkalmazása az elmúlt három évben nem változtatott volna a világbajnokság végeredményén.

Leköszönt a Ferrari vezérigazgatói tisztségéből a korábban az F1-es istállót is irányító Jean Todt, aki 2006 óta töltötte be a pozíciót. A szakvezető saját maga kérvényezte „lefokozását”, mert több időt szeretne családjának szentelni. A francia veterán az olaszok szolgálatában marad: szaktanácsadóként segíti majd a sportrézleget, továbbá a Ferrari delegáltja marad az FIA Világtanácsában.

Elektronikus zászlókat tesztelt Barcelonában a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA): a szövetség a fékezőzónánál elhelyezett nagyméretű kijelzőkön jelenítette meg az érvényben lévő zászlójelzéseket. Noha az innovatív megoldásról azóta nem hallani, bevezetése esetén zászlózásra nem lenne szükség.

5 millió eurót kasszírozott a hétszeres F1-es világbajnok Michael Schumacher azzal, hogy nevét adta dubaji irodaházhoz. A német klasszis a „Michael Schumacher Business Avenue” megnyitóján is részt vett.

FELESÉGÉVEL NYARALNA

Thaiföld felé kacsintgat a világbajnoki címvédő Kimi Räikkönen, aki az Ausztrál és a Maláj Nagydíj között egy félmillió

fontot érő házat vásárolt magának Rawaii Beach-en, Phuket szigetén. Noha a versenyzés miatt vélhetően kevés időt tölt majd ott,

a finn elmondta: „Feleséggel, a családommal és a barátaimmal csodálatos helyen pihenhetünk, ha télen lesz két szabad hetem.”



TÖBB CSÍK

A Bridgestone az idei évtől az esőgumikra is kiterjeszti a száraz aszfaltra szánt abroncsoknál tavaly óta alkalmazott fehér csíkozást. Hiroshi Yasukawa, a cég

sportigazgatója elmondta: „A fehér gumijelölést kiterjesztjük az extrém esős időre szánt abroncsainkra is. Nagyon reméljük, hogy ezáltal a nézők az esős futamokon is jobban

értik majd a stratégiát. A Bridgestone örömmel segíti elő azt, hogy az egyre népszerűbb Formula 1-es rajongótábor még inkább élvezze a sportot.”

A LEGÉRTÉKESEBB

Az F1 a világ legtöbb árbevételt generáló sportága - derült ki a Deloitte cég és a Formula Money című szaklap által készített felmérésből. A száguldó cirkusz tavalyi 18 nagydíj eseményenként 217 millió dolláros árbevételt generált, míg az amerikaifutball-bajnokság (NFL) 24, a Premier League 8, az amerikai baseball-liga pedig 2 millió dolláros árbevételt hozott. Az abszolút árbevételt tekintve az F1 globális 3,9 milliárd dolláros árbevétele azt jelenti, hogy csak az NFL (2006-ban 6,5 milliárd dollár) és az MLB (2006-ban 5,1 milliárd dollár) ért el magasabb árbevételt, persze sokkal több eseményből. Az angol első osztály (Premier League) klubcsapatainak összesített árbevétele 3 milliárd dollár volt a 2006/2007-es idényben. A 3,9 milliárd dollár összetétele: központi bevételek (televíziós közvetítések, verseny szponzorok és vállalati vendéglátás), csapatbevételek (ideértve a szponzori pénzeket és a kereskedelmi partnerek és tulajdonosok hozzájárulását) és pályabevételek (jegyeladásból és egyes szponzoroktól).

MÁR KÉT ÜLÉSSEL IS

Május 7-8-án újra a Hungaroringen vendégeskedik az F1-es élményszerző autózásra szakosodott PitLane. Az ex-versenyző, Johan Rajamäki vállalkozása elhozza hazánkba vadonatúj, kétüléses F1-esét is: az autó alapja egy Spyker, a hajtóerőről egy 3500 köbcentiméteres Judd motor gondoskodik. Az autó 6 másodperc alatt gyorsul 0-ról 200 km/órás sebességre, míg a végsebessége 310 km/óra, így a járgány felejthetetlen élményt kínál a száguldás szerelmeseinek. A kihagyhatatlan ajánlatról további információkat (magyarul is) az alábbi elérhetőségeken szerezhetnek: +46 31 422 208 vagy +46 708 274 242, a cég weboldala (www.pitlane.se/hu), esetleg e-mail-címe (info@pitlane.se)



Új elnöke van a Honda F1-es csapatának: Yasuhiro Wada helyét Keita Muramatsu vette át. Wada távozásának állítólag nincs köze a tavalyi leszereléshez, a hivatalos indoklás szerint a váltásra a cég 'rotációs filozófiája' miatt került sor. Főtervezőjétől is megvált a Honda istálló: Kevin Taylor állítólag a csapat tavalyi gyengélkedése és az RA108 előszezonbeli bukácsolás miatt került lapátra. Taylor – sajtóértesülések szerint – összetűzésbe keveredett a japánokat technikai igazgató-helyettesként erősítő tervező-specialistával, Jürg Zanderrel.

Különös légi incidensben volt része a hétszeres világbajnok Michael Schumacher menedzserének, Willi Webernek. Hatszemélyes, Beechcraft típusú kétmotoros magánrepülőgéppel a német üzletember kényszerleszállást hajtott végre, amikor Genfből Stuttgart felé utazott. Az ok: felszálláskor a légi jármű „elgázolt” egy csapat vadludat, ennek következtében megsérült a gép orra, az egyik szánya és leállt a jobb oldali hajtómű is. „Hirtelen masszív rázkódást tapasztaltunk. Az első gondolatom az volt, hogy lelőttek bennünket. Minden dőlt-borult, fogalmam sem volt, hogy mi történik velünk!” - mondta a Williams tesztpilótáját, Nico Hülkenberget is gardírozó menedzser.

Spanyolországból származó spekulációk szerint a Real Madrid egy olyan gigantikus szórakoztatóközpont létrehozását tervezi, amelynek része lenne egy F1-es versenypálya is. A hírt hivatalosan nem erősítették meg, de a jól értesült hispanok tudni vélik, hogy a komplexum 2013-ban nyitja majd meg a kapuit.



ELADÓ BIKÁK

Eladó a Toro Rosso: Dietrich Mateschitz Red Bull-vezér és üzlettársa, Gerhard Berger 2010-re szeretne túladni a faenzai istállón, mert a készülő

új Concorde Egyezmény értelmében a gárda kiskapuk közbeiktatásával sem használhatná a nagytetvér Red Bull Racing konstrukcióját.

„Csak abban az esetben adjuk el a csapatot, ha biztonságos kezekbe kerül.” - mondta az energiatál-báró. A gárda iránt érdeklődik az orosz italmánás

Roustam Tariko, az AIGP-főnök Tony Teixeira és állítólag Paul Stoddart is.

FIA

Az FIA Motorsport Világtanácsa felállította a Motor Sport Safety Development Fundot és vezetőségét. Mint ismeretes, ez a testület dönt majd arról, mely tagországok kapjanak a motorsport biztonságának fejlesztésére abból a 60 millió dolláros pénzügyi alappól, amelyet a McLaren-Mercedes fizetett be büntetés címén a tavalyi ferraris kémügy miatt. A bizottságnak tagja lesz az FIA részéről Max Mosley elnök és a hétszeres FI-es világbajnok Michael Schumacher; az Egyesült Államok autósport-bizottságának képviselőjében Nick Craw, továbbá a kémügyben érintett csapatok részéről Jean Todt és Norbert Haug.

TITKOS VERSENY

Michael Schumacher március 20-án az ostffyasszonyfai Pannóniaring vendége volt, ahová titokban érkezett, hogy részt

vegyen az osztrák szervezésű Skoox Cup motorversenyen. A kétkerekűek világával kacérkodó hétszeres FI-es világbajnok egy 1000 köbcentiméteres

Superbike-specifikációjú Hondával indult: noha megszerezte a pole-t, saját kérésére a mezőny végéről rajtolt és kategóriájában a 3. helyen végzett.



Amíg a világ a maláj FI-es futamra figyelt, addig a Vas megyei Pannóniaringen Michael Schumacher megfutotta élete alighanem legelső motorversenyét



ARAB SZPONZOROK

Arab pénzzel erősíti büdzséjét a Ferrari. A Scuderia az évadnyitó előtti napokban hároméves szerződést kötött az Egyesült Ara Emírségek állami légiközlekedési

cégével, az Etihaddal, amelynek logója az F2008-asok hátsó szárnyán díszel. A vörösök szerződést hosszabbítottak a szponzorként is jelenlévő,

ugyanakkor a márka 5%-át is birtokló Mubadala pénzügyi céggel: az Abu Dhabi érdekeltségű vállalat 2010 végéig biztosan kitart a Scuderia mellett.

KÖNYVSAROK



Martyn Wainwright

1950s Motorsport in colour

ISBN: 1-904788-15-7
Kiadó: Veloce Publishing (www.veloce.co.uk)
Ajánlott fogyasztói ár: 30 angol font

Aki valaha próbált az 50-es évek autóversenyeiről színes képeket keresni, tudja, hogy ez szinte lehetetlen feladat. Épp ezért igazi csemege az autósport történelméért rajongóknak Martyn Wainwright könyve. A szerző 1954 és 1959 között járta a brit versenypályákat és közben nemcsak a korabeli Forma-1 versenyekről készített akkoriban ritkaságszámba menő színes képeket, hanem a különféle sportautó versenyekről is. A negatívok közel 50 évig egy

dobozban pihentek, majd a szerző nemrég digitális technika segítségével nemcsak előhívta, hanem ki is javította a hibás képeket. A végeredmény lenyűgöző! Nemcsak a kor legnagyobb versenyzői, mint például JuanManuel Fangio, Stirling Moss vagy Mike Hawthorn kerültek lencsevégre, hanem néhány mára már elfeledett tehetség is.



Anthony Carter

Motor Racing - Reflections of a lost era

ISBN: 978-1-904788-10-2
Kiadó: Veloce Publishing (www.veloce.co.uk)
Ajánlott fogyasztói ár: 40 angol font

Napjainkban szinte lehetetlen a sztárokat, pláne autóikat megközelíteni egy-egy autóverseny során, az 50-es, 60-as években

azonban egy sima belépőjeggyel is testközelből lehetett figyelni az eseményeket. Ezt tette Anthony Carter is, aki tanulmányai befejezése után nyakába vette Európát, és nézőként kereste fel a kor leghíresebb autóversenyeit. Többször járt a Le Mans-i 24 óráson és a Francia Nagydíjon, de egyetlen komolyabb brit versenyről sem hiányozhatott. Egy alkalommal a Ferrari gyárat is meglátogatta. Eközben képek százait készíttette. Mivel nem rendelkezett profi fotófelszereléssel, a felvételek elsősorban a boxokban készültek, így azonban egy teljesen egyedülálló gyűjtemény birtokosa lett, hiszen abban az időszakban szinte egyáltalán nem volt szokás a versenyzőket és az autókat a pályán kívül fényképezni. A szerző néhány éve egy költözés során találta meg az elveszettnek hitt felvételeket, és hosszas kutatómunka segítségével kiváló magyarázó szövegeket formált a képek mellé. A 208 oldalas, gyönyörű kiállítású könyvben közel 300 fotó (melynek egyharmada színes) tanúskodik az autóversenyzés aranykorszakának szépségéről.

Nem lesz villanyfényes európai FI -teszt a sportág történetének első esti versenye, a szeptember 28-i Szingapúri Nagydíj előtt. A szárguldo cirkusz Technikai Munkacsoportja napirendre tűzte a tervet, de végül a csapatok nyomására letettek róla: az istállók állítólag túlságosan magasnak tartják egy villanyfényes teszt költségeit.

Az ex-FI-es Heinz-Harald Frentzen másfél év után újra hallatott magáról: a szárguldo cirkusz után évekig a DTM-ben sínylődő német a közelmúltban az Aston Martin Racing DBR9-esét tesztelte a Paul Ricard pályán. A 40 esztendő versenyző a feltételezések szerint csatlakozhat a brit márka Le Mans-i különítményéhez, s állítólag ajánlatot kapott a közelmúltban újtára indult Speedcar-bajnokságból is.

Nem kizárt, hogy David Coulthard utolsó idényét futja a szárguldo cirkuszban. Sajtóértesülések szerint a skót veterán szerződését nem hosszabbítják meg, így 2009-től tévés szakkomentátornak áll: a briteknél az FI televíziós közvetítése jövőre az ITV-ről a BBC-re költözik, ahol állítólag a pilótára is számítanak. Az sem kizárt, hogy Coulthard menedzserével, Martin Brundle-lel közvetíthet, aki jelenleg az ITV stábját erősíti.

Párizs utcáin rendezne versenyt Magny-Cours helyett Bernie Ecclestone, aki állítólag már javában dolgozik régi terve megvalósításán. „Egy londoni vagy párizsi futam a helyszíni nézőknek és a tévéképernyők előtt ülőknek is jobb lenne. Nagyon bízom abban, hogy Párizsban sikerül tető alá hozni a megállapodást 2009-re.” - fogalmazott a szárguldo cirkusz impresszáriója.

GYŐZNI AKARNAK

Mario Theissen, a BMW csapatfőnöke elégedett az általa irányított legénység idénykezdetével. A Nick Heidfeld által Melbourne-ben és Robert Kubica révén Sepangban elért második helyezések után a szakvezető kifejtette: „Két célt tűztünk ki magunk elé az idei évre. Az egyik az, hogy a mezőny élén ne csak két csapat csatázzon, hanem három. Szerintem látszik, legalábbis az első két futamon így volt, hogy ezt elértük. A másik célunk az első győzelmünk megszerzése. Biztos vagyok benne, hogy erre is képesek vagyunk.”



KI KICSODA?

19. alkalommal jelent meg idén a „Who works in Formula One” című kiadvány a Who Works Sport Guides gondozásában. A kiadványban a szokásoknak megfelelően minden megtalálható a csapatokról, a pilótákról, az autókról, szponzorokról, fotósokról, újságírókról stb. A kötet ára 49,5 font, s megrendelhető a www.whoworksin.com internetes oldalról.



HAMILTON ÉS A TAG HEUER

Lewis Hamilton is részt vett a világ első olyan óramúzeumának a megnyitóján, amelyben a látogatók 360 fokos szögben vetít képeket csodálhatnak meg. Az épület a 150 éves Tag Heuer főhadiszállásán belül kapott

otthont és a cég történetét dolgozza fel. Az ünnepélyes ajtónyitáson Jean-Christophe Babint, a vállalat elnöke azt is elmondta, hogy a főhadiszállás is egyedülálló építészeti megoldással készült, hiszen a

liftcsöveken és az ablakokon keresztül a természetes fény zökkenőmentesen jut az épület belsejébe. Az eseményen az F1-es sztár mellett több mint 250 újságíró és VIP is jelen volt.



STODDART VISSZATÉR?

Visszatérne az F1-be a Toro Rosso jogelődjének számító Minardi korábbi tulajdonos-csapatfőnöke, Paul Stoddart: az ausztrál légiforgalmi vállalkozó az utóbbi két évben a Champ Carban üzemeltetett csapatot, de az IRL és a Champ Car egyesülésében már nem kívánt részt venni.



„Lenne kedvem a visszatéréshez. Legutóbb is megvizsgáltam a visszatérés lehetőségét a Super Aguri felvásárlása által, s ha lesz más lehetőség, talán újra utánajárok a dolgoknak. A valóság az, hogy számomra roppant nehéz lenne a dolog kivitelezése, amíg Max Mosley is jelen van.” - mondta a kenguruföldi kalandor, aki F1-es éveitől kezdve újra és újra

összetűzésbe keveredett az FIA első emberével.

FI-ES AIRBUS

A Williams istálló színeiben pompázó Airbus A320-assal utazhatnak az Air Asia légitársaság ügyfelei. A gárdát szponzoráló cég meghívására a különleges festést a Nico Rosberg és Kazuki Nakajima „leplezte le” Kuala Lumpurban.

2015-ig biztosan lesz Brazil Nagydíj - jelentette be Sao Paulo polgármestere, Gilberto Kassab: „Egy F1-es nagydíj a világ legnagyobb sporteseményei közé tartozik. Aláírtuk a szerződést, így Sao Paulo a következő nyolc évben biztosan megrendezi a futamot.”

Noha a FIA soros tisztújítására csak jövő októberben kerül sor, az elnöki tisztség sorsával máris sokat foglalkozik a szaksajtó. A jelenlegi elnök, a testületet 1991 óta irányító Max Mosley nagy valószínűséggel ismét megpályázza a posztot: „Amikor az emberek arra kérnek, hogy maradj, azt jól az eszedbe kell vésned.” - mondta nemrég. A spekulációk szerint az elnökségre pályázik Jean Todt is, azonban a Ferrari ex-vezérigazgatója cáfolta a híreszteléseket.

Dream Chasing, azaz Álomhajszoló néven alapítványt hívott életre a McLaren-Mercedes csapatfőnöke, Ron Dennis, aki nem tehetős családok tehetséges fiataljait kívánja támogatni az élet különféle területein. „Nem titok, hogy az ötletet Lewis Hamilton esetéből merítettem.” - nyilatkozta a McLaren-vb-aspirását gyerekkora óta patronáló csapatfőnök.

Időre van szüksége a Renault-nak ahhoz, hogy felzárkózzon az élcsapatokhoz - jelentette ki Flavio Briatore. „Irreális lenne azt gondolni, hogy napokon belül rátalálhatunk azokra a másodpercekre, amelyekkel le vagyunk maradva a McLarentől és a Ferraritól, viszont jelen pillanatban egy rendkívül biztató fejlesztési folyamat zajlik.” - mondta. Míg Fernando Alonso egyre türelmetlenebb, addig Briatore szerint a „a Török Nagydíj környékén, május körül” már ütőképesebb lehet az R28-as.

Fizessen elő
áprilisban

33%
kedvezményel

az Autósport és Formula Magazinra, és
Öné lesz a két sikerkönyv egyike!

Az ajándékról:

• **Kimi Räikkönen** eddigi pályafutásáról, a gokarttól a Formula-1-es világbajnoki címig vezető útról Simon István írt könyvet. A végig színes fotókkal illusztrált kiadvány a Ferrari és a Jégember egyetlen rajongójának a polcáról sem hiányozhat.

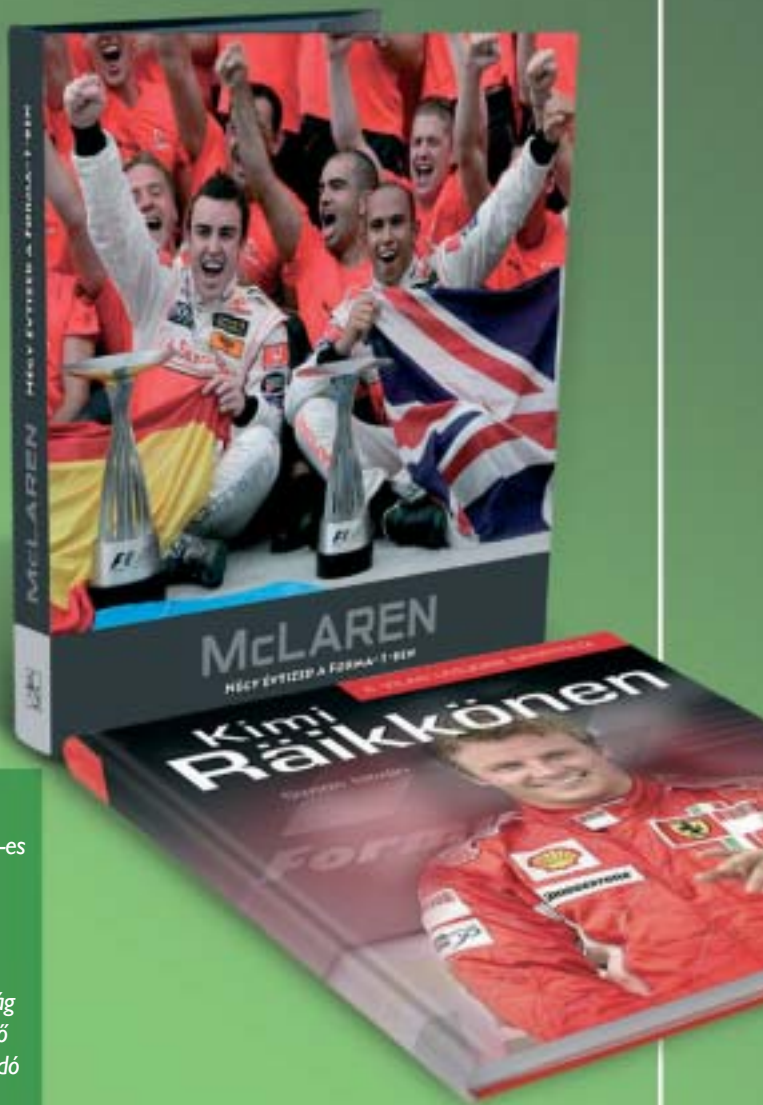
• A **McLaren** több mint négy évtizedes F1-es szereplésével a sportág legpatinásabb csapatai közé tartozik. Az istálló történetét, filmekben illő sztorijait Surányi Géza és magazinunk újságírói állították össze, a kiadó pedig nem fukarkodott a teamhez illő képanyag kiválogatásánál.

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

Áraink:

- 1 év előfizetés a két sikerkönyv egyikével és a postaköltséggel **5990 Ft**,
- 1/2 év előfizetés **3490 Ft**!

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



Befizetési lehetőségek:

OTP számlaszám: Beta Press Kft. I 1734004-29904020
Rózsaszín postai utalvány: Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90

Elérhetőségeink, további információk:

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

Autósport és
Formula

Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazint:

☐ egy évre - 5 990 Ft ☐ fél évre - 3 490 Ft

Név:

Lakcím:

Tel.:

E-mail:

A megrendelőszelvényt
(vagy annak másolatát)
a következő címre kérjük
beküldeni:

**Autósport és
Formula Magazin**

3504 Miskolc, Pf. 90.
Telefon: 06-46-505-490
E-mail: elofizetes@formula.hu



JEAN

Egy francia visszavonulására

„Jean!...Kint van?” ... „Nincs Uram!” ... „Kár... Mert folyik!...” -
Nem vagyok nagy viccmesélő, sőt vannak, akik kifejezetten
poéngyilkosnak tartanak, de őszintén remélem, hogy most
elfogadhatóan sikerült idéznem egy régebbi „Jean” tréfának
a csattanóját. Na nem mintha valami köze is lenne Jean
Todthoz, akiről néhány mondatot írni áll szándékomban, de

Dávid Sándor

Getty Images

Ezekben az egykori eszmefuttatásokban mindig Jean, a tökéletes komornyik a talpraesett, és a lüke arisztokrata a kinevetni való. A mi „Jean”-unk dettó. Mármost tökéletes. Ezt egyébként mindenki tudja. Vagy legalábbis tudni véli. Anélkül, hogy a legcsekélyebb fogalma is lenne arról, hogy valójában ki is ez a fantasztikus szervező zseni, aki az utóbbi évtizedben hat egyéni világbajnoki

De ki is valójában ez a kis nagyember?! Jean Todt 1946. február 26-án született Pierrefont-Cantalban, Franciaországban. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy februárban, mint Enzo Ferrari, Niki Lauda, szerénységem, és még sokan mások az igazán nagy emberek közül...) Kereskedelmi tanulmányokat végzett, majd húszéves korában nem tudott ellenállni autós szenvedélyének, és felcsapott autóversenyzőnek.



Jean Todt visszavesz a tempóból. Lemondott ferraris titulussairól, és bár tanácsokat még ad az olaszoknak, mostantól feleségének és családjának szenteli ideje nagyobbik részét

címet volt képes a Ferrarival, a Ferrarinak nyerni, ebből ötöt egyvégében Michael Schumacherrel, egyet pedig az újonc Räikkönennel, utóbbi címét úgymond a sírból húzva vissza. A csapatelsőségekről most nem is szólva. És mindezt úgy, hogy „országglása” előtt a Ferrari tizenkilenc (!) éven át Dante poklát járta. („Életem delén sötétlő erdőbe jutottam, s a helyes utat nem lelém”...), ahogy körülbelül emlékszem ezekre a sorokra, meg a Ferrari keserveire. Mígnem „Az Avvocato”, Agnelli határozott utasítására megszerezték maguknak Schumachert és Todtot, többek között. És ez a csodálatos hadvezér, akit nem csak termetük méretei miatt hasonlítottak már egészen fiatal korában is a nagy Napoleonhoz, most végleg megváltik Császárságától.

Pénze nem lévén sem neki, sem a családjának, az, hogy vezető legyen, szóba sem jöhetett. Egyetlen út volt számára járható, beült egy rali autóba navigátornak. Csak, hogy végre versenyezzon. Tudnivaló, hogy akkoriban a navigátoroknak nem volt olyan nagy hírük, mint napjainkban, és éppen Jean volt egyike azoknak, akik ezt a posztot naggyá tették. Amikor versenyezni kezdett, természetesen fogalma sem volt arról, hogy tizenhét év elteltével, mint profi, ebből fog megélni, mégpedig - jól! De így lett. Közben megnősült, fia született, Nicolas, aki ma a Forma-1-ben menedzser; Jean pedig a nyolcvanas évek elejére a világ (sokak szerint) legjobb rali-navigátora! Ehhez az elismeréshez (közben a „Halda Award” megnyeréséhez) húsz raliversenyző győzelemre segítésén keresztül vezetett az útja. Olyan

nagyságokat irányított, mint Warmbold, Mikkola és Makinen például, és velük lett kétszeres világbajnok többek közt ebben az embert próbáló sportágban. A versenyzés mellett azonban ekkoriban már a Peugeot sportfőnöke, volt és Talbot csapat vezetője, sőt, a profi versenyzők képviselőre az FISA-ban (ekkor még ez volt az FIA sportszövetsége). És tevékenysége nem csak a ralira korlátozódott, hanem szinte minden versenyágra, beleértve a Forma-1-et is. Érdekes és jellemző, hogy azok körül a rali menők körül, akik mellett ült, többen is a Forma-1-ben kötöttek ki, például: Cevert, Depailler, és Beltoise! Amikor pedig egyszer megkérdezték, hogy ha választhatna, ki mellé ülne be egy nagy rali versenyen, akkor barátját, a Forma-1-es Jabuille-t választotta. A Peugeot-val és a Citroennel, amelynek szintén sportirányítója lett, a rali után természetes következmény volt a „rajd”, azaz a hosszú távú rali versenyzés, értsd: a Párizs-Dakar. Természetesen már csak csapatfőnökként. Hogy mit és mennyit nyertek, hogy ő vitte el Pekingbe a Párizs-Peking „ismétlésekor” a Citroeneket, most hadd ne soroljam föl: legyen elég arra emlékeztetnem, amikor, mint főnök, a Dakar utolsó etapja előtt egy tízfrankost dobott föl, „fej-vagy írást” játszva, illetve eldöntendő, hogy melyik versenyzője nyerheti a nagy viadalt. Akkorra fölényben volt a csapata. És akkor ott van még a Peugeot C-csoportos világbajnoksága, a Le Mans-i versenyek, és felsorolhatatlanul sok minden még... Amit a Ferrarinál művelt, az világcsoda. A briliáns elme, szervező-, és vezetői készség csúcsteljesítménye. Nem véletlenül idézték már vele kapcsolatban húsz évvel ezelőtt is Oscar Wilde-ot: „Nekem nincs semmi bevallani valóm a vámon... legfeljebb talán a zsenialitásom!” Az a vicc pedig csak most ül igazán, hogy végzett a Ferrarival: „Mi a közös Todt-ban és Nigel Mansellben?” ... „A bajszuk?” ... „A magasságuk?” ... „Nem. Hanem az, hogy amint megnyertek egy világbajnokságot, ott állnak döbbenten: „És most mihez kezdjek!” A szép színészno feleségnek talán lesznek ötletei.

MEGY VAGY MARAD?

Ron Dennis hamarosan távozzhat a McLaren éléről

Ron Dennis neve közel három évtized alatt összeforrt a McLaren istállóval, de a spekulációk szerint közeleg a szakember búcsúja. Lehet, hogy ezúttal - az Ausztráliában elért újabb siker ellenére is - tényleg elköszön az emblemikus csapatfőnök?

MS

Hochswei



A téli időszakban újra napirendre került egy örökzöld slágerpletyka, mégpedig Ron Dennis állítólagos visszavonulása. Az utóbbi néhány évben a McLaren-főnök távozásával kapcsolatos

szakaszának kezdetére elbúcsúzik tisztségétől, és a háttérbe húzódik, esetleg végérvényesen szakít a száguldó cirkusszal. A találgatásokat a nemzetközi elit szaksajtó is világga kürtölte, noha

A tavalyi ferraris kémügy és annak utóhatásai, a konstruktóri diszkvalifikálás, a százmillió dolláros pénzbírság és Lewis Hamilton elvesztett vb-címe alaposan megtépázta Dennis sokat próbált idegrendszerét. Ha minden igaz, a presztízsvesztés és az újabb blamázs a Mercedes-Benz igazgatótanácsánál is kicsapta a biztosítékot: a csillagosok évről évre csillagászati összegeket invesztálnak az F1-es projektbe, s a látszólagos béke ellenére állítólag a McLaren-főnök fejét kívánják azért, mert Mika Häkkinen 1999-es vb-címe óta a brit-német konstelláció képtelen bajnokságot nyerni.

A súlyos szakmai csapások mellett Dennis házassága is tönkrement: februárban bejelentette, hogy 22 esztendőnyi együttlét után elválnak három gyermekének anyjától, Lisától.

A kis képen egy boldog pillanat, Häkkinen egyik világbajnoki sikere.

A nagy fotón Martin Whitmarsh, a sokak által alkalmasnak ítélt utód éppen Ron Dennisszel sétál a montreáli paddock felé



híresztelésekre nemhogy a szakmabeliek, de talán még a sarki fűszeres sem kapta fel a fejét. Köszönhető mindez annak, hogy az F1-es világbajnoki sorozat keretein belül valóságos betétszámmá nőtte ki magát a wokingi együttes első emberének leköszönésével kapcsolatos pletykák gyártása.

A legújabb spekulációhullám szerint a 60 esztendő csapattfőnök legkésőbb az első néhány futama után, a szezon európai

az érintettek minden irányból cáfolták a feltételezéseket. Természetesen a friss teóriákat a korábbiakhoz hasonlóan el lehet intézni egy legyintéssel, de a mostani helyzetet picit alaposabban áttekintve az is felmerülhet, hogy Dennis valóban leköszön. A McLaren környékén elég nagy volt a felfordulás az utóbbi másfél évben, ráadásul - mint napvilágra került - a szakvezető magánéletében sem minden fenékig tejfel.

A munka területén elszenvedett kudarcok és a zátonyra futott családi élet elegendő ok lehet arra, hogy a paddockban általában hadvezérként masírozó csapatvezetőnek - hiába a régi idők dicsősége és az új csillag, Hamilton remélt ragyogása - elmenjen a kedve az egésztől, s ilyen vagy olyan formában visszavonulót fűjjön. „Bárki, bármit mond, Ront a csapatfőnöki pozícióból nem lehet csak úgy eltávolítani. Ha esetleg távozni akar; arról saját maga hozza majd



meg a döntést.” - nyilatkozta a versenystálló ügyvezetőjeként tevékenykedő Martin Whitmarsh, akit Dennis néhány évvel ezelőtt leendő utódjaként jelölt meg, s a tisztség elsőszámú várományosának tartják. Whitmarsh kijelentése nem véletlen: Dennis nem csak a csapat első embereként, hanem a McLaren Group elnökeként és rész tulajdonosaként is érdekelt az évek során milliárdossá duzzadt bizniszben. A cégcsoport legnagyobb részvényese 40%-al a Daimler AG (Mercedes-Benz), míg 30%-ot 2007 januárja óta a bahreini Mumtalakat Holding, 15-15%-ot pedig a szakvezető és arab üzlettársa, Mansour Ojjeh birtokol.

Haug - „Kitartunk Ron mellett, és folytatni kívánjuk a közös munkát. Együttműködésünk ideje alatt csak egy csapat volt eredményesebb nálunk, és sikereinkben Ronnak elvülhetetlen érdemei vannak. Azt nem cáfoljuk, hogy a cég jövőbeli fejlesztéseivel kapcsolatos lehetőségek folyamatosan napirenden vannak, de az is nyilvánvaló, hogy nekünk csak 50%-ra van szükségünk ahhoz, hogy minden körülmények között érvényesíteni tudjuk akaratunkat.” Dennis nagyra becsült honfitársa és ellenfele, a Williamst gardírozó Sir Frank Williams sok-sok éven át élt szimbiózisban a BMW-vel, de mindvégig elszigetelődött a gárdájának végül hátat fordító és a Sauber alapjain saját együttest

„Ha Ron valóban távozik, az súlyos csapás lesz a McLarenre nézve. Ismerem az állítólagos utódjelöltet, Martin Whitmarsh-t, aki nagyon jó ember, de tudom, hogy száz Whitmarsh sem tudná pótolni Ron Dennist. Ron egyszerűen pótolhatatlan!” - fogalmazta meg a gárda drukkerének véleményével egybecsengő álláspontját a csapatfőnök közeli barátja, Jo Ramirez, aki 2001-es visszavonulása előtt közel két évtizeden át szolgálta csapatmenedzserként a McLarent.



90 MILLIÓ FONT?

A csapatát kilenc egyéni és hét konstruktóri vb-címre vezető Dennis Jack Brabham szerelőjeként, a '60-as évek végén kezdte pályafutását, míg a McLaren irányítását 1980-ban vette át. A csapatvezető egyszerű istállóból megavállalattá duzzasztotta a McLarent, s ezzel párhuzamosan a sportág egyik legellentmondásosabb figurájává vált. A 60 esztendősi üzletember a leggazdagabb britek toplistáján két évvel ezelőtt 90 millió fontos vagyonával a 648. helyet foglalta el, ám a feltételezések szerint a valós adatok alapján ettől előkelőbb helyen is végezhetett volna.

A levegőben évek óta benne van, hogy a Mercedes bekebelezi a McLarent, s bár Dennis mindeddig ellenállt, bennfentesek szerint ezúttal a ránehezedő teher miatt beadhatja a derekát. Norbert Haug, a stuttgartiak sportigazgatója kijelentette: szó sincs arról, hogy cége félre akarja állítani Dennist, azt viszont a német sem próbálta palástolni, hogy az óriáscég egyre inkább kíváncsnak tartja a nagy múltú egyet felvásárlását. „A sajtóban napvilágot látott negatív információk nem tőlünk származnak!” - nyomatékosított

indító bajorok csábításától. A McLaren esetében a végső elutasítás aligha kivitelezhető, a közvélemény szerint a nem túl távoli jövőben biztosan gyári Mercedes lesz Bruce McLaren örökségéből. Ebből kifolyólag a csapat hívei tartanak attól, hogy - ha előbb, ha utóbb kerül sor rá - Dennis távozása végérvényesen megváltoztatja majd a wokingi különítményt.

Névjegy

Név: Ron Dennis
Nemzetisége: brit
Születési idő: 1947. június 1.
Családi állapota: válófélben, két lány és egy fiú édesapja

Tisatségek, érdemek

A Vodafone McLaren Mercedes csapatfőnöke
A McLaren Group elnök-vezérigazgatója, társtulajdonosa
A Brit Birodalom Lovagrendjének tagja CBE, azaz parancsnoki fokozatban
ABRDC Aranymedál- és Colin Chapman díjasa
A londoni City University díszdoktora
A Surrey és a De Montford University tudományos doktora

Az Ultra Derm a versenysportban is megállja a helyét! Tegye próbára Ön is!



Az Ultra Derm évtizedek tapasztalatával tisztítja, óvja és ápolja a különösen igénybevett bőrt. Az Ultra Derm termékei teljes körű megoldást kínálnak a kéztisztítás- és kézápolás terén.

Termékeinket ajánljuk
- autó/motor szerelés,
- kertészkedés,
- barkácsolás és

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

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

Termékeinket keresse a boltok polcain!
Nagy mennyiség esetén rendelhető:



"Megújuló tradíció"
H-1172 Budapest, Cinkotai út 26.
Tel.: + 36 1 253-1590,
Fax: + 36 1 257-3314
www.evmzrt.hu



Melbourne
Albert Park

A pálya hossza:	5,303 km
Versenytáv:	58 kör - 307,574 km
Időjárás:	száraz, napos
Levegő hőmérséklete:	37-38 fok
Aszfalt hőmérséklete:	45-51 fok
Elindult:	22 autó
Célba ért:	7 autó
Kiesett:	15 autó

Leggyorsabb kör:
Heikki Kovalainen 1:27,418



FLÚGOS FUTAM

Hamilton nyerte az Ausztrál Nagydíjat

Eljött végre a cselekvés ideje, amikor az F1-es istállóknak élesben is meg kellett mutatniuk, mivel töltötték a téli időszakot.

Ha a pontos erőviszonyokra nem is világított rá az Ausztrál Nagydíj, az Albert Park közönsége enyhén szólva is mozgalmas futamot láthatott.

MS

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling

A végtelennek tűnő téli tesztidőszak február végén lezárult, így a március 6-i ausztráliai transzportig hátralevő napokat a csapatok zöme a gyárban, az úti csomagok összeállításával töltötte. Csak a Honda szűrt be még egy tesztet az indulás előtti utolsó pillanatokra, a japán gárda három napon át, zárt kapuk mögött próbálgatta az addig reménytelenül lassúnak tűnő RA108-as újdonságait.

Melbourne-be megérkezve ki így, ki úgy próbált ráhangolódni a hétvégére: míg a szerelők az autók előkészítésével töltötték az időt, a versenyzők Victoria állam gyönyörű fővárosának felderítésével foglalatoskodtak. Péntektől már a pályára irányult a figyelem: az első szabadedzést Kimi Räikkönen vezérletével a két élcsapat uralta, délután Lewis Hamilton állt az élre, de felkavarodott az eredménylista, míg a másnapi utolsó



Alkármi is történt Melbourne-ben, Hamilton minden esetben a helyzet magaslatán állt, így megérdemelten nyerte a futamot



1. **Lewis Hamilton:** „Csodálatos siker volt! Eseménytelennek tűnhetett a versenyem, de a biztonsági autós szituációk miatt egy pillanatra sem lankadhatott a figyelmem. Sajnálom, hogy Heikki nem lett második, Nico eredményének viszont örülök: még gokartos korunkban eldöntöttük, hogy egyszer együtt ünneplünk majd az F1-es dobogón.”

2. **Nick Heidfeld:** „Az előszezonbeli problémák után nem hittem volna, hogy képesek leszünk ilyen előkelő helyen végezni az évad első versenyén. Ez szép eredmény, ráadásul még nem sikerült kibontakoztatnunk az autó valós potenciálját. Azt gondoltam, hogy a kipörgésgátló nélküli versenyzés sokkal nehezebb lesz.”

3. **Nico Rosberg:** „Csodálatos érzés volt első ízben fellépni az F1-es dobogóra, régóta vártam már erre a pillanatra. A csapat minden dicséretet megérdemel, nagyon jó munkát végeztek. Köszönettel tartozom nekik és az édesapámnak is, aki mindig segített engem. A futam nem volt könnyű, a hőség is megnehezítette a dolgomat.”

4. **Fernando Alonso:** „Sikerült kihasználnunk az incidensekkel és kiesésekkel tüzdelt futam által kínált lehetőségeket. Ez az eredmény lendületet ad a csapatnak a folytatásra, de egy pillanatra sem feledhetjük, hogy az autó kvalifikációs és versenyteljesítményén mihamarabb javítani kell. A mai szereplés fontos számunkra.”



5. **Heikki Kovalainen:** „Sajnos lemaradtam a második helyről, mert a biztonsági autós fázis miatt el kellett tolnunk az utolsó boxkiállásomat. A hajrában megelőztem Fernandót, de elbuktam a pozíciót, mert le akartam tépni a piszkos sisakrostélyt és közben egy pillanatra aktiváltam a boxutcai sebességszabályozót. Egyébként elégedett vagyok.”

6. **Kazuki Nakajima:** „Csodálatos és nagyszerű érzés, hogy sikerült befejeznem a futamot, az pedig még csodálatosabb, hogy pontokat is szereztem. Fizikálisan roppant nehéz volt a mai verseny, ráadásul eseményekben sem volt hiány. Volt két incidensem is, de szerintem sikerült bizonyítanom a tempómat és a felkészültségemet.”

7. **Sebastien Bourdais:** „A mezőny végéről feljöttem a negyedik helyre, ami szerintem nem rossz, de sajnos egy műszaki hiba miatt nem tudtam megtartani a pozíciómat. Nem bosszankodom, mert így is szereztem két pontot, ráadásul nagyszerűen dolgoztunk együtt a csapattal. Úgy érzem, nem kezdtem rosszul az F1-ben.”

8. **Kimi Räikkönen:** „Az autó jó volt és amikor nem volt előttem senki, jó tempót mentem. Kétszer is megpördültem előzés közben. Amikor Glock mellett akartam elmenni, az egyik kerék rászaladt a fűre, a Kovalainen-esetnél pedig túl optimista voltam. Össze kell szedjük magunkat, hogy mihamarabb visszavághassunk.”

9. **Robert Kubica** (kiesett) „A verseny eleje nagyon jól sikerült, Nickéhez hasonló stratégiával jó tempót futottam. Később változtattunk a stratégián és ez nem jött be, Bourdais mögött sok időt veszítettem, s bár a pontszerzésre még lett volna esélyem, a harmadik biztonsági autós fázist követő újraindításnál Nakajima kiűtött a versenyből.”

10. **Timo Glock** (kiesett) „Keményre sikerült a visszatérés! A rajtnál koccantam két másik kocsival, de ennek ellenére sok üzemanyaggal a tankban elég jó tempót mentem. A versenyemnek egy bukás vetett véget, de szerencsére megúsztam sérülés nélkül. Úgy érzem, hogy az alulkormányzottság miatt az autón még sokat kell dolgoznunk.”

11. **Takuma Sato** (kiesett) „Nagyon nehéz versenyen vagyunk túl. A rossz rajt után sikerült javítanom pár pozíciót. A versenynek ez a fázisa sok izgalmas pillanatot tartogatott számomra. Sajnálatos módon az első boxkiállítás után problémák miatt fel kellett adnom a futamot. Az pozitívum, hogy értékes adatokat sikerült gyűjteni az autóról.”

12. **Nelsinho Piquet** (kiesett) „Jól rajtoltam, javítottam pár helyet, de az indulást követő adok-kapok során többen is nekem jöttek, megsérült a kocsim, így nem tudtam befejezni az első futamomat. Csalódott vagyok, de sok új ismeretre tettem szert és nagyon remélem, hogy ezeket a szezon hátralevő részben hasznosítani tudom majd.”

13. **Felipe Massa** (kiesett) „Az első kanyarban a pálya szélén kötöttem ki, majd igyekeztem felzárkózni, de az egyik manővernél David Coulthard rám csukta az ajtót. Lehet, hogy azért, mert nem látott engem. A versenyemnek végül motorprobléma vetett véget, ami nálunk teljesen szokatlan. Mihamarabb utána kell járnunk a hiba eredetének...”

14. **David Coulthard** (kiesett) „Lehet, hogy Massa egy gyorsabb versenyautóban ül, de túl messziről próbálkozott az előzéssel. Az 1-es kanyarnál nem lehet kivitelezni egy olyan manővert, amivel próbálkozott. Tavaly én is elszúrtam itt egy előzést, aminek Alex Wurz látta kárát, de vállaltam érte a felelősséget. Remélem, hogy Felipe is ezt teszi.”

15. **Jarno Trulli** (kiesett) „Az akkumulátorom már a verseny legelején túlforrósodott, később pedig, amikor a boxba álltam, egyszerűen tönkrement. Nagy kár, hogy így alakult, mert egészen jól mentem. Könnyedén autóztam a pontszerzők között, így eredményesen kezdhettük volna az évet, de sajnos elszalasztottuk ezt a lehetőséget.”

Fisichella akár a pontszerzésre is alkalmasnak tartotta autóját, de a rajt utáni kavarodás megpecsételte a sorsát

16. **Adrian Sutil** (kiesett) „Az első néhány körben tartottam az előttem autózók tempóját és feljöttem a 13. helyre, de aztán gondok adódtak a hidraulikai nyomással. Visszamentem a boxba, ahol a versenyem véget ért. Hatalmas csalódás ez számomra, mert a dolgok alakulását látva talán előkelő helyen végezhattünk volna.”

17. **Mark Webber** (kiesett) „Rendkívül jól sikerült a rajtom, de aztán az első körben óriási volt a kavarodás. Valaki eltalálta Buttont, így le kellett húzódnom a fűre. A 3-as kanyarig egészen jól haladtam, de aztán az autóm bal hátsó része kapott egy ütést, azt hiszem Davidstól, és ezzel a verseny számomra sajnos be is fejeződött.”

18. **Jenson Button** (kiesett) „Jól rajtoltam, megelőztem Alonsót és utolértem Vettelt is. Amikor az 1-es kanyarhoz hárman vagy négyen értünk oda, a kocsim oldaldobozra érte Vettel autóját. Az incidens következtében megsérült a hátsó kerekeim. Azt hittem, hogy vissza tudok térni a boxba, de a bal hátsó trapézkar eltört, így feladtam a futamot.”

19. **Anthony Davidson** (kiesett) „Úgy gondolom, hogy önhibámon kívül kerültem két autó közé, ahol képtelenség lett volna elkerülni az ütközést. Nagy csalódás számomra, hogy csak ilyen rövid ideig lehettem versenyben. Az autó miatt is fontos lett volna, hogy be tudjuk fejezni ezt a versenyt, de sajnálatos módon ez nem sikerült.”

20. **Sebastian Vettel** (kiesett) „Valami miatt beragadtam a rajtnál, így az első kanyarba menet Kimi Räikkönen és Jenson Button között voltam. Megpróbáltam Kimi felé húzódni, hogy helyet adjak a jobb oldalon lévő Buttonnak, de a kanyarban valaki megütötte a kocsí jobb hátsó részét, így megpördültem, és sajnos belekeveredtem egy ütközés kellős közepébe.”

21. **Giancarlo Fisichella** (kiesett) „Nagyon sajnálom, hogy amiatt kellett rögtön az elején befejeznem a versenyt, hogy egy másik pilóta belerohant az autómba. Ez annál is inkább bosszantó, mert ezen a futamon akár a pontszerzésre is kínálkozott volna lehetőségünk. Nagyon csalódott vagyok, de remélem, hogy Malajzia jobban sikerül számunkra.”

22. **Rubens Barrichello** (kiesett) „Habár a mai verseny végkimenetele óriási csalódás, azt kell mondanom, hogy elégedett vagyok a hétvégével. Az autóból ki tudtuk hozni a legjobbbat, ráadásul egyértelműen látszott, hogy a gyárban dolgozó srácok kitűnő munkájának köszönhetően a kocsimban van potenciál. Malajziában szeretnénk jól szerepelni.”



gyakorlásokon a BMW-k kettős elsősége ejtette gondolkodóba az erőviszonyok kémlelőit. A kvalifikáción aztán nem a Ferrari, hanem a BMW vívott a McLarennel: Hamilton hajszálnyival csípte el a pole-t a gyors körében apró hibát vétő Robert Kubica elől. A mögöttes rajtsort a társak, Heikki Kovalainen és Nick Heidfeld foglalhatták volna el, a ferraris Felipe Massa azonban befurakodott kettejük közé, a negyedik kockába. A Toyota is két autóval képviseltethette volna magát az első tízben: Jarno Trulli a hatodik helyen zárt, míg Timo Glock kilencedik lett, de a tréning előtt végrehajtott váltócsere és Mark Webber feltartása miatt két, öt rajtpozíciós büntetést szabott ki rá a versenybírórság. A német esete miatt társa mögött a williamses Nico Rosberg, a Red Bullos David Coulthard,

illetve a torós Sebastian Vettel és a jerezi újításokkal főnixmadárként feltámadó Honda veteránja, Rubens Barrichello alkotta a felsőházat. A mezőny két aktív világbajnoka, Fernando Alonso és Kimi Räikkönen az alsóházban kötött ki. A spanyol a nem túl acélos Renault-val a 12. időt futotta, míg a finn alatt a második etapban megállt a Ferrari, szerelői a boxutca bejáratától eltolták a garázsig, ezért a versenybírórság nem engedte elindulni a zárószakaszban: az északi klasszis a rajtrács 15. helyére állt fel. A verseny még a kvalifikáció izgalmaít is felülmúlta, sőt! Noha Hamilton végig magabiztosan vezetve, gond nélkül zsebelte be karrierje ötödik győzelmét, s problémáktól mentes versenyt futott a másik két dobogós,

Heidfeld és a pódiumon életében először pezsgőző Rosberg is, a hátsóbb régióban bőségesen akadt történéis. Ezt jól szemlélteti a kockás zászlóig eljutó hét autó, tovább az a tény is, hogy a safety car háromszor járt a pályán. A megtizedelt mezőnyben Alonso a negyedik helyre jött fel, miután az utolsó előtti fordulóban visszaelőzte a kapkodásában a boxutcai sebességszabályozót egy pillanatra aktiváló Kovalaint. Mögöttük Barrichello végzett, akit a biztonsági autós fázis alatt végrehajtott második boxkiállásáért előbb tíz másodperces 'stop and go' büntetéssel sújtottak, majd utólag diszkvalifikáltak a versenyből. A brazil kálváriájából a williamses Kazuki Nakajima, továbbá a leintésig el nem jutó Torós



„Lehet, hogy Massa egy gyorsabb versenyautóban ül, de túl messziről próbálkozott az előzéssel.” (David Coulthard)



Sebastien Bourdais és Räikkönen profitált. A francia Champ Car bajnok negyedik is lehetett volna, de három körrel a vége előtt hajtóműve felmondta a szolgálatot, s a finn is kiesése után lett pontszerző. Noha az öt áldozatot követelő első kör, Kubica és Nakajima incidense, illetve Glock hatalmas bukása is komoly látványosságot szolgáltatott a nézők számára, a legérdekesebb csemege kétségkívül a fő favorit Ferrari leszerelése volt.

Massa már az első kör után orrkúpcsereére kényszerült, majd ütközött Coultharddal, végül motorhiba miatt kiállni kényszerült. Räikkönen felküzdötte magát az élmezőny mögé, talán a győzelemre is lett volna esélye, de nagy igyekezetében kétszer is megpördült és társához hasonlóan hajtóműproblémával fejezte be a viadalt. A Scuderia nyomokban sem emlékeztetett világverő együttesre...



»Csodálatos érzés volt első ízben fellépni az F1-es dobogóra, régóta vártam már erre a pillanatra. A csapat minden dicséretet megérdemelt, nagyon jó munkát végeztetek.«
[Rosberg]



SZÍNES

Koncertekkel igyekeztek fokozni az Ausztrál Nagydíj iránti érdeklődést a szervezők: a hétvége folyamán színpadra lépett a kontinensnyi ország egyik legnagyobb popcsillagának számító Vanessa Amorosi, illetve a legendás rockbanda, a Kiss is.

A Lewis Hamilton és Heikki Kovalainen alkotta McLaren-duó a főszponzor Vodafone szervezésében strandvetélkedőn vett részt. A két sofőr egy-egy, ausztrál focistákból és V8 Supercar-pilótákból álló csapat kapitánya volt: a több versenyszámból álló összecsapást a Hamilton által vezetett gárda nyerte.

David Coulthard begyűjtötte - na nem az első idei pontját, hanem a szezonra szánt alsóneműket. A Red Bull skótija az újságíróknak elárulta: évről évre Melbourne-ben szerzi be a versenyzői ruházatának szerves részét képező Holeproof Underdaks alsóneműket. A veterán sofőr saját bevallása szerint az idei évre 40 darabot spájzolt be...

Az Ausztrál Nagydíj hétvégéjének egyik legnagyobb csalódása a nemzetközi sajtó szerint is Nelsinho Piquet bemutatkozása volt. A Renault pilótája az utolsók között kullogott a szabadedzéseken, a kvalifikáción és - kieséséig - a versenyen is. "Nelson valóban gyengén szerepelt, de szerintem a folytatásban felveszi az F1 ritmusát." - mondta a Renault-főnök Flavio Briatore.

Nagyszabású évadnyitót adott a Red Bull péntek este Melbourne-ben: az eseményen a cég fennhatósága alá tartozó két istálló tagjai mellett számos híresség is részt vett. A végeláthatatlanul hosszú VIP-vendéglistán szerepelt Liev Schreiber színész, Peta Wilson színésznő-modell, a DJ-guru Carl Cox, és az amerikai rapper, Common is.

A melbourne-i paddock-ban feltűnt az ex-Minardi-főnök, az utóbbi két évet a Champ Carban töltő Paul Stoddart is. Az ausztrál pénzüember újfent bejelentkezett az F1-be, továbbá aláírásokat osztogatott azzal a tollal, amivel a napokban aláírták a Champ Car és az IRL egyesüléséről szóló szerződést. „Épp ott voltam, amikor Tony George és Kevin Kalkhoven aláírták a megállapodást, de nem volt náluk toll! Szerencsére ki tudtam segíteni őket!” - mondta nevetve a motorsport kalandor, aki árverésre bocsátaná az íróeszközt.

Ralizással hangolt az évadnyitóra az első teljes idényét megkezdő Toyota-pilóta, Timo Glock. A melbourne-i futam hétében a német sofőr a Werribee-rálpályán a kétszeres ausztrál bajnok, Neil Bates S2000-es Toyota Corollájával száguldozott.

Kazuki Nakajima nem úszta meg büntetlenül azt, hogy az utolsó biztonsági autós fázist követő újraindításnál hátulról eltrafált a BMW-s Robert Kubicát, aki emiatt feladni kényszerült a melbourne-i futamot. A Williams japán versenyzője az incidens miatt a versenybíróság döntése értelmében tíz rajtpozíciót veszít a Maláj Nagydíjon.

Végeredmény

1. Lewis Hamilton (M-M-S)	McLaren MP4-23	1:34,50,616
2. Nick Heidfeld (M-M-S)	BMW Sauber F1.08	+ 5,478
3. Nico Rosberg (M-M-S)	Williams FW30-Toyota	+ 8,163
4. Fernando Alonso (M-M-S)	Renault R28	+17,181
5. Heikki Kovalainen (M-M-S)	McLaren MP4-23	+18,014
6. Kazuki Nakajima (M-M-S-M)	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
7. Sebastien Bourdais (M-S-M)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	55. kör
8. Kimi Räikkönen (S-M)	Ferrari F2008	53. kör

Kiestek		
Robert Kubica (M-M-S)	BMW Sauber F1.08	47. kör
Timo Glock (S-M)	Toyota TF108	43. kör
Takuma Sato (M-M)	Super Aguri SA08-Honda	32. kör
Nelsinho Piquet (M-M)	Renault R28	30. kör
Felipe Massa (S-S-S)	Ferrari F2008	29. kör
David Coulthard (M-M)	Red Bull RB4-Renault	25. kör
Jarno Trulli (M)	Toyota TF108	19. kör
Adrian Sutil (S)	Force India VJM01-Ferrari	8. kör
Mark Webber (M)	Red Bull RB4-Renault	1. kör
Jenson Button (M)	Honda RA108	1. kör
Anthony Davidson (M)	Super Aguri SA08-Honda	1. kör
Sebastian Vettel (M)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	1. kör
Giancarlo Fisichella (M)	Force India VJM01-Ferrari	1. kör

Kizárva		
Rubens Barrichello (M-M-S-S)	Honda RA108	+52,453

Gumistratégia: M = középkevény S = puha

A vb állása

1. Lewis Hamilton	10 pont
2. Nick Heidfeld	8 pont
3. Nico Rosberg	6 pont
4. Fernando Alonso	5 pont
5. Heikki Kovalainen	4 pont
6. Kazuki Nakajima	3 pont
7. Sebastien Bourdais	2 pont
8. Kimi Räikkönen	1 pont

Csapatok	
1. McLaren	14 pont
2. Williams	9 pont
3. BMW	8 pont
4. Renault	5 pont
5. Toro Rosso	2 pont
6. Ferrari	1 pont



MELBOURNE

Az F1-re kiéhezett közönség mindig nagy szeretettel látja az év első futamának mezőnyét, a száguldó cirkusz első fellépése igazi látványosság az Albert Parkban. 2008-ban még a KISS is megtisztelte jelenlétével az eseményt, sőt a rockerekről az is kiderült, Raikkönennek és a Ferrarinak szurkolnak.



A FERRARI VISSZAVÁG

Räikkönen nyerte az izgalommentes sepangi futamot

A beharangozott eső elmaradt Sepangban, így a Maláj Nagydíj nem az akciódús versenyről, hanem egy kvalifikációs incidensről marad emlékezetes - ahol a győzelmet Kimi Räikkönen szerezte meg.

MS-BT

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling



Mindössze egy hetet kellett várni arra, hogy a mezőnyt alaposan megtrikáló ausztráliai évadnyitó után Malajziában folytatódjon a 2008-as világbajnokság. A száguldó cirkuszt tizedszer vendégül látó sepangi ring teljes pompájában fogadta a csapatokat, akik a porondmester Bernie Ecclestone szerint ugyanitt jövőre már villanyfényben körözhetnek majd. A forróság és a magas páratartalom miatt a legextrémebbnek számító helyszínen minden napra esőt jósltak a meteorológusok, de az végül nem érkezett meg - csak a betétfutamok résztvevőinek jutott a csapadékból. Pedig mint utólag kiderült, némi égi áldás jól tett volna a hétvége FI-es izgalmainak... A pénteki nyitódézéseket a Ferrarik és a McLarenek uralták, s csak a Red Bullos David Coulthard esete - a skót RB4-eséről a 13-as

kanyar szegélykövén leszakadt a felfüggesztés, ezért a versenybírószám elbizonytalanodott az autó biztonságosságát illetően - szolgáltatott némi beszédtemát. A szombat délelőtti utolsó gyakorlason a BMW-s Nick Heidfeld gyorsabb volt a Ferrariknál, a kvalifikáción viszont a melbourne-i kapituláció után bizonyítási vágytól fűtött olaszok nem kegyelmeztek az ellenfeleknek. A maranellóiak kisajátították az első rajtsort: a pole pozíciót az 1:35,748-as kört repesztő Felipe Massa szerezte meg, aki a zárószakaszban fél másodpercet vert címvédő márkatársára, Räikkönenre. A finn a második etapot hiába nyerte az egész hétvége legjobbjának számító 1:34,188-as idővel, a hajrában tehetetlennek bizonyult a szélvészgyors brazíllal szemben. A McLarenek a 3-4. helyen végeztek,

Sepang Sepang Inc. Circ.

A pálya hossza:	5,543 km
Versenytáv:	56 kör - 310,408 km
Időjárás:	száraz, napos
Levegő hőmérséklete:	30-31 fok
Aszfalt hőmérséklete:	38-46 fok
Elindult:	22 autó
Célba ért:	17 autó
Kiesett:	5 autó
Leggyorsabb kör:	Nick Heidfeld 1:27,418



1. **Kimi Räikkönen:** „A rajtnál nem tudtam megelőzni Felipét, de később, az első bokkiállásom előtt a maximumra kapcsoltam és sikerült átvennem tőle a vezetést. Ezután már nyugodt versenyem volt, a végén kíméltem az autót. Sajnálom, hogy Felipe nem ért célba, a győzelemnek viszont nagyon örülök, magam és a csapat miatt is.”

2. **Robert Kubica:** „A mozgalmas rajt után sikerült Nick és Jarno elé keverednem, onnantól fogva pedig végig a saját tempómat autózhattam. A Ferrari túl gyors volt, a mögöttem autózóktól pedig elszakadtam. Nem éreztem túl jól magam ezen a hétvégén, de az eredmény nagyon boldoggá tesz. Köszönetet mondok érte a csapatnak.”

3. **Heikki Kovalainen:** „A kvalifikáció után kapott büntetés fényében elégedettnek kell lennem a 3. helyezéssel, ráadásul szerintem a körülmények miatt ma nem is számíthattunk ettől jobb eredményre. A stratégiánknak köszönhetően zavartalan versenyem volt. A második kerékcsera után már biztonságra autóztam, javítani ügysem tudtam volna.”

4. **Jarno Trulli:** „Az első kanyarnál koccantam Heidfelddel, de utána jó versenyem volt. Lewis Hamiltonnal izgalmas csatát vívtam. Gyorsabb volt nálam, de 100%-ot nyújtottam és végül sikerült magam mögött tartani. Nagyszerű érzés, hogy egy ilyen kitűnő futamon sikerült visszatérnünk a pontszerzők közé. További javulásra számítok.”



5. **Lewis Hamilton:** „A rajtnál feljöttem az 5. helyre, de aztán beragadtam Webber mögé és sok időt veszítettem. Akár 3. is lehettem volna, de az első kiállásomnál gond adódott a jobb első kerék cseréjénél. A végén hiába küzdöttem, Jarnót már nem tudtam megelőzni. Egyébként Mark is, Jarno is kitűnően vezetett, jó volt küzdeni velük.”

6. **Nick Heidfeld:** „Örülök, hogy most először megfutottam a verseny leggyorsabb körét és 11 ponttal csapatunk eddigi legjobb eredményét szerezte, mégis vegyesek az érzelmeim. Az autó tempója nagyon, nagyon jó volt, a McLaren szintjén teljesítettünk. Ennyi pozitívum után szerintem érhető, hogy csalogódtunk vagyok a 6. hely miatt.”

7. **Mark Webber:** „A rajt után a 4. helyre keveredtem. Az első etapban minden jól alakult, a másodikban viszont gondjaim voltak a gyenge tapadás miatt. Próbáltam javítani, de a legfontosabb periódusban beragadtam Sato mögé, így képtelen voltam Heidfeld előtt maradni. Nehézkesen kezdjük az évet, de ez a 2 pont mindenképpen öröm számunkra.”

8. **Fernando Alonso:** „A legjobbat nyújtottam ma és elcsíptem az utolsó pontot. Normál versenykörülmények között teljesítmény terén hatalmas a lemaradásunk. A célunk jelenleg az, hogy megpróbáljunk pontokat szerezni a versenyeken. A következő teszteken keményen dolgozunk annak érdekében, hogy jobban teljesíthessünk.”

9. **David Coulthard:** „Az első szett abroncsom túlságosan szemszédett, ezért a verseny első szakaszában 9 másodpercet buktam, ami rendkívül bosszantó volt. A pályán óriási csú a forróság, de szerencsére később picit felhűsödött az ég, s ez javított a helyzetemen. Remélem, hogy a következő futam jobban sikerül majd.”

10. **Jenson Button:** „Örülök annak, hogy sikerült befejeznem a versenyt, mert rengeteg hasznos információra tettünk szert. A 10. pozícióval elégedett vagyok, szerintem híuen tükrözi az autó jelenlegi teljesítményét. Jó irányba haladunk és a fejlődés érdekében folytatjuk a kemény munkát. Jó folytatásban reménykedünk.”

11. **Nelsinho Piquet:** „Örülök, hogy eljutottam a kockás zászlóig, mert bármennyire szerettem volna, Melbourne-ben ez nem jött össze. Úgy látom, hogy egy szoros boly tagjai közé tartozunk, ezért csak tökéletes versenyekkel tudunk jó eredményt produkálni. Nehéz futam volt, de ma közelebb kerültem a társamhoz, ami biztató a jövőre nézve.”

12. **Giancarlo Fisichella:** „Úgy gondolom, hogy ma mindent megtettünk, ami tőlünk telt. A rajtnál számos pozíciót veszítettem, majd az első etapban szemcsésedtek az abroncsaim is. A bokkiállásnál állítottunk a szárnyon és kemény gumira váltottunk, ami javított a helyzeten. A versenytempóknk elfogadható, s ez ígéretes.”

13. **Rubens Barrichello:** „Az egész versenyen pocskék volt az autó balansza, így végig óriási alulkormányzottsággal küszködtem. A boxon áthajtós büntetés miatt is veszítettem egy pozíciót. Erről annyit, hogy sajnálom, de az igazság az, hogy a sebességkorlátozás végét jelző festés nem volt teljesen egyértelmű a boxutcában.”

14. **Nico Rosberg:** „A 16. rajthely miatt tudtam, hogy kockázatnom kell, ha épkézláb eredményt akarok elérni, de sajnos az első körben összeütköztem Glockkal, aki szerintem nem látott engem. Sajnálatos módon a koccanást nem sikerült kivédeni. Az autónk szerintem jól ment, de az bizony nem a mi hétvégénk volt...”

15. **Anthony Davidson:** „Semmiféle gondom nem volt, a gumik jól működtek és az autó is jól viselkedett. Sikerült kimaradnom az incidensekből és ahhoz képest, hogy milyen helyzetben vagyunk, szerintem elfogadható helyen végeztem. Azt kell mondanom, remek érzés volt a tavalyi Brazil Nagydíj óta először eljutni a célig.”

Vettelnek egyik pillanatról a másíkra gondjai támadtak a váltóval és a kormányszervóval, ezért félrehúzódtott, de ekkora már a motor is kigyulladt túlmelegedés miatt

16. **Takuma Sato:** „Az első etap jól sikerült, a másodikban viszont törmelekek miatt kisodródtam és rengeteg időt veszítettem. Sajnos óriási volt a forgalom körülöttem, így az utolsó szakaszban képtelen voltam felvenni a verseny ritmusát. Nagyon nehéz futam volt, de annak legalább örülhetünk, hogy eljutottunk a kockás zászlóig.”

17. **Kazuki Nakajima:** „Agresszív stratégiával próbáltam felverekedni magam a rajtrács végétől. A második etapban deflektet kaptam, korán kellett kereket cserélnem, így az első két, rövid etapot egy hosszú harmadík követte. A végén már csak szenvedtem, egyszer meg is pördültem és kíméltem a motort, hogy be tudjam fejezni a versenyt.”

• **Sebastian Vettel** (kiesett) „Egyik pillanatról a másíkra gondjaim támadtak a váltóval és a kormányszervóval, ezért félrehúzódtam, leparkoltam, de ekkorra a túlmelegedés miatt felgyulladt a motorom. A kiesésig egészen jól alakult a verseny. Az elején voltak problémák az alulkormányzottság miatt, de később javult a helyzet.”

• **Felipe Massa** (kiesett) „A 6-os kanyarnál rászaladtam a szegélykőre, ami megütötte az autót, a következő kanyarban pedig elvesztettem az uralmat felette, kicsúsztam és kiestem. Sajnálatos, hogy így alakult, mert szerintem ma kettős győzelmet is arathattunk volna. A csapat megmutatta, hogy jók vagyunk, így magabiztosan várom a folytatást.”

• **Adrian Sutil** (kiesett) „A versenyem már az elején befejeződött, amikor műszaki hibám támadt és kénytelen voltam leállítani a motort és leparkolni az autót. Mérhetetlenül csalogódtunk vagyok, mert sokkal jobb szezonkezdetre számítottam. Ausztráliában is korán befejeződött a versenyem és most is korán kiestem.”

• **Timo Glock** (kiesett) „A rajtom nem sikerült túl jól, majd a 14-es kanyarnál Nico Rosberg hátulról nekem jött. Amikor belenéztem a tükörbe, nem láttam, hogy közeledik, ezért nem is számítottam rá, hogy megpróbál megelőzni. Az incidens miatt eltört az autó hátsó felüggesztése, így a mai egy roppant rövid munkanap volt számomra.”

• **Sebastien Bourdais** (kiesett) „Jól rajtoltam, de aztán beragadt a váltóm. A 4-es, 5-ös és 6-os kanyarokban pozíciókat veszítettem, majd a pálya piszkosabbik felére kerültem. Ekkor elvesztettem az irányítást az autó felett, kipördültem és a kavicságýban kötöttem ki. A verseny ezzel sajnos be is fejeződött számomra.”



Heikki Kovalainen gyorsabb volt Lewis Hamiltonnál, viszont a párost öt-öt rajtpozíciós büntetéssel sújtotta a versenybíróóság. Az ok: az edzést a 7. helyen záró Heidfeld és a 9. időt autózó renault-s Fernando Alonso panaszt tett, mondván, a levezető kört autózó brit és finn akadályozta a hajrájában az utolsó gyors körben. A büntetések miatt a rajtrácson a toytotás Jarno Trulli foglalhatta el a harmadik kockát, mellé a BMW-s Robert Kubica sorakozhatott fel. A panaszosok közül Heidfeld a Red Bullos Mark Webberel a harmadík, míg Alonso Kovalainennel a negyedik soron osztozkodhatott. Az első tízbe befért a másik Toyota, Timo Glock is, aki Hamilton mellől várhatta a kialvó piros fényeket. Vasárnap Massa a rajtnál visszaverte Räikkönen támadását, de komolyabb előnyre nem tudott

szert tenni, így az első bokkiállásnál egy szupergyors idővel tovább pályán maradó finn megkaparintotta a vezetést. Mivel a brazil a 30. körben a 8-as kanyarnál kicsúszott és a kavicságýban maradt, a címvédő senkitől sem zavartatva, a végén a motort is kímélő üzemmódba kapcsolva autózott el pályafutása 16. győzelméig. A második helyen közel 20 másodperces hátránnyal Kubica végzett, aki a 2006-os Olasz Nagydíj elért harmadík helye óta először állhatott dobogóra, míg a McLaren mundéjának becsületét a harmadikként leintett Kovalainen védte meg. A lengyel és a finn a verseny zömét egyaránt magányos autókázással töltötte. A dobogósok mögött a Toyotát megörvendeztetve Trulli végzett: a japán csapat legutóbb a 2006-os Francia Nagydíjon ért el

hasonlóan előkelő eredményt, s az olasz sofőr érdemeit növeli, hogy maga mögött tudta tartani Hamiltont. A brit talán jobb helyen is végezhetett volna, de első szervizekor a jobb első kerék cseréjénél felmerült problémák miatt hosszú időn át rostokolt a boxban. A pontszerző zóna a verseny legjobb körét jegyző Heidfelddel, valamint Mark Webberrel és Alonsóval egészült ki: a spanyol mindent megpróbált az ausztrál ellen, de az R28-as lassabbnak bizonyult az RB4-esnél. A viadal nagyobb incidens nélkül zajlott, csak Glock és a williamses Nico Rosberg koccanása érdemel említést. Az esetnek a toytotás látta kárát, aki kiállásra kényszerült, míg a további kiesők közül Seb Bourdais kicsúszás, Adrian Sutil és Seb Vettel pedig műszaki hiba miatt adta fel a futamot.



A Honda
10. és 12. helye
továbbra
is nagy
csalódás
a gyár
vezető-
ségének.



1. Kimi Räikkönen (H-H-M)	Ferrari F2008	1:31,18,555
2. Robert Kubica (H-H-M)	BMW Sauber F1.08	+ 19,5
3. Heikki Kovalainen (M-H-M)	McLaren MP4-23	+ 38,4
4. Jarno Trulli (M-M-H)	Toyota TF108	+ 45,8
5. Lewis Hamilton (M-M-H)	McLaren MP4-23	+ 46,5
6. Nick Heidfeld (M-H-M)	BMW Sauber F1.08	+ 49,8
7. Mark Webber (H-H-M)	Red Bull RB4-Renault	+ 1:08,130
8. Fernando Alonso (M-H-M)	Renault R28	+ 1:10,041
9. David Coulthard (M-M-H)	Red Bull RB4-Renault	+ 1:16,220
10. Jenson Button (M-H-M)	Honda RA108	+ 1:26,214
11. Nelsinho Piquet (M-H-H)	Renault R28	+ 1:32,202
12. Giancarlo Fisichella (M-H-H)	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
13. Rubens Barrichello (H-M-M-M)	Honda RA108	+ 1 kör
14. Nico Rosberg (M-M-H)	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
15. Anthony Davidson (M-M-H)	Super Aguri SA08-Honda	+ 1 kör
16. Takuma Sato (M-M-H)	Super Aguri SA08-Honda	+ 2 kör
17. Kazuki Nakajima (M-M-H)	Williams FW30-Toyota	+ 2 kör
Kiestek		
Sebastian Vettel (M-M)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	39. kör
Felipe Massa (H-H)	Ferrari F2008	30. kör
Adrian Sutil (H)	Force India VJM01-Ferrari	5. kör
Timo Glock (M)	Toyota TF108	1. kör
Sebastien Bourdais (M)	Toro Rosso STR2B-Ferrari	1. kör

Gumistratégia: M = középkevény H = kemény

1. Lewis Hamilton	14
2. Kimi Räikkönen	11
3. Nick Heidfeld	11
4. Heikki Kovalainen	10
5. Robert Kubica	8
6. Nico Rosberg	6
7. Fernando Alonso	6
8. Jarno Trulli	5
9. Kazuki Nakajima	3
10. Mark Webber	2
11. Sebastien Bourdais	2

Csapatok	
1. McLaren	24
2. BMW	19
3. Ferrari	11
4. Williams	9
5. Renault	6
6. Toyota	5
7. Red Bull	2
8. Toro Rosso	2

SZÍNES

Felipe Massa saját maga 10., a Ferrari fennállásának 196. rajtelsőséget szerezte Sepangban, míg a Scuderia 760. futamán Kimi Räikkönen 16., csapata 202. győzelmét aratta.

Házi rekordot állított fel Sepangban a BMW-Sauber istálló, az együttes 2006 óta datálódó fennállásának legeredményesebb versenyét futotta. A bajorok Robert Kubica 2. és Nick Heidfeld 6. helye révén 11 pontot gyűjtöttek.

Kazuki Nakajima Robert Kubica melbourne-i kiütése miatt tíz rajtpozíciós büntetést kapott Sepangra, így a Williams pilótája a 18. helyen zárta a kvalifikációt és a mezőny végéről rajtolt. A fiatal japánnal kapcsolatos érdekesség, hogy édesanyja és édesapja, az ex-F1-es Satoru elutaztak a nagydíjra, de a fiatal sofőr mivel nem szereti, ha körülötte sűrűnek-forognak, így a tribünről szemléltek az eseményeket.

Mivel David Coulthard RB4-eséről Melbourne után Sepangban is leszakadt a felfüggesztés, az FIA részletes műszaki indoklást kért a csapattól annak igazolására, hogy az autó nem balesetveszélyes. A gárda elkészítette a kért dokumentációt, s bár döntés a hétvége folyamán nem született, a versenybírók engedélyezte az RB4-esek indulását.

Folytatódott Rubens Barrichello Ausztráliában elkezdődött boxutcai misérijája: a Honda brazilját Melbourne-ben előbb 'stop-and-go' büntetéssel sújtották, majd utólag kizárták egy rosszul időzített szerviz miatt, míg Sepangban a veterán sofőr túl gyorsan hajtott a boxutcában, így áthajtasos büntetéssel volt kénytelen szembenézni.

Malajziában sem volt túl szerencsés a Toro Rosso színeiben versenyző négyszeres Champ Car bajnok, Sebastien Bourdais. A Melbourne-i negyedik helyét a futam hajrájában elveszítő franciát az első edzésen négyezer eurórá büntették boxutcai gyorsajtás miatt, míg a verseny mindössze néhány kanyarig tartott számára: váltóhiba miatt kipördült és feladta a futamot.

Kalandos körülmények között jutott el Sepangba a Toyota versenyzője, Timo Glock, aki járártörések és késések miatt nem kevesebb, mint 40 óra alatt jutott el Melbourne-ből a következő futam helyszínére. A német 26. születésnapját Sydney repterén rostokolva töltötte, míg később Malajziában, csapata társaságában Toyota-alakú tortával ünnepelt.

Miután Felipe Massa Melbourne után Sepangban is kiesett, a paddock-ban arról kezdtek pletykálni, hogy a Ferrari idő előtt útlatpút köt a három éves szerződéssel rendelkező brazil talpára. A vörösökkel Sebastian Vettelt és Fernando Alonsót is hírbe hozták, míg az érintett dél-amerikai hevesen cáfolta a találgatásokat.

SEPANG

A pálmákkal övezett maláj pályán a korábbinál enyhébb, a versenyzőket és a nézőket azonban még így is alaposan megkínzó meleg fogadta a mezőnyt. Felüdülést legfeljebb a csodaszép helybeli lányok, a Formula Unák és a gridgirl-ök látványa jelenthetett, no meg az esti séta a közeli Kuala Lumpurban.



TÁVOL
EURÓPÁTÓL

Malájziai tapasztalatok - nem csak F1-es szemmel

Az átlagos F1-rajongó el sem tudja képzelni, hogy az élmények mellett miféle terheket jelent a csapatoknak és az őket kísérő kiszolgáló-egységeknek, újságíróknak a száguldó cirkusz globális volta. A világ legnézettebb autóversenyének maláj futamát ebből a szempontból is megvizsgálta kollégánk, amikor Sepangba, a sorozat második erőpróbájára utazott.

Bethlen Tamás



Ha valaki nem magángéppel, vagy első osztályon vág neki a több mint 10 000 km-es útnak (márpedig az F1-ben csak nagyon kevesen engedhetik ezt meg maguknak), fel kell készülnie a legrosszabbra. Hiába fizet ki ugyanis több százezer forintot a repülőjegyért, csak egy kényelmesnek alig nevezhető ülést kap a pénzéért, amelynek használatát rosszabb esetben két oldalról két testes, jól megtermett utastárs is megnehezíti. Ahogy kinyílnak azonban a még mínuszokban, Európában bezárt ajtajai az óriási repülőgépnek, és megcsapja a párás, meleg levegő az utazót, jobb kedvre derül, és gyorsan mindent elfelejt, ami mögötte van, helyette a várható kalandokra és élményekre koncentrálni. A reptér melletti palmaerdő látványa például fantasztikus. Az istállók többsége a Kuala Lumpur International Airporttal szomszédos Pan Pacific

nézhetek farkasszemet. Ahogyan kihúzom a földig érő ablakokból a függőnyt, előjött belőlem azonnal a turista-ösztön, vadul fotózni kezdek. Az ikertornyok egyébként fényképezőgép-mágnesként működnek: aki csak a környékére kerül, mobillal, kompakt gépekkel, profi masinákkal, de mindenki kattogtat. A látvány alulról is elkápráztató, főleg az esti díszvilágítás fényeivel fest máigusan az építmény. Hogy az F1-es hangulat se hiányozzon, arról - a helybeliek nagy örömére - a BMW Sauber F1 Team utazó témaparkjában a közelben sikoltozó Forma-1-es motor hangja gondoskodik. A pályára péntek reggel kerülök ki, a szálloda taxisa a nézők számára fenntartott bejáratnál áll meg, ami ugyan elég messze van a sajtóközponttól és a paddocktól, de az oda vezető út éppen alkalmas arra, hogy megismerjem a jellegzetes napernyőkkel fedett

sátrakban időznek a csapattagok, a széles paddockban a forróság miatt csak az flangál, akinek nincsen semmi dolga, vagy mikrofonnal, kamerával, fényképezővel éppen hírességekre próbál vadászni. Én is gyűjtöm a portrékat, a zöldbe öltözött Ross Brawn, a Ferrari-egyenruhát már nem használó Jean Todt, a Force India tulajdonosa, Kovalainen szülei, Eddie Irvine nővére (vajon mit is csinál itt?), Matt Bishop, az F1 Racing volt főszerkesztője új munkaruhájában, a McLaren egyenpolójában - ők mind-mind újdonságot jelentenek számomra. A hosszú séta után szinte megváltás a sajtóközpont hús levegője, itt közel 300 újságíró 6 sorban, 144 hatalmas plazmatévének követi a pályán zajló eseményeket. Aztán amikor elcsendesülnek a motorok, a laptopok billentyűinek jellegzetes kalapáló hangja tölti be az óriási termet. Itt találjuk meg egymást Faragó



Ha valakinek szerencséje van, és a helyszínen nézheti meg a maláj versenyt, az ország természeti és építészeti szépségeit se hagyja ki. A kis képeken például a királyi palota és egyik őre látható

hotelben foglal ágyat (külön zászlóerdő és felirat üdvözlí a csapatokat!), az újságírók akkreditációját is itt kell átvenni. Mivel az ötcsillagos szálloda árai aránylag borsosak (60 000 Ft/éj), és a szobák hamar meg is telnek, sokan az 50 kilométerre fekvő Kuala Lumpurból indulnak - én is ezt teszem. A taxiból gombamód burjánzó, frissen épülő városrészeket, tengernyi családi házat lát az ember, a sokmillió nagyvárosban viszont már felhőkarcolók sokasága varázsolja el a nézelődőket. A szállodám a központi park mellett áll, én a 30. emeleten kapok szobát. A várost gyönyörűen belátni, de ami ennél is fontosabb, a szobám ablakából pontosan a híres Petronas-tornyokkal

lelátókat, és egy kicsit bekuklanthassak a maláj nézők közé. Akik pénteken és szombaton 25-30 ezren, vasárnap közel 100 ezren látogattak ki a sepangi létesítménybe. A belépőjegy egyébként a fővárosból történő kiutazással együtt már 180 ringgitból, nagyjából 10 000 forintnyi összegből megoldható, de aki autóval jön, kevesebből is kigazdálkodhatja a dolgot, hiszen a benzin literenkénti ára átszámítva alacsonyabb 100 forintnál. (Ne felejtsük: Malájzia olajhatalom.) A tűző napsütésben és a SpeedCar széria rekedt, de vonzó hangjai kíséretében egy szűk folyosón érek át a boxutca mögötti területre, amelyekről természetesen hiányoznak a kamionokból kreált motorhome-ok. Helyette meglehetősen szerény üvegkalitkákból és

Andrással, az RTL Klub riporterével, illetve Szabó-Biczók Szilárddal, az operatőrrel is. Mivel ők már nagyon rég járják a világot, sokat tudnak az F1-ről és a nagydíjak írott-íratlan viselkedési szabályairól, nemeg a friss pletykákról, de arról is szívesen beszélnek, ki a magyar, vagy magyar származású az F1-ben. Szerelőkről, felszolgálókról, újságírókról, sajtósokról derül ki hamar, hogy akár saját anyanyelvemen is beszélgethetek velük. . . Hirtelen ötlettől vezérelve egy fotós buszba is beülök, hogy a kicsit álmos ebéd utáni hangulatban a belső szervizúton legalább kocsival végigjárjam a pályát. Bár nincs mellényem és a nyakbavalóm sem jogosított rá, gond nélkül körbeme gyünk, és nem egy helyen

csodálkozom: soha nem gondoltam volna, hogy meredek emelkedője is van Sepangnak. A fűre festett maláj lobogó előtt felbátorodom, és még ki is szállok egy pár fotót készíteni, az éppen edző GP2 ázsiai mezőnyéről. Örööm azonban csak addig tart, amíg oda nem jön hozzám egy fiatal fényképész, és rá nem kérdez, fotós vagyok-e. Mert ha nem, máris feljelent - mondja. Neki ez kötelessége, állítja, ha nem dob fel, ő kerülhet bajba. Hiszek neki, és gyorsan

Nagy kár, hogy a mezőny eléggé szegényes, így még sok idő kell ahhoz, hogy megszeressék a nézők Alesi, Herbert, Lehto legújabb játékszereit. A szombati napon a népes Paddock Club csapattal együtt én is bejuthatok boxutcába, itt megcsodálhatom az idei új biztonsági autót, nemeg a kirájozó Petronas-lányokat, akikkel mindenki vadul fotózkodni kezd. A mókás az a dologban, hogy a nézelődő családfők

csak nem tetszik a csapattagoknak, sátrak és ernyők alá húzódnak, innen mondják el gyakran sablonosnak tűnő mondataikat a hírekre minden pillanatban éhes kollégáknak, leginkább a tévéseknek. A sajtósok rángatják a versenyzőket nyilatkozatról-nyilatkozatra, ezúttal a McLaren-versenyzők által feltartott Heidfeld és Alonso esete jelent izgalmat. Amíg a versenybíróság döntést hoz az ügyben, van idő a környezet fényképezésére is: nem sok F1-es helyet

európaiak foglalják el őket, aki már ült bennük, csak dicséri a maláj-kínai konyhát, na és persze a magyar pénztárcával is nevétségesen alacsony árakat. A reggel már a pakolással telik, és mivel a futam csak 3-kor kezdődik, egy kicsit elhúzom az időt. Még egyszer kimegyek a Petronas-tornyokhoz, ezúttal urasan, a szálloda elektromos kocsijával. Így történhet meg, hogy az ülésből lekászálódva megtalál egy árus, és addig nem hagy békén, amíg nem veszek tőle egy Rolexet. (Hiába mondom, hogy nem tetszik, és nem kell, az 1000 ringgitos induló árból végül 50 lett, de valószínűleg még így is jót keres rajtam. Hogy ennek ellenére is túl sokat fizettem, arra az első használat után széteső óraszíj jelenti a bizonyítékot, persze már itthon...) A pályára utolsó nap taxi-vonat-médiabusz átszállásokkal érkezem, de ezúttal már több mint 2 óra az út: az utolsó szakaszon óriási dugó miatt állt a forgalom. A tömött lelátók előtt zajló rajtceremóniát és versenyt a sajtóközpontból nézem. Ráilkönen győz, de Hamilton is kap tapsot a kollégáktól. Az ausztrál futamhoz fogható izgalmak sajnos elmaradtak, a start utáni kavarodáson, az első boxkiállásokon, és Massa kicsúszásán kívül nem nagyon történik említésre

érdemes esemény Sepangban. A dobogó után lerohanok a paddockba, még egyszer utoljára. Ott ezúttal új dolgokat látok: megfigyelhetem, hogyan pakol villámgyorsan az F1. A Renault csapatának a futam fél 5-ös leintése után állítólag már 7-kor indul a gépe, de a többiek is alaposan behúznak. Látok konténerbe rakodott konyhát, gumimelegítő-csomagolást, fotózom azt, hogyan rendeznek egy-egy hatalmas dobozba mémöki precizitással mindenféle szerszámot (fotók és rajzok segítik őket), majd az egészet hogyan targoncázzák el. A nagy melegben mindenkiről ömlik a víz, talán ez lehet a személyzet számára a hétvége legnehezebb része. Kint száradtak az overallok is, a nyilatkozó versenyzők közül talán csak Trulli nem vetette le még a sajátját, annyi interjút kell adnia a váratlanul előkelő helyezés miatt. Mivel a targoncák és a kerekcsatlósok között már veszélyben vagyok, egy kicsit megint kisettenkedek a pályára. A lelátók üresek, csak a domboldalokon hagyott nagy szemét emlékeztet arra, hogy itt pár órája versenyt futottak. Az utolsó nappali F1-es versenyt. Amelynek jó volt a részesének lenni, akármennyire is lehangoló az előttem álló hosszú hazaútra gondolnom.



A sepangi pálya paddockjának egyik eddig ismeretlen arca a rámolós. A futam utáni óriási jövés-menés és targoncázás veszélyessé teszi a nézelődést

visszatérek a paddockba, de közben végiggondolom, milyen nagy lehet a konkurenciaharc a profik között, ha ennyire védik pozícióikat. Az itteni Porsche Kupa népes mezőnyének technikáját is megnézem a betétversenyek számára fenntartott területen, ugyanitt található a Formula BMW ázsiai verziójának központja, és az európai szemnek még szokatlan SpeedCar sorozat nyers autóiak sátra. Csoda, ahogyan ezeket az ormótlan lemezkarosszériás szörnyeket javítgatják, pillanatok alatt kikapják a hűtőt, a motort, a váltót, és dobják be az újat.

legtöbbször a feleségük kezeibe nyomják a fotómasinát, hogy ők örökössék meg a csinos hölgyek egyikével összekapaszkodó F1-fanokat. A pitlane-ben az is meglepő, hogy a Ferraritól a Renault-ig rengetegen állnak, aztán szinte senki. A Toyotánál már olyan súlyos a helyzet, hogy egy külön lány ajánlhatja a vendégeknek, hogy jöjjenek nyugodtan közelebb, akár egészen be a garázsba. Délután aztán megtudom, milyen egy maláj trópusi eső: forró és sokáig esik. Az F1-es időmérőre nem jut belőle, de nem sokkal utána rákezd, és változó intenzitással hullik. Ez megint

szegélyeznek pálmák, és nem sok paddockban repdesnek egzotikus dalos madarak, itt ez is téma lehet. Ahogyan érdekes Ron Dennis és Bernie Ecclestone feltűnése, hiszen a McLaren főnöknek már többen is a távozásáról beszéltek (végül kiderült, testvére halála miatt érkezett később), míg az F1 uráról azt feltételeznék az ember, hogy kora miatt már nem feltétlenül vesz részt az összes versenyen. De nem. Este már vonattal megyek haza, a reptérről mindössze 28 perc az út, de az állomásról a szálloda helyett Kuala Lumpur kínai negyedéhez taxizok - mindenki azt tanácsolja, itt vegyek ajándékokat. A körülmények a magyarországi kínai piacokéhoz hasonlítanak, szűk utcáskákon a világ gagyiját árulják, megtűzdelve a luxusmárkák mélyen színvonal alatti utánzataival. Este kilenckor is nagy a hőség, ehhez ráadásul még hozzájönnek a napközbeni esőből maradt pocsolások, meg az egymást lökdöső tömeg. A félreeső helyeken persze akadnak éttermek is, nagyjából fele-fele arányban helybéliek és

SZIMBÓLUM

Az építtető Petronas kőolajtársaság nevét viselő 452 méter magas, Kuala Lumpurban, Malajzia fővárosában található Petronas ikertorony 2003-ig a világ legmagasabb épülete volt azon a ranglistán, amely a magasságot a főbejárat és a strukturális tetőpont különbségében határozza meg. A két tornyot 172 méter (41. és 42. emelet) magasságban egy kétszintes acélhíd (ún. Skybridge) köti össze. Ez az 58 méter hosszú, 750 tonnás híd 2000-től a nyilvánosság számára is látogatható. A tornyok otthont adnak több bevásárlóközpontnak, a Petrosains természettudományi múzeumnak, a Malaysiai Filharmonikusok koncerttermének, egy képzőművészeti galériának és számtalan irodának. Különösen impozáns az itt található Suria KLCC bevásárlóközpont a maga luxusüzleteivel és vendéglátóipari egységeivel.



GPshop

Eredeti Forma 1-es és WRC termékek egyedülállóan széles választéka

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

Üdésünkbe várhatóan aprilis folyamán érkeznek a termékek. 2002. Budapesti Fő u. 126. Tel: 06 70 254 7906



www.GPShop.hu
Motodroma Kft.

Jó szurkolást kívánunk!

JOBB IDŐBEN, JOBB HELYEN?

A Red Bull Racing ausztrál pilótája, Mark Webber a legtöbb rajongó szemében a „futottak még” kategóriába tartozik, de ez a szemlélet teljesen figyelmen kívül hagyja a 31 éves sportember emberfeletti erőfeszítéseit.

Hárpáthy Zoltán

Getty Images

Mark Webbernek sem tetszik az eredmények nélküli körözgetés

Sokan az új-zélandi Chris Amonhoz hasonlítják Webbert, aki a hatvanas és hetvenes években szerepelt a Formula-1-ben, viszont hatalmas balszerencséjének köszönhetően soha nem sikerült győznie. Mario Andretti szerint Chris Amon olyan jóban volt a szerencséjével, hogy ha netalán temetkezési vállalkozó lett volna belőle, akkor minden valószínűséggel mindenki örökké élne... Amon annyira megelégtelte sikertelenségét, hogy 1976-ban visszavonult szülőhazájába, és azóta is farmerként él. (Habár aktívan kivette a részét a Taupo A1 GP pálya létrehozásában)

Webbert érthető módon ingerli az ilyenfajta összehasonlítás, hiszen senki nem szembesül szívesen azzal a ténnyel, hogy semmilyen számottevő sikert nem érhet el foglalkozásában. Mark karrierjét szemlélve viszont nyilvánvaló, hogy mindig talpra állt a nehéz helyzetekben. A New South Wales-beli Queanbeyan-ban született Mark először a helyi Rugby League-

ben játszott, ám a motorsport érdekelte igazán, először két-, majd négy keréken kezdett el versenyezni. Gyerekkori hősei ennek megfelelően Kevin Schwantz és Alain Prost voltak. A helyi bajnokságokban elért eredményei alapján (a későbbi barátjének,



Álomkezdés a hazai pályán: Mark Webber első futamán két pontot szerzett a Minardinak

Ann Neal-nek a segítségével) sikerült az ausztrál Sárga Oldalak támogatását megnyerni és Európába költözni, ahol 1995-ben és 1996-ban Angliában megnyerte a Brands Hatch-i Formula Ford Fesztivált. Ennek ellenére Mark még mindig anyagi problémákkal küszködött és majdnem abbahagyta a versenyzést, ám a híres rögbijátékos, David Campese anyagi

A modellszakmában is járatos srácnak nem esik nehezére a szereplés



segítségével ismét megmutathatta mire képes. Nyert a brit F3-ban, majd 1998-1999-ben az AMG Mercedes sportautócsapatában talált helyet magának. Ebben a sorozatban viszont nem volt hosszú a karrierje, hiszen az 1999-es Le Mans 24 órás futamon egy tervezési hiba következtében hatalmasat repült (és bukott), mire a Mercedes kiszállt a sorozatból. Mark az

művelni: olyan rajtpozíciókba kvalifikálva a sötétzöld autót (például 3. hely Braziliában), amelyre még Eddie Irvine sem volt képes. A futamokon azonban a Jaguar nem volt elég gyors, hogy az élen maradjon (túlságosan agresszíven falt a gumikat), így alakult ki az a kép Webberről, hogy jó az időmérő edzéseken, ám nem elég hatékony a versenyeken. Mark balszerencséjének tudható be, hogy az ezt követő években a csapatok üzleti és politikai körülményeinek köszönhetően is mindig ilyen „sajátosságokkal” rendelkező autókkal kellett kínlódnia: 2004-ben a Jaguar utolsó szezonjában, 2005-ben a Williams és a BMW „házasságának” utolsó évében, 2006-ban a Williams szélcsatornájának hibájából, és tavaly, Adrian Newey gyors, ám törekény RB3-as Red Bulljában.

Sajnos az F1 világában a kialakult véleményt valóságként kezelik, így az ausztrál fiúnak nehéz feladat lesz meggyőzni a kételkedőket. Aki viszont higgadtan kezeli a tényeket, elismeri, hogy Mark nem rossz pilóta és egy csepp szerencséjével győzelmekre is képes. A tavalyi év folyamán hétszer kényszerült feladnia a küzdelmet, amelyből hatszor műszaki hiba, Fujiban pedig (második helyről) a Hamilton és Vettel-féle újonc-manővereknek köszönhetően. Ennek ellenére Nürburgringen pódiumra állhatott, és gyakran kvalifikálta a Red Bullt az első

tízbe. A téli periódus alatt keményen edzett, novemberben ismét megrendezve a Mark Webber Tasmanian Challenge-t, a Tazmániában zajló extrém hegymászó-gyalogló-kerékpár-kajak túrát, amely a Leukémia Alapítványnak és a tazmán ördög (egy kihalófélben lévő helyi állatfaj - a szerk.) megmentésére gyűjt pénzt. Hozzáértők szerint az új F1-es szabályzat kedvezni fog Webbernek, akinek a vezetési stílusa simán alkalmazkodott a kipörgésgátló és elektronikus motorfék hiányához. A tesztek alatt teljesített köridők alapján Mark-ot a 9. leggyorsabbnak becsülik, Raikkönen, Kovalainen, Massa, Hamilton, Rosberg, Alonso, Nakajima és Vettel után. A Red Bull a hatodik leggyorsabb autó a Ferrari, a McLaren, a Williams, a Renault és a Toro Rosso után és a megbízhatósággal sem volt ezidáig túl sok gond. Mindezeket persze csak a teszteken elért köridők alapján kalkulálták ki az újságírók, nem számítva, hogy eső, műszaki hibák, stratégia és incidensek mind-mind megkavarhatják a kártyákat. Sokan bíznak tehát abban, hogy fordul az ausztrál versenyző szerencséje, de ha az elkövetkező három-négy évben csak nem lesz számottevő javulás, akkor a pilóta saját bevallása szerint: „Felejtsek el, hogy csak itt körögegetek.” Mi azért reméljük, hogy másképp alakul, és nem a huszonegyedik századi Chris Amont tisztelhetjük Webberben...

APUKA

(Mésaáros Sándor)

Míg Lewis Hamilton édesapja, Anthony a nyomulósabb F1-es szülők mintaképe, addig Mark Webber papája, Alan maga a visszafogottság. Az egykori autó- és motorkereskedő tavaly tíz futamon is ott volt, de meg fotót is ritkán látni róla. „Általában a Red Bull garázsának hátsó részében töltöm a hétvégéket a sráccal, akiket már több mint tíz éve jól ismerek, még a Paul Stewart Racing korszakából. Élvezem a társaságukat.” - mondta az idősebb Webber a Red Bulletin ausztráliai kiadásának.

Az apuka nem szól bele fia munkájába, s bár napközben csak centikre vannak egymástól, kizárólag a pályára jövet-menet társalognak egymással: „Keke Rosberg és Nelson Piquet valószínűleg sok hasznos tanácsot tud adni a fiának, én viszont nem tudok segíteni neki. Legutóbb talán F3-as korában volt hozzáfűznivalóm a munkájához. Mark éles eszű, jó fej srác, de azt már korán megtanítottam neki, hogy ha egyszer is földhöz vágja a sisakját, vagy dührohamot kap, csomagolunk és indulunk haza.”

Webber papa saját bevallása szerint nem vágyik többre a neki jutott „15 percnyi” hírnévnél és sok hasonlóságot talál - elsősorban humor terén - fia és maga között. De vajon mit gondol arról, hogyan vélekedik róla az utód? „Remélem nem megyek az agyára! Szerintem azt mondaná rólam, hogy megtanítottam neki, mennyire fontos a becsületesség és az őszinteség. Meg persze azt, hogy a humor is roppant fontos, de amikor

szükséges, komolyan kell lenni.” - fogalmazott Alan. Az idősebb Webber reméli, hogy 2002-ben debütált, legjobb eredményként két harmadik helyezést jegyző fiacskája idén végre megmutathatja, hogy mire képes valójában:

„Mark jó munkát végez, de teljesítményének értékelésekor figyelembe kell venni, hogy még egyszer sem kapott győztes autót. Remélhetőleg idén változik a helyzet!” - mondta a bizakodó édesapa.



TALPRA ÁLLHAT-E A TOYOTA?

Todt, Brawn és Alonso helyett

Amikor e sorokat írom, Jarno Trulli csodálatos versenyzéssel öt pontot hozott el Malajziából, ami az előző két harmatgyenge szezon és a Toyota F1-ből való kivonulásáról elhintett pletykák után fény az alagút végén.

FL, Toyota



Évek óta ugyanaz a kérdés vetődik fel minden F1-hez kicsit is konyító emberben: hogyan lehet az, hogy a Toyota ilyen hatalmas - idén 400 millió dolláros - éves költségvetésből képtelen sikeres autót építeni? Pedig nem lehet azt mondani, hogy az autósportban nem bizonyítottak már, gondoljunk csak a rali vb-re, vagy épp az óceánon túli sorozatokra. Miután „a szakma” 2002 óta minden évben a nagy durranásra várt, a mostani idény kezdetén már hajlamosak voltunk - függetlenül attól, hogy szimpatizálunk-e a japán gárdával vagy sem - megmosolyogni őket. Egyrészt, mert tavaly mindössze 13 pontra futotta erejükből, amíg a szintén Toyota motorral ellátott kliens csapat, a Williams 33-at gyűjtött be! Másrészt pedig - bár nem verték nagydobra, 2008-ra igenis meg akarták szerezni (Jean Todtton túl) a zseniális ex-Ferrari technikai igazgató Ross Brawnt, és kivetítették hálójukat

Fernando Alonsóra is, végül azonban egyikőjük sem fogadta el a kölni székhelyű csapat nagyvonalú ajánlatát! Hogy miért nem? Milliós válasz létezhet attól kezdve, hogy Brawn személyes okokból csak angliai bázisú gárdához volt hajlandó csatlakozni, vagy hogy Alonso szíve az első perctől kezdve a már jól ismert Renault közeghez, illetve a számára „védelmet” nyújtó Flavio Briatoréhez húzott. Nyilván azonban ott motoszkált a fejekben az is, hogy miért nem tudtak javítani olyan kiváló szakemberek, mint Ove Andersson, André De Cortanze, Gustav Brunner vagy Mike Gascoyne az egyébként minden téren konzervatív irányt követő és „össznépi vezetésre” alapozó gárdán? A kérdésben részben benne van a válasz. A Toyota első emberei az állítólagos bizalom és hatalmas összegek kifizetése után sem adták meg - csak ők tudják, miért - az említetteknek azt

az önállóságot, amivel irányt mutathatnak (elvileg ugye ezért szerződtették őket), amivel korábban például a Ferrarit, a Jordant vagy a Renault-t sikerre vitték. Inkább kitarattak amellett, hogy a siker kulcsa, ha nem vállalnak semmi kockázatot, csak apró lépésekben gondolkodnak. Ahogy Allan McNish, a csapat 2002-es versenyzője mondja: „Egy karizmatikus vezető nélkül nem megy. A Ferrarinak volt egy Jean Todtja, a McLarennek egy Ron Dennise, akik minden eshetőségre felkészültek, és amikor kellett, képesek voltak az asztalra csapni. A Toyotánál nincs semmi ilyesmi!” Nem véletlenül merült fel a télen az a pletyka, hogy a motivációt vesztett Ralf Schumacher mellett Jarno Trulli kiebrudalásán is gondolkodik a japán vezetés. Történt mindez azért, mert az olasz pilóta egy halom dologra rávilágított, mi az, amin változtatni kéne... Trulli végül maradt, ami jó jel, mint ahogy az is, hogy új arcok is érkeztek. A csapattárs Timo Glock ugyan még nem fejezett be versenyt, de Jarno ámul azon, ahogy a fiatal német motiválja a csapatot. És azon túl, hogy Tadashi Yamashina vette át Tomita elnök úr helyét, jelentősebb előrelépést hozhat, hogy az ex-michelines Pascal Vasselon technikai igazgató, egyben a TF108 atyja (az sem szokványos, hogy egy gumigyártónál „edződött” ember a felelős a tervezésért!) mellé csatlakozott a Williamsnél két évtizedes tapasztalatot szerző Frank Dernie is. A múlt eseményeire alapozva ez persze nem jelentene sokat, de állítólag Dernie komolyan beleszólt az idej, nagyobb aerodinamikai átalakításon átesett autó elkészítésébe! Amennyiben tehát a japánok végre valóban eresztenek a gyeplőn, és tisztázódnak a korábban sokszor félreértett és nagy káoszt okozó csapaton belüli szerepek és feladatok, hamarosan lehet esély arra, hogy a Toyota rátalál a helyes útra.

SUNSHINE

A déli féltéken még tombol a nyár, így az F1-es versenyzők megvillanthatták 2008-as napszemüveg-kollekcióik legkülönlegesebb darabjait. A győztes szerintünk Fisico fehér modellje, de az olasz más visszajelzéseket is kaphatott, hiszen később már szolidabb kiegészítőre váltott.



FORMULA sport
www.formula.hu

Tippverseny és Nyereményjátékok
a Formula.hu weboldalon

Nyereményjátékok Forma-1-es relikviákért a
www.gpsshop.hu támogatásával

**Nyerj belépőket
a Magyar Nagydíjra!**

A játék támogatója a:
www.forma1tickets.com

**FORMA1
Tickets**

A jegyek a Bronz tribúnra
érvényesek

Webhosting
Fisycó Hungary Kft.
fisycó.com

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

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

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

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

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

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

házi mozi ::
hangfal szettek, dvd lejátszók
dvd írók, komplett szettek és
egyesedi rendszerek
...

**Újjon le és nézze meg legfrissebb
árainkat vagy hívjon minket!**

Telefon: 06 (1) 422-1607
Mobil: 06 (70) 5-666-555
1147 Budapest, Telepes utca 2.
www.avplanet.hu

VILAGMÁRKÁK
No 1 HELYEN
ÁRAKON



SPÓROLÁS ÉS POCSÉKOLÁS

Williams, Domenicali, Ecclestone és az Ausztrál GP

Nem tudom elmondani, milyen boldog voltam,
hogy Nico Rosberget a pódiumon láttam Ausztráliában.
Jó volt nézni az egykori világbajnok mosolygó fiát, de még
inkább örültem Frank Williams csapata sikerének.

Nicholas Frankl



Fiatal olvasóink valószínűleg nem tudják, hogy a csapat főnöke és 70%-os tulajdonosa (Patrick Headé a másik 30%) több mint 20 éve beteg. 24 órát vigyáz rá valaki, és egy tolszékben viszik versenyről versenyre.

Még a '80-as években történt a balesete, amikor egy Paul Ricardon tartott edzés után sietett a repülőtérre. Túl gyorsan hajtott, az egyik kanyarban felborult, és ha nincs mellette Peter Windsor, a neves újságíró, akkor nem is élte volna túl. Mindene a Forma-1, és ugyan már sokszor és sokan meg akarták venni (pl. Toyota, BMW), ő ragaszkodik a függetlenségéhez.

Nagyon szegény volt, amikor cégét megalapította, telefonfülkékből hívta a potenciális szponzorokat, mert irodára nem volt pénze.

Egy tavaly év végi statisztikában olvastam, hogy mindezek ellenére több mint 500 versenyen indította az autóit, amelyek többségén ő maga is jelen volt. Egyedül a balesete után hagyott ki pár futamot, és állítólag 2008-ban sem látjuk már mindenhol, merthogy az őt szállító magángép távoli utaztatása túl sokba kerülne az istállóknak, a megspórolt pénzt Frank így inkább az istállóra költi. (A látottak szerint egészen jól...)

Már Nico édesapja, Keke Rosberg is az ő csapatában lett világbajnok 1982-ben, és egyáltalán nem lehetetlen, hogy az évek folyamán Nico is elérje a hős áhított címet. (A német- finn srác egyébként „osztálytársa” Lewis Hamiltonnak, nagy cimborák még a GP2-ből.) Hogy a Ferrari óriásit égett az nem teljesen lepett meg. A genfi autókiállításon találkoztam Jean Todt-tal, ő meglepetésemre azt mondta, hogy nem utazik Melbourne-be az év első versenyére. Így minden a fiatal Stefano Domenicali nyakába szakadt, aki a valóban

pocsék hétvége után csak annyit mondott, hogy nyugi, maradt 17 hét verseny. Úgy éreztem, hogy egyszer-kétszer legszívesebben átszaladt volna a Hondához öreg mesteréhez, Ross Brawnhoz egy kis tanácsra. Persze igaz ami igaz, az egy évet kihagyó, és a japánokhoz visszatért zseni sem remekelt Barrichello rossz ütemű boxba hívásánál.

Mindez már csak azért is nevetséges, mert a Nemzetközi Autósövetség mondja, mint a papagáj, hogy a Forma-1-nek zölddebbnek kell lennie a 21. században. Mi vezessünk kisebb autókat, kapcsoljuk le a villanyokat, közlekedjünk biciklin, csukjuk be laptopot, ugyanakkor Bernie egyre több éjszakai versenyt követel, ami óriási energia-pocsékolás

Egy fotó a boldog békeidőkből, 1982-ből: Frank Williams itt még pilótájával, Alan Jones-szal tartott futóedzést



Sajnos egyáltalán nem tudok egyetérteni öreg barátommal, Bernie Ecclestone-nal. Csak azért, hogy az európaiak nekik kedvezőbb időben nézhessék az ausztrál versenyt, azt mondta, vagy tartják éjszaka vagy elviszi valahova máshova. Nem érdekli, hogy az ausztrál versenynek óriási a tradíciója, hogy Jack Brabham és Alan Jones világbajnokok voltak, hogy telt ház volt, hogy Ausztrália egy fiatal, izgalmas, sikeres kontinens. Sajnos mindez nem érdekes. Majd ebből is lesz egy verseny valahol a tévék között.

és pénzkidobás. Az ausztrálok még azt is felajánlották, hogy délután 5-kor kezdik a versenyt, ami lehetővé tette volna Európában a reggel 7 órás tévézést. A császárnak azonban ez sem volt elég. Ahogy mondják, a tárgyalások folynak, de elég reménytelennek tűnik az egész. Arról persze senki nem beszél, hogy az európai szezon alatt a japánok, kínaiak és ausztrálok kelnek fel az éjszaka közepén, hogy nézzék a versenyt. Fura egy világ...

KORMÁNYKÉRDÉS

Csavaros gombok a BMW Sauber volánján

A csapatok esztendőről-esztendőre módosítják autóik kormányait, az AFM pedig bemutatja, melyik kapcsoló mit is jelent a gombok tengerében. 2008-ban a BMW Sauber rutinosabb pilótáját, Nick Heidfeldet faggattuk ki a volánon található „kütyük” funkciójáról.

MS

BMW

Hátsó kapcsolók (23,24,25): „A felsőkkel váltunk sebességet, a bal oldalival le, a jobb oldalival fel. Alattuk a kuplungkapcsolók találhatók.”

Kijelző (1): „A kormány felső részén található LED-ek sora jelzi a motor fordulatszámát. Az FIA-jelzőfény a pályán érvényben lévő zászlójelzéseket - kék, sárga vagy piros - közvetíti. Középen az aktuális sebességi fokozatot láthatjuk, a bal és a jobb oldali kijelzőn pedig az általunk választott információk jeleníthetők meg.”

Összességében megállapítható, hogy a szabványos motorvezérlés bevezetése és az elektronikus segítségk betiltása után a versenyző kevesebb dolgot állíthatat autóján - persze a kormány így is eléggé bonyolult maradt

N (2): „Ezzel a gombbal kapcsolhatunk üresbe.”

D (3): „Az italadagoló rendszer aktiváló gombja.”

Pr (4): „Ez a probléma-gomb. Ha ezt megnyomom, hozzáad egy jelzést a rögzített adatokhoz. Ez alapján a mérnökök tudják, hogy azon a bizonyos területen problémát észleltem.”

Preload (14): „Ezzel előre beállíthatjuk a differenciálzárat, értéket választhatunk a kanyarok be- és kijáratához. Minél nagyobb a szám, annál nagyobb a zárás.”

az aerodinamika tesztelésekor jut fontos szerephez. Az autó sebességének minden egyes menetkor megfelelőnek kell lennie ahhoz, hogy összehasonlíthassuk a rögzített értékeket.”

PL (13): „Ez a boxutcai sebességszabályozó gombja. Egyszeri megnyomásával aktiváljuk az előre beállított sebességet, ami verseny közben 80, edzésen pedig 60 km/óra. Kétszer egymás után megnyomva a rendszer kikapcsol.”

BO (12): „A löket-gomb, amelynek megnyomása után azonnal rendelkezésemre áll a maximális motorerő. Ezt csak akkor

egyenletességének hatékonyabbá tételére. Azonban a szabályok szerint ennek a beállításnak legalább egy körön át változatlanul kell lennie, s ez azt jelenti, hogy a verseny első körét nem optimális gyorsulási beállításokkal kell teljesíteni.”

CLU (20): „12 állású kapcsoló, amelynek segítségével a kuplung fogáspontját variálhatom.”

BP (9): „Ez a gomb csak akkor használható, ha az autó álló helyzetben van. Amikor megnyomjuk, a rendszer beállítja a kuplung nyomáspontját.”



Entry/Exit (15,16): „Ez a két csavarható kapcsoló kontrollálja a differenciálzár alkalmazását a kanyarok be- és kijáratánál. A szabványos motorvezérlő elektronika miatt a választott beállítások minden kanyarra érvényesek.”

BB (6): „A gomb megnyomására a kijelzőn megjelenik a fékerő-egyensúly, amit a pilótafülkén belül tudunk állítani.”

Diag_X/Diag_Y (5,10): „Bizonyos szenzorok be és ki kapcsolására szolgáló gombok.”

Ack (7): „Ezzel a gombbal léptetem életbe azt, amit Diag_X és a Diag_Y gombokkal kiválasztottam.”

Cruise (17): „Lehetővé teszi, hogy előre beállítsak egy állandó sebességet. Ez különösen

szoktam használni, ha előzni akarok, vagy akkor, amikor üzemanyag-takarékos üzemmódban rövid ideig több erőre van szükségem.”

R (11): „A rádió gombja.”

Fuel (21): „Ezzel a gombbal állíthatjuk az üzemanyag-keveréket sűrűre vagy kevésbé sűrűre. Minél kisebb értékre állítjuk, annál inkább takarékoskodunk az üzemanyaggal.”

Pedal (22): „Ennek segítségével változtathatok a gázpedál útja és a leadott motorerő kapcsolatán. Normál beállítások esetén 50 százalékos gázpedál út 50 százalék leadott motorerőnek felel meg. A rajtoknál például a hosszabb pedálút a hasznosabb, mert ezáltal lehetőség kínálkozik a gyorsulás

Box (8): „Megnyomásával figyelmeztethetem a szerelőcsapatomat, hogy a következő körben felkeresem a boxot egy szervíz erejéig. Ez a gomb arra az esetre van, ha meghibásodna a rádióösszeköttetés.”

Tyre (19): „Aktiválja a hátsó fényjelzést és tudatja a rendszerrel azt, hogy milyen átmérőjű gumin autózom. A DRY a száraz időt jelöli, a DRY RL száraz időben aktiválja a hátsó fényjelzést. Az INT RL tudatja a rendszerrel, hogy intermediate abroncsokat raktunk fel. Az XTR RL az extrém esőgumikat jelöli. Az eső gumik átmérője nagyobb, mint a száraz aszfaltra szántaké, és ez hatással van a tempomatunk kalkulációjára.”

RPM (18): „A fordulatszám szabályozó. Maximálisan 19 ezer lehet.”



PONTBÍRÓ

Flavio Briatorének igazán nem kell a szomszédba mennie egy kis szabadszájúságért. A saját felfedezettjeit mindig istenítő Renault vezér ezúttal újságírók kérésére formált véleményt a 2008-as mezőnyről kétségtelenül a tőle megszokott stílusban...

Farkas Livia

Getty Images



Ki mennyit ér Briatorének F1-ben?

Fernando Alonso 10 pont

Számomra Fernando a legjobb F1-es versenyző! Ő a legkomplexebb, az adott körülményekhez legkönnyebben alkalmazkodó pilóta, aki a teljes bajnokságot tekintve igen keveset hibázik. Sokan mondogatták, hogy Alonso 2007-ben nehéz évadot élt meg, de azt kevesen említik meg, hogy csupán egy ponttal maradt alul a bajnokságban, egy számára új csapatban! Rajtunk a sor; hogy a McLarenekkel és a Ferrarikkal azonos szinten lévő autót bocsássunk a rendelkezésére, a többit - nincs kétségem - elintézi maga.

Kimi Räikkönen 9 pont

Alig marad el Alonsótól. Egy teljes évad során hajlamosabb hibázni, de ami a gyorsaságot és a mentális felkészültséget illeti, egy szinten vannak. Nagyon csodálom, ahogy megnyerte a

2007-es bajnokságot. Két versennyel a szezon vége előtt 17 pontos hátrányban volt, mégsem adta fel egy pillanatig sem! Ezzel bebizonyította a kétkedőknek, hogy mennyire elszánt tud lenni.

Felipe Massa 8 pont

Tetszik nekem ez a Massa, tisztelem! Azon versenyzők közé tartozik, akik az utóbbi két évben bebizonyították, hogy mekkora fejlődésre képesek! 2007-ben, amikor pedig a csapat megkérte, hogy segítse Kimi-t, igazi profiként vita nélkül megtette. Az egyik leggyorsabb pilóta, de többet hibázik, mint Alonso vagy Raikkönen.

Lewis Hamilton 8 pont

Nagy versenyző, fantasztikus dolgokat művel, és mindezt nemes egyszerűséggel, de még jobban meg kell figyelnem, hogy értékelni tudjam a pszichológiai állóképességét. Még

most sem tudom elhinni, hogy veszthette el tavaly a vb címet... Idén egy győztes autóval nem követheti el ugyanazt a hibát, hogy nem használja ki a kínálkozó lehetőséget. Az F1-ben ugyanis gyorsan változnak a dolgok!

Heikki Kovalainen 8 pont

Tartom olyan jónak, mint Hamiltont - az alapgyorsaság szempontjából mindenképp. Biztos örülnek gondolnak, hogy hagytuk elmenni annak ellenére, hogy én menedzselem. Ez csak azért történhetett meg, mert jött Alonso. Nagyon következetes időket fut a versenyek során, 2007-ben egyszerűen nem rendelkezett olyan autóval, amivel kitűnhetett volna. Alulértékelik őt!

Nico Rosberg 8 pont

Nico is azok közé tartozik, akiket kedvelek. Gyors, keveset hibázik, fejben nagyon érett, már most vezető egyéniség! Ha egy Ferrari szintű autója lenne, már képes lenne futamokat nyerni és harcolni a vb címért. Megérdemelné, mert ügyes és intelligens.

Nick Heidfeld 7 pont

Tisztelem, mert keveset hibázik, konstans teljesítményt nyújt. Nagy kitartás kellett ahhoz, hogy kivíjja magának a pozícióját. Azt hiszem, szenved attól, hogy még nem sikerült F1-es futamot nyernie. Amint viszont nyer, oroszlán lesz belőle! De addig a fejében mindig ott van a kétség, hogy valóban képes-e a győzelemre.

Robert Kubica 7 pont

Ha a stopperórát nézzük, van olyan jó, mint Heidfeld, még ha 2007-ben jóval alul is maradt vele szemben. Jót tenne neki egy kis levegőváltás, más csapatnál. Ha a BMW-nél marad, nehéz lesz javulnia, nehéz lesz megtennie azt az előrelépést, amelyet tehetsége alapján kétségtelenül megérdemelne.

Jarno Trulli 7 pont

Még most is a Forma-1 egyik leglelkesebb pilótája, annak ellenére, hogy amikor igazán versenyképes autókkal rendelkezett, jóval kevésbé nyilvánult meg eme tulajdonsága. Mégis tisztelem, mert a kvalifikáción mindig ott van a leggyorsabbak között, és elkötelezettségét nem lehet megkérdőjelezni! Örülnék neki, ha többször pódiumra állna.

Sebastian Vettel 7 pont

Őszintén szólva nagyobb hatással volt rám, amikor a BMW-nél, mint a rakéta hozta sorra a pénteki edzéselsőségeket. Amióta a Toro Rossonál versenyez, bár csinált jó dolgokat, kevésbé nyűgöz le. Talán veszített a kisugárzásából, ami még a bemutatkozásakor

jellemezte... Akárhogy is, de ügyes, van benne fantázia, főleg miután még nagyon fiatal.

Giancarlo Fisichella 7 pont

Na, biztatásként jó jegyet adok neki! Még most is nagyon gyors versenyző, biztos vagyok benne, hogy a Force Indiánál jól fog dolgozni. Tavaly végig egy versenyképesnek korántsem nevezhető autót adtunk alá, nem az ő hibája, hogy nem jöttek az eredmények. Még van kedve harcolni, ő a megfelelő ember Mallya barátom számára!

Mark Webber 6,5 pont

Úgy gondolom, Markot kissé alulértékelik, és hogy a pályafutása során kicsit peches is. A menedzsmentem versenyzője, így nagyon boldog lennék, ha győzni látnám. Azt hiszem, megvannak a képességei e cél eléréséhez. Csak hát több önbizalomra van szüksége, jobban kell hinnie magában!

David Coulthard 6,5 pont

A megbízhatóságáért nagyra tartom, mert mindig vérprofi. Amikor az autója engedi, hozza az eredményeket, nem követ el hibákat, képes a maximumot kihozni a helyzetből. Természetesen már nem olyan, mint amilyenek a McLaren-korszakában láttuk, de karizmatikus srác, jó arc, aki mindig eleget tesz a szponzorok kívánságainak.

Rubens Barrichello 6 pont

Szegény Rubens! Az ő korában egy ilyen szörnyű évad után érthető, ha elveszti a motivációját! Még most is szívós, jól vezet, talán az új szabályok révén, az elektronikus segédeszközök betiltásával újra belelkesedik. Csak ha egy versenyző pályafutása utolsó évét kezdi, mindig nehéz egy teljes szezonon át fenntartani a motivációt...

Jenson Button 6 pont

Egész karrierjét ugyanaz a hiba kíséri. Ő az, aki mindig a megfelelő csapathoz szerződik. Csak a legrosszabbkor! Lehetősége volt millió, de nagyon rosszul irányítják a háttérből, teljesen logikátlan módon. Aláír egy szerződést, aztán megbánja, hátul kóborol, persze, hogy így nem lehet karriert csinálni.

Antony Davidson 6-os alá

Ááá! Emlékszem rá, tavaly ütköztek párszor Fisichellával. Minden jót kívánok neki, remélem idén jobb autója lesz! Keveset tudok róla ahhoz, hogy értékelni tudjam.

Takuma Sato 6-os alá

Az az a japán, igaz? Tavaly hány pontot is szerzett? Emlékszem, amikor a BAR-nál volt, jól ment, aztán eltűnt. Kicsit bátorítani kéne...

OSZTÁLYZAT NÉLKÜL

A Renault csapatfőnöke néhány versenyzőnek nem tudott osztályzatot adni, az indokok elég meglepőek voltak...

Nelson Piquet Jr.

Nem tudom megítélni. Bizonyára furcsán hangzik, miután a Renault-val lefutott több ezer tesztkilométert, de ez az igazság. A tesztelés egy dolog, a verseny meg másik, jelenleg senki sem láthatja előre, hogy fog alkalmazkodni a problémás helyzetekhez. A technikusok elégedettek a teszten végzett munkájával, és biztos vagyok benne, hogy nem lesznek sem emberileg, sem szakmailag problémái Alonsóval.

Sebastien Bourdais

Nem ismerem, ő is újonc? Na ezért nem akarok még ítélni felette! Most teljesen más, számára új helyzetekkel kell szembenéznie, mint korábban. Sokkal keményebbekkel!

Kazuki Nakajima

És az ki? Ment már az F1-ben? A GP2-ben versenyzett? Nem igazán emlékszem rá, sajnálom. Amennyiben újonc, ugyanaz vonatkozik rá, amit a többi újra is mondtam.

Timo Glock

Ő ki? A Glock úti fiú? (A német glück-re gondolt, a szerencse fia.) Félretéve a tréfát, gőzöm sincs, mennyit érhet. Annak ellenére, hogy megnyerte a GP2-t, fogalmam sincs, hogy mit tud, miután tavaly nagyon szerény képességű versenyzők futottak a bajnokságban. Glock a senki ellen diadalmaskodott.

Adrian Sutil

Nem ismerem, nem tűnt fel soha. 2007-ben versenyzett? Róla nem tudok semmit.

ELŐZNI TILOS!

Új AMG Mercedes biztonsági autó

Az új évad előtt egyetlen csapat sem állíthatja biztosan, hogy sikerül futamot nyernie. A Mercedes azonban szinte garantáltan az élen lesz néhányon, hiszen a német márka adja a sorozat biztonsági autóját.

TCS, Mercedes-Benz



2008-ban a szerencsésnek éppen nem hangzó tizenharmadik évébe lép az F1 és az AMG-Mercedes együttműködése, amelynek keretében a csillagos márka gyári tuningműhelye szolgáltatja a száguldó cirkusz kizárólagosan használt biztonsági autóját.

Ezalatt a szűk másfél évtized alatt lassította már a mezőnyt CL, CLK, SL és a kistestvér SLK is, idén pedig ismét az SL-en van a sor, hogy szolgálatba álljon. A feladatra természetesen az SL AMG változatát tartották a legalkalmasabbnak, hiszen már az alaptípus 525 lóerejéről is úgy gondolta a Hans-Werner

Aufrecht és Erhard Melcher vezette tuning- és teljesítménystúdió, hogy elegendő lesz az F1-es mezőny féken tartásához. Elgondolkodtató, hogy nem is olyan régen 525 lóerő még világbajnoki címet ért a száguldó cirkuszban, manapság pedig kis túlzással mindössze az autók lelassításához elég... A hazánkban nagyjából 60 millió forintért kapható SL 63 AMG motorterében dobogó erőforrásnak már csak azért sincs oka tovább finomodni, mert a hivatalosan M156

névre hallgató motort tulajdonképpen egy-az-egyben emelték át a csillagosok 2004-2005 körüli DTM-autójából, és tették alkalmassá utcai használatra. Az AMG első saját tervezésű hajtóművét a többihez hasonlóan szintén egyenként, kézzel szerelik össze, még hozzá az egy teljes évszázada pazarlónak és elmaradottnak bélyegzett egy ember, egy motor elvet használva, ami annyit jelent, hogy minden erőforrást egy mérnök épít meg a legelső csavartól a legutolsóig.





A Mercedes-Benz már közel másfél évtizede egyed- uralkodó a biztonsági autók szállításának F1-es frontján.

A végeredmény tekintetében azonban nincs oka szégyenkeznie az affalterbachi műhelynek, hiszen verseny- és űrtechnológia felhasználásával 6208 köbcentiből 630 Nm forgatónyomatékot préseltek ki bárminemű feltöltés nélkül, ezzel az M156 a ma gyártott legerősebb, turbó nélküli V8-as motor cím büszke tulajdonosa.



Ennek az elementáris erőnek köszönhetően mindössze 4,6 másodpercre van szükség az átalakítva már csak 1750 kg-ot nyomó karosszéria 100 km/h-ra gyorsításhoz álló helyzetből. Átéptésből pedig jutott az autónak bőven,

hiszen az utcai változathoz szemre igen hasonló ezüstnyíl több fontos részletben is különbözik a szalonokban kapható testvérétől. Ilyen például a házi tervezésű dupla-dupla kipufogó, amely megnövelt átmérőjének és áttervezett végződéseinek köszönhetően jobb átömlési képességgel rendelkezik, és talán ennél is fontosabb módon, szebb hangon szól.

nagyobb hűtők, amiből külön kapott a váltóolaj, a motorolaj és a kormány szervója is. A kormányra került a kézi kapcsolású, 7 sebességes MCT Speedshift kapcsolója is, amely csak az SL 63-hoz elérhető. A duplakuplungos, elméletileg csúszásmentes technológiát használó sebességváltó egyetlen tizedmásodperc alatt képes felváltani

ESZTÉTA

A Safety Car SL 63 AMG-n kívül egy másik csillagos újdonság is debütál Ausztráliában. Az új orvosi autó alapjául a tavaly bemutatott új C osztály kombiváltozatának csúcsverziója, a C 63 AMG Estate szolgál. Az SL-től technikailag a karosszérián kívül mindössze a váltóban különböző C Estate lesz majd a 2008-as idényben a francia Dr. Jacques Troupenat és a belga Dr. Gary Hartstein irodája. A száguldó orvosok idén is minden futam első körét a mezőny mögött haladva teszik meg, hiszen ekkor a legnagyobb az esélye egy kiadós balesetnek.

Ha előbbi nem, utóbbit talán idén is élvezhetjük majd a fedélzeti kamerának köszönhetően a TV előtt ülve, vagy a helyszínen szurkolva. Amit viszont biztosan nem fogunk soha észrevenni, azok a trópusi hőmérséklet elviselése végett beszerelt

gyorsításkor: A lassításról ellenben a 19 collos, speciálisan a jobb hűtés érdekében tervezett ötágú, tízkeűs felnik alá szerelt 390, illetve hátul 360 milliméter átmérőjű, belső hűtésű féktárcsák gondoskodnak. Szintén a jobb menettulajdonságok miatt jelentős

ELŐDÖK

A hazai tévékommentátorok nem véletlenül illetik pace car vagy safety car elnevezéssel a biztonsági autót, a találmány ugyanis a tengerentúlról érkezett. Amerikában 1910-ben használták először, s a komolyabb pályaversenyek az USA-ban ma sem bonyolódhatnak le nélküle. Az F1-be - bár az 1973 Kanadai GP-n már bevetettek egy Porsche 914-est - érdekes módon mégis csak 1992-ben tették kötelezővé a biztonsági autó intézményét. Kezdetben évente, sőt pályánként változtak a márkák és modellek. Senna imolai tragédiájában például sokak szerint közrejátszhatott az az Opel Vectra, amely talál túlon túl is lelassította a mezőnyt, ezáltal kihűtötte a versenyautók abroncsait. . .



fogyókúrára fogták az utcai változatot, aminek köszönhetően 220 kg-ot szállásodott a Safety Car. A beltérből a légkondicionálót leszámítva kikerültek a kényelmi felszerelések, kiszerezték a tetőmozgató elektronikát, valamint karbonra cserélték a lökhárítókat és a motor- és

jóvoltából felkészült a 2008-as idényre, ám a stuttgarti marketingesekkel ellentétben minden szurkoló reménykedik, hogy minél kevesebbet lássuk a versenypályán ez a csodálatos autót.



csomagtér-tetőt. Utolsó simításként bekerültek a versenyülések, két jókora monitor és a kétirányú rádiórendszer. Kívülről az átalakított lökhárítókon, a fényhídon és a matricákon kívül az idén újdonságként felszerelt LED-rendszertábla jelent különbséget. Utóbbit 672 dióda világítja meg, hogy ne csak a monszun időjárásban, de éjszakai viszonyok közt is jól látható legyen Bernd Mayländer munkahelye. A Safety Car tehát az AMG-Mercedes

Mercedes-Benz biztonsági autók	
1996	C 36 AMG
1997-1999	CLK 55 AMG
2000	CL 55 AMG
2001-2002	SL 55 AMG
2003	CLK 55 AMG
2004-2005	SLK 55 AMG
2006-2007	CLK 63 AMG
2008	SL 63 AMG



NÉVTELEN HARCOS

Oliver Gavin leváltását követően 2000-ben a 37 éves Bernd Mayländer foglalta el a Safety Car vezetőülését. A pályaversenyző azóta kiválóan teljesít, bár pályafutása azért nem volt hiba nélküli, hiszen kivédhetetlen esetekkel szemben ő sem tudott mit tenni. Néhány éve Monacóban például egy edzés után a kanyar miatt láthatatlanul vontatott F1-es autóba rohant bele hátulról a német, nem kis derűtséget keltve ezzel a nézőközönségben. A pilóta életrajzában persze nem ez az információ áll az első helyen, sokkal inkább egy nagy diadal, az ezredfordulón aratott Le Mans-i 24-es győzelem. Szintén érdekes adat, hogy melyik munkanapja volt a legnehezebb eddig Mayländernek: a versenyző a 2006-os Ausztrál Nagydíjon volt a legtöbbet a pályán, akkor csak a későbbi győztes Fernando Alonso vezetett több kört nála.

A GUMINYOMÁS-ÉRZÉKELŐ

A biztonság- és teljesítménynövelés szolgálatában

A szakemberek számára az F1-es versenyautóknál alkalmazott guminyomás-felügyelő rendszer megtervezése és kivitelezése igazi kihívást jelent.

Papp István

Racing Line



Az energiaellátásban résztvevő elemeknek és az elektronikai alkatrészeknek ugyanis nemcsak az extrém g-erőknek és a vibrációnak kell ellenállni, hanem a féktárcsákhoz közeli beépítésük miatt az ott keletkező 100°C-os hőmérséklettel is meg kell birkóznuk. Ebből adódóan a McLaren Mercedes csapat mérnökei mellett az alakulat elektronikai rendszereinek készítésére hivatott McLaren Electronics Systems-nek is ki kellett vennie a részét egy megfelelő rendszer megalkotásában. Amennyire egyszerűnek tűnik a feladat, annál komplexebb kihívásnak kell megfelelnie az abroncsokban lévő nyomást figyelő elemeknek. A kerékabroncsban ugyanis vezetékek nélküli érzékelőket alkalmaznak, amelyek helyi UHF (ultrarövid hullám) rádiócsatornán keresztül továbbítják az adatokat a pilótafülkében elhelyezett központi vevőegységnek. Az így összegyűjtött információk pedig a versenyautó telemetriai rendszerén keresztül a boxutca falánál kiépített irányítópulthoz kerülnek. A rendszer megfelelő kialakítása rendkívül nehéz, hiszen autónként az egy vevőegységből, egy antennából, és a négy keréknél elhelyezett egy-egy szenzorból álló csomagnak kell tökéletes egységet alkotnia úgy, hogy az ne jelentsen jelentős súlytöbbletet sem a versenyautó egészére nézve. Mindezek mellett a vezetékek nélküli technikához alkalmazkodva a szenzorok működéséhez szükséges energiaellátásban résztvevő elemek cserélhetőségét is meg kell oldani úgy, hogy végül egy valóban használható rendszer alakuljon ki. A korábbiakban alkalmazott rendszereknél az egyik legnagyobb problémát

az elemek élettartama jelentette. A Formula-1-es versenyautóknál jelenleg használt guminyomás-érzékelő rendszer sikeressége a megfelelő rádiófrekvenciás áramkör és a szenzorvezérlő program tökéletes összhangján alapul. Az adatátvitel titkosításához külön kódrendszert alkalmaznak, ami lehetővé teszi, hogy minden egyes versenyautó saját önálló azonosító kóddal rendelkezzen. A McLaren Electronics Systems által készített rendszereknek maximális megbízhatósággal kell üzemelni, hiszen jó néhány élmezőnybeli csapat autójában alkalmazzák az általuk tervezett és készített szerkezeteket. A burkolatok és tokozások megfelelő kialakítása is elengedhetetlen. Az érzékelő és annak tartója mindössze 40g-ot nyom, és az elkészítése során használt titánnak köszönhetően pedig képes ellenállni a kerékabroncsnál kialakuló magas hőmérsékletnek, a g-erőknek és a gyorsítások, valamint a lassítások során kialakuló dinamikus terhelésnek. „A monzai versenypálya célegyenesének végénél például a szenzorra nagyságrendileg 1500g centripetális erő hat.” - magyarázta Clive Hill, a McLaren Electronics Systems elektromechanikai szakembere. „Az igen aprólékos teszteléseink során kiderült, hogy a kerék forgása közben kialakuló dinamikus erőhatások következtében megváltozik az elemek vegyi összetétele, éppen ezért az elemek megfelelő módon történő specifikálása és a megfelelő

nyomásváltozást észlel, a mintavételi idő lecsökken. A leggyorsabb mérés során 0,2 másodpercenként kapja meg a vevőegység a szenzor által továbbított jelet.” - magyarázta Clive Hill. A megfelelő módon elkészített vezérlőprogram segítségével egy elemmel átlagosan több mint öt millió adatátvitelt lehet megvalósítani, míg a szenzort néhány tesztet és versenyt követően ki kell kicserélni. „Kezdetben a guminyomást felügyelő rendszert biztonsági felszerelésként alkalmazták a Formula-1-ben, melynek segítségével az esetleges defektet kívánták időben észlelni. Mára viszont némileg változott

a rendszer funkcionalitása.” - tette hozzá a McLaren Electronics Systems szakembere. „A mérnökök eleinte nem bíztak abban, hogy az új rendszerrel megfelelően lehet majd érzékelni a guminyomásban bekövetkező változásokat. A tesztelések során azonban egyértelműen tapasztaltuk, hogy a hőmérsékletben és a dinamikus terhelésben bekövetkező változások jelentős mértékben befolyásolják a gumikban lévő nyomás értékét. A mai F1-es versenyautókban alkalmazott megoldásnak köszönhetően tehát már nemcsak a biztonsági szinten, hanem a pályán nyújtott teljesítményen is képesek vagyunk ezáltal javítani.” - magyarázta Clive Hill.

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

A guminyomás-érzékelő a kis mérete és ultrakönnyű súlya ellenére több mint 1500 g terhelésnek is ellenáll

Az érzékelőhöz hasonlóan a vevőegység megtervezésénél is a lehető legkisebb méret és tömeg elérése a cél

Adatok:

Átmérő:	25 mm
Hossz:	16 mm
Súly:	17,5 g
Anyag:	titán



FELÜLMÚLTÁK A VÖRÖSÖKET

Vanwall - az első győztes brit márka története

Az autóversenyzés hajnalán a francia és az olasz márkák aratták le a sikereket, a 30-as években pedig a német „ezüstnyilak” bizonyultak legyőzhetetlenebbek, a briteknek csak epizódszerep jutott. Aztán jött Guy Anthony Vanderwell, aki ötven évvel ezelőtt a világbajnoki címig vezette a csapatát.

Surányi Géza, Red Dot



VISSZATEKINTŐ

Csöke Péter

1978. április 2-án a Formula-1 történetében első alkalommal autózta a leggyorsabb kört a Williams csapat egyik autója. Alan Joneszal a volánja mögött a Williams-Ford végül csak a 7. helyen fejezte be Long Beachen megrendezett Amerikai Nagydíjat, amelyet a ferraris Carlos Reutemann nyert meg Mario Andrettit (Lotus-Ford) és Patrick Depailler-t (Tyrrell-Ford) megelőzve.

50. születésnapját ünnepli április 4-én Christian Danner. A népszerű német szakkommentátor 1985 és '89 között összesen 47 F1-es futamra nevezett, legjobb eredménye az 1989-es Amerikai Nagydíjon elért 4. helyezése volt. Később a tengerentúli ChampCar sorozatban is szerencsét próbált, legutóbb pedig az olasz F3000-es sorozatban tűnt fel, ahol 2005-ben egy versenyt futott.

5 évvel ezelőtt, 2003. április 6-án futották az emlékezetes Brazil Nagydíjat, amelyen élete első futamgyőzelmét aratta Giancarlo Fisichella (Jordan-Ford). A zuhogó esőben megrendezett versenyt a számos kicsúszást követően Fernando Alonso (Renault) súlyos balesete miatt leállították és Kimi Räikkönen-t hirdették ki győztesnek. Az eredményt azonban felülvizsgálták és a győzelmi trófea az olasz versenyzőhöz került.

1968. április 7-én halt meg Jim Clark, a Formula 1 történetének egyik legtehetségesebb versenyzője. A kétszeres világbajnok 1960 és '68 között 72 futamon indult el, amelyek közül 25-öt meg is nyert. 40 éve egy Formula 2-es versenyen vett részt Hockenheimben, ahol gumihiba miatt nagy sebességnél balesetet szenvedett és azonnal életét veszítette.

Az ötlet, hogy a szigetországban épített technikával legyőzzék a konkurenciát Raymond Maystől származott, aki a II. világháború után megalakította a BRM-et, vagyis a British Racing Motorst. A brit iparvállalatok vezetői - közöttük a dúsgazdag Vanderwell is - anyagilag, és alkatrészekkel is támogatták az elképzelést. Annak érdekében, hogy a BRM tervezői megismerhessék a korszerű technológiát, ahogy az azt előző számunkban már bemutattuk, Vanderwell 1949-ben vásárolt egy Ferrari versenyautót. A BRM projektet azonban eleinte csak kudarckok kísérték, sőt a brit iparmágnás össze is veszett a vállalkozás másik nagy befektetőjével, Alfred Owennel, ezért úgy döntött, saját lábára áll. Imádtá a motorokat, így elhatározta, hogy épít az akkori Forma-1-es szabályok szerinti, 2000 köbcentiméteres erőforrást. Hihetetlen, de ennek alapját négy, egymás mellé helyezett 500 köbcentiméteres Norton motorkerékpár erőforrás adta, mivel a Vanderwellnek abban a cégben is voltak érdekeltségei. Az új motor köré Owen Maddock álmódott meg egy karosszériát. A Vanwall Special-re keresztelt versenyautó bemutatkozását 1953-re tervezték, de a megvalósítás késett. A következő évre a Forma-1-es motorok maximális hengerűrtartalmát 2500 köbcentiméterre emelték, így az új autó máris elavulttá vált. A Norton mérnökei munkába lendültek, és az autó bemutatkozása során (melyre a világbajnokságon kívüli International Trophy-n került sor) ugyan még az eredeti erőforrás dübörgött a Vanwallban, a július közepén megrendezett Brit Nagydíjra azonban már elkészült egy 2,3 literes változat. A csapat világbajnoki debütálásán a fiatal Peter Collins a 11. helyet szerezte meg az időmérések során, a versenyen azonban már a 17. körben kiesett, ráadásul éppen motorhiba miatt. Eközben bevetésre készen állt az új,

2,5 literes erőforrás, és Collins ezzel rajtolhatott volna a szezon utolsó futamán, Spanyolországban, ha nem töri az edzésen össze az autót. Vanderwell azonban nem adta fel ilyen könnyen, hiszen minden vágya volt, hogy „legyőzze azokat az átkozott vörös autókat” - ahogy ő fogalmazott, és ez alatt a Ferrarit és a Maseratit értette. GAV - ahogy monogramja alapján sokan emlegették, egyébként sem volt ijedős fajta. Az egykori motorversenyző sok esetben saját maga próbálta ki versenyautóit - többek között a BRM V16-os szörnyetegét is, igaz egyszer ezzel komoly galibát okozott. Az 1955-ös Monacói Nagydíj előtt ő vezette egy közeli garázstól a pályáig a VV1-esét, de mire kiért vele, a sűrű forgalom miatt leégette a kuplungot!

Spában 1958-ban a futam során mind a két Vanwall az élre tudott kerülni, végül a brit Brooks nyerte meg a Belga Nagydíjat

Sajnos ebben az évben sem ezzel, sem a Frank Costin keze munkáját dicsőítő VV2-essel sem sikerült különösebb eredményt elérni a világbajnoki futamokon, igaz néhány kisebb versenyen győztek. Costin remek karosszériát épített az autó köré, és a motor is remek volt, mégis hiányzott valaki, aki megfelelő csővázat tervez az autóhoz. Costin javaslatára Vanderwell a fiatal Colin Chapmant, a legendás Lotusok „atyját” kérte fel erre a feladatra és a két tervező munkájának köszönhetően megszületett minden idők egyik legszebb Forma-1-es versenyautója. A kor talán leggyorsabb versenyzője, Stirling Moss meg is nyerte vele az International Trophy-t, legyőzve ezzel „azokat az átkozott vörös autókat” - ez a



verseny azonban nem számított bele a világbajnokságba. Moss ebben az évben még a Maseratinál versenyzett, de a következő szezonra sikerült megszerezni a csapatnak. Ez az esztendő végre meghozta a várva-várt sikert. A Brit Nagydíjon, Aintreeben Moss a pole pozícióból indulva vezetett, csak hogy autójával gondok adódtak. Hiába állt be egy rövid javításra a boxba, a problémát nem sikerült orvosolni. A 26. körben autót cseréltek csapattársával, a sérüléssel bajlódó Tony Brooksszal, és Moss megkezdte a felzárkózást. A kezére játszott, hogy a sokáig vezető Jean Behra kuplungja felrobbant, a szétszóródó alkatrészeken áthajtva a mögötte haladó Mike Hawthorn pedig defektet kapott! A Vanwall pilótája ezek után



Stuart Lewis-Evans halála megviselte Tony Vanderwellt, ennek hatására, és megromló egészségi állapotára való tekintettel visszavonta autóit a versenyzéstől.

senkitől sem zavartatva győzött, megszerezve ezzel a britek első világbajnoki futamgyőzelmét! Moss ebben az évben további helyezéseinek

köszönhetően a második helyen végzett az összesítésben, igaz tetemes hátránnyal lemaradva a győztes Juan Manuel Fangio mögött. A Vanwall a következő évre a cím elhódítását tűzte ki célul, de az első futamon, Argentínában el sem rajtoltak, mert a megváltozott szabályokhoz (1958-tól csak kereskedelmi forgalomban kapható benzint lehetett használni) nem sikerült időben hozzáigazítani az erőforrásokat. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy Moss egy privát Cooperral hatalmas meglepetésre megnyerte az összecsapást! A második futamtól fogva óriási harc kezdődött a világbajnokságért Moss, Brooks, és a Ferrarit kormányzó Mike Hawthorn között. Abból, a kilenc futamból, ahol mind a két márka elindult,

A Vanwall csapat eredményei az F1-ben	
Versenyek száma:	28
Pole pozíció:	7
Győzelmek:	9
Leggyorsabb kör:	6
Konstruktóri vb győzelmek:	1

25 éve, 1983. április 17-én rendezték a 69. Francia Nagydíjat, amelyen Alain Prost (Renault) könnyedén aratott tökéletes győzelmet. A verseny második helyezettje Nelson Piquet (Brabham-BMW) lett, míg a harmadik helyen Eddie Cheever (Renault) ért célba.

Április 22-én ünnepli 30. születésnapját Esteban Tuero. Az argentin versenyző a Minardi csapat színeiben vett részt az 1998-as világbajnokság futamain. Legjobb eredménye a San Marino Nagydíjon elért 8. helyezése volt. A Formula-1 után sem hagyott fel a versenyzéssel, legutóbb az argentin túraautó bajnokság futamain vett részt.

45 éves lesz április 23-án Paul Belmondo, a neves francia színész fia, aki 1992-ben és '94-ben az F1-ben is szerencsét próbált. Sok sikerben nem volt része, legjobb eredménye az 1992-es Magyar Nagydíjon szerzett 9. helye volt. Később GT versenyeken, illetve a Le Mans-i 24 órás viadalon is elindult.

10 éve, 1998. április 26-án indult élete 100. F1-es versenyén a finn Mika Häkkinen. A McLaren-Mercedes versenyzője a San Marinói Nagydíjat a sebességváltó hibája miatt feladni kényszerült, csapata viszont örülhetett, hiszen David Coulthard győzött a Ferrari két pilótája, Miachel Schuamcher és Eddie Irvine előtt.

Április 27-én ünnepli 65. születésnapját Helmut Marko, a Red Bull csapat osztrák motorsport-igazgatója, aki a '70-es években maga is elindult Formula-1-es versenyeken. Versenyzői pályafutását követően honfitársai, Gerhard Berger és Karl Wedlinger menedzsere lett. F3000-es csapatával több tehetséges versenyzőt juttatott el az F1-ig, köztük Juan Pablo Montoyát is.

KÖLYKÖK KÖVETKEZNEK

Rossit 20-21 éves újonc suhancok verték meg

Suhancok uralják a MotoGP-t: a vasárnapi villanyfényes katarai futamot a 22 éves világbajnok Casey Stoner nyerte a húszéves Jorge Lorenzo, a szintén 22 Dani Pedrosa, és a 21 esztendőös Andrea Dovizioso előtt.

Joó Gábor

Getty Images



A második és negyedik versenyző ráadásul újonc a kategóriában, Lorenzo és Dovizioso életük első MotoGP-nagydíján indultak. Mindketten legyőzték a hétszeres bajnok Valentino Rossit, aki csak ötödik lett, és épphogy meg tudta előzni a szintén bemutatkozó, de már 27 éves, a Superbike-ból átigazolt James Toselandet. Loris Capirossi, Nicky Hayden, Marco Melandri, a három exvilágbajnok klasszis messze lemaradva



NEGYEDLITER

A 250-es kategória katarai nyertese, Mattia Pasini sem túl idős, mindössze 22, és szintén első versenyét futotta a negyedliteresek között.„Szóhoz sem jutok. Lassan indultam, de utolértem az élvezőnyt, majd mindenkit lehagytam, az utolsó köröm meg tökéletesre sikerült. Többet nem is kívánhatnék.” Érdekesség, hogy eddig említett pilóták közül csak ő nem világbajnok, a már említett Lorenzón és Toselanden kívül Dovizioso 2004-ben 125-ben nyert.



A történelmi 60. gyorsasági motoros világbajnokságot most először futották villanyfényben

mögöttük végzett. Stoner és Pedrosa jó eredménye nem meglepő, a kétszeres 250-es világelső Jorge Lorenzótól viszont senki nem várt ilyen szenzációs kezdést a legerősebb motorok között. „Majdnem tökéletes verseny lett. A győzelmet nem értem el, de így is hihetetlenül boldog vagyok. Ideges voltam, és a MotoGP terhelését is szoknom kell még, az alkarjaim a végére bedagadtak, elfáradtam, ezért is maradtam le.” - nyilatkozta Rossi yamahás csapattársa az olasz Italia 1 televíciónak. Negyedik lett, de még nála is boldogabb volt Andrea Dovizioso, aki egy tavalyi Hondával

lennék, ha őt és Doviziosót is lehagytam volna, de végig a limiten mentem, egyetlenegyszer sem hibáztam az utolsó kanyarig, és így sem sikerült.” Érdemüket tovább növeli, hogy a 29 éves Rossi semmire nem panaszkodott különösen. Beállítási gondolai voltak, és a Bridgestone-abroncsok sem működtek úgy, mint várta, úgy meg főleg nem, mint Stoner Ducatiján. A kérdés már csak annyi, hogy mindez jelentheti-e a motoros bálvány végleges búcsúját a bajnoki győzelmektől, vagy egyszer ismét képes lesz régi formáját hozni a sztárversenyző.

800 cm³	
Casey Stoner	25
Jorge Lorenzo	20
Andrea Dovizioso	16
John Hopkins	13
Valentino Rossi	11
James Toseland	10
Colin Edwards	9
Loris Capirossi	8
Randy de Puniet	7
Nicky Hayden	6

250 cm³	
Mattia Pasini	25
Hector Barbera	20
Mika Kallio	15
Alex Debon	13
Yuki Takahashi	11
Alvaro Bautista	10
Karel Abraham	9
Roberto Locatelli	8
Aleix Espargaro	7
Hector Faubel	6

125 cm³	
Sergio Gadea	25
Joan Olive	20
Stefan Bradl	15
Mike di Meglio	13
Scott Redding	11
Danny Webb	10
Simone Corsi	9
Pol Espargaro	8
Efren Vazquez	7
Nicolas Terol	6

James Toseland első MotoGP futamán 6. helyet szerzett, ami kiváló teljesítmény a Superbikeből érkező versenyző számára



TALMÁT CSERBEN-HAGYTA A MOTORJA

A legkisebbeknél nem látható ennyire éles váltás. Bár a 17 esztendőös brit Bradley Smith rajtelsőséget szerzett, de hamar hibázott. Honfitársa, a mindössze 15 éves Scott Redding viszont alaposan meglepte az éllovasokat, hiszen a futam végéig esélyes volt a 3. helyre, mindössze az utolsó pillanatokban esett vissza az 5. pozícióba. Éppen egy harmadik angol csodagyerek, Danny Webb elé, aki 16 esztendősen 10 pontot szerzett élete első 125-ös versenyén. Sergio Gadea sikere viszont nagyon váratlan volt, mert vállsérülése miatt még az sem volt biztos, hogy motorozhat Katarban. Claudio Costa doktor persze összerakta és beinjekciózta, és ő meg a fájdalom ellenére is győzött. Csak a célban sírta el magát, részben a győzelem, részben kínja miatt, hiszen jobb karját fel sem tudta emelni. A harmadik Stefan Bradl 18 évesen ünnepelhette első dobogóját. Talmácsi hiába volt a hétvége egyik leggyorsabbja, a gépe motorproblémája miatt lemaradt, és csupán tizenkettedik lett. “Remekelt a motorom, de négy körrel a vége előtt éreztem, hogy megragad a blokk, aztán csodával határos módon sikerült versenyben tartanom magam. Azt hittem, minden rendben lesz, vissza tudok zárkózni a többiekre, de ismét beragadt a gép. Négy pontot kaptam, de nem vagyok boldog. Még nem tudjuk a hiba okát, csak azt, hogy nem szerelési gond okozta a malőrt. Elkezeredésre azért semmi okom, mert ma sokáig nagyon jó volt az Aprilia. Jerezig kijavítjuk a hibát, és újra a pódiumért csatázhatok majd.” - írta saját honlapján a magyar világbajnok.



64

DTM

Miután a Mercedes is megnevezte mind a kilenc versenyzőjét, már semmi sem állt a 2008-as szezon útjában. Mint ismeretes, a csillagos márka idén csak 9 autóval áll ki a tíz darab, négykarikás Audi ellen, hogy megspórolja a régi karosszériás autók versenyeztetésének költségét. Az idei fejlesztésű autókban a várakozásoknak megfelelően Bernd Schneider, Bruno Spengler, Jamie Green és Paul di Resta foglal majd helyet, míg a 2007-es gyártású gépekben a már az első hivatalos teszt előtt

is tizenkét futamnak megfelelő kétezer kilométert gyakorló Ralf Schumacher, az elmaradt előléptetése miatt kissé sértődött Gary Paffett, Susie Stoddart, Mathias Lauda és az egyik nagy hazai reménység, Maro Engel tekerik majd a kormányt. A szinte már megszokottá váló március közepi, mugellói kétnapos teszten kisebb meglepetésre azonban nem a megszokott gyanúsítottak diktálták a tempót, hanem Alex Prémat, aki tavaly csak Hollandiában tudott igazán maradandót alkotni. A 26 éves,

volt GP2-pilóta hétfőn a második, kedden a harmadik legjobb időt autózta. Az első, esős napot hatalmas meglepetésre Engel, a másodikat nem kisebb megdöbbenésre Markus Winkelhock nyerte. A német-központú szériában tehát most már nem csak Christijan Albers esetleges audis visszatérése kavarja az állóvizet, hanem a gyári nagymenők által a teszteken nyújtott viszonylag visszafogott teljesítmény is.

GP2 ASIA

Malajzia adott otthont a GP2 Asia fordulópontjának, amely egyben a sorozat első olyan versenyét is jelentette, ahol az F1-es csapatok figyelő szemei láttára versenyeztek a mezőnyt alkotó fiatal pilóták. A jeles eseményt az időjárás tette még emlékezetesebbé, hiszen a nagyok időmérő edzésén még tartózkodó eső éppen a GP2 szombati főversenyének felvezető körében csapott le, káoszt okozva a pályán. Miután az első sorból rajtoló Romain Grosjean és Karun

Chandhok is lefulladt, Bruno Senna kaparintotta meg az első helyet, és persze a jogot, hogy elsőként ismerkedjék a tapadási adottságokkal. A brazil kicsúszását Alberto Valerio hibája követte, aki miatt Ben Hanley a horizont irányába szállt, Luca Filippi és Marco Bonanomi pedig a pályán szélén találta magát. A későbbi győztes, Vitaly Petrov a 25 perces piros zászlós peridódust követő újraindításnál még csak ötödik volt, ám a száradó pálya okozta gumipókernek, valamint Adrian Valles és Sebastien Buemi

balesetének köszönhetően az élen találta magát, ahonnan már nem nézett vissza. A Campos Racing pilótája a helyi hős Fairuz Fauzyt és az FM-bajnok Jerome D'Ambrosiót előzte meg a leintésnél. Másnap a 40 perces sprintversenyen már a startnál eldőlt a győzelem kérdése, miután a második sorból induló Kamui Kobayashi villámrajtot vett és éltre állt. A japán pilóta 22 körrel később hazája első GP2-futamgyőzelmét könyvelhette el, négy másodpercnyi előnnyel a kilencedik helyről feljövő

Grosjean és a meglehetősen tisztességes hétvégét produkáló orosz Petrov előtt.

GP2	
Romain Grosjean	35
Vitaly Petrov	24
Fairuz Fauzy	23
Bruno Senna	18
Adrian Valles	15
Sébastien Buemi	10
Kamui Kobayashi	10
Davide Valsecchi	9
Hiroki Yoshimoto	6
Jerome D'Ambrosio	6



FIA GT

Tovább erősödik a kelet-európai kontingens az FIA GT bajnokságban. A kétórás, illetve Bukarestben kísérleti jelleggel kétszer egyórás futamokat jegyző pontvadászatba terjeszkedik ugyanis a cseh Charouz Racing, akik színvonalas rali-programjuk mellé nemrég A1 GP csapatot építették, majd megnyerték az

Aston Martin is Le Manst alakulatuk gyári partnerének. A több DTM-Mercedest is bérlő/birtokló Antonin Charouz 2008-ban két Moslert indít az FIA GT-ben a néhány éve még a WTCC-ben vitézkedő Adam Lacko, Ales Jirasek és Stepan Vojtech számára. Utóbbi versenyző 2000-ben ugyan hátat fordított a pályaversenyzésnek, de miután 2005-ben Tomas nevű

LMS

Fantasztikusan kezdte a 2008-as évet a Penske Motorsport. A Daytona 500-on Ryan Newman révén aratott sikert Roger Penske ikonikus alakulata a Sebring 12 órás megnyerésével fejezte meg, méghozzá nem

is akármilyen mezőnyben! Hiszen a félnapos száguldás ötvenhatodik fejezetének megírása előtt még az Audi és a Peugeot volt a favorit, előbbi sorozatban aratott nyolc győzelme, utóbbi a teszteken és a Ben Devlin mega-balesete miatt félbeszakított időmérőn mutatott sebessége



miatt. Aztán a gyári csapatok a napsütéssel együtt elhalványultak Floridában, a diesel Peugeot 908 vezető helyről csúszott vissza hidraulikus problémákkal, a két R10-est pedig fék- és hajtásproblémák hátráltatták. Ez megnyitotta a kaput a gyengébb, de a helyi súlyregulálknak köszönhetően komolyabban nem hendikeppelt LMP2-es autók előtt. Az idénre áttevezett, svájci óráként ketyegő Porschék kapva kaptak az alkalmon, és a Lowe's Fernandez Acura kizárását követően kettős győzelmet arattak. A Le Mans 24 óráshoz képest fele olyan hosszú, de az elmondhatatlanul huplis repülőtéri aszfaltnak köszönhetően kétszer olyan kemény futam végén Timo

Bernhard, Romain Dumas és Emmanuel Collard emelhették magasba a győztesnek járó kupát. Második helyen a Dyson Racing Butch Leitzinger, Andy Lally, Marino Franchitti összeállítású triója végzett, megelőzve a Rinaldo Capello, Tom Kristensen, Allan McNish hármast és az úgy tűnik mégsem verhetetlen Audit. Érdekeség, hogy Sebringben bemutatkozott az ALMS-ben Lord Paul Drayson is. A 47 éves pilóta, aki a brit parlament Lordok Házának volt tagja, egy bio-ethanol hajtású GT3-es Aston Martinnal indult Sebringben Jonathan Cocker és Tim Sugden társaként, ám egy baleset miatt idejekorán fel kellett adniuk a küzdelmet.

65

AI GP

Az összetett pontverseny második helyére settenkedő Új-Zéland volt a 2007/2008-as AI GP mexikói futamának nagy nyertese. A tízfordulós idény nyolcadik összecsapásán, a főként Champ

AI GP	
Svájc	128
Új-Zéland	113
Franciaország	108
Nagy-Britannia	95
Dél-Afrika	88
Hollandia	80
Németország	77
Írország	73
Kanada	62
Kína	45

Car futamokról ismerős Hermanos Rodriguez versenypálya rövidebb változatán Jonny Reid csodálatos győzelmet aratott a balesetekkel bőven tarkított sprintversenyt, a poleból induló és az első rajtkísérletből tömegkarambolt fabrikáló Adrian Zaugg korai kiesését követően. Az aucklandi születésű pilóta Oliver Jarvist és az összetett trónon ülő svájci Neel Janit előzte meg a 21 perces mini-futamot. A főversenyen ugyan kevesebb baleset színesítette az eseményeket, ám az ötödik helyről rajtoló Adam Carroll végül gondoskodott arról, hogy ez a vasámap inkább Szent Patrik

ünnepeként vonuljon be az AI GP történetébe, mintsem lehangoló elbeszélésként például Jonny Reid kicsúszásáról, vagy Jani áthajtásos büntetéséről. Az ír csapat kiválóan dolgozott a kiállításoknál, a DTM-et is megjárt, GP2-menő Carroll pedig nagyszerű munkát végzett a kormányánál, ami elég volt a Jarvis és az amerikai Jonathan Summerton fölött aratott győzelemhez. A bajnokság hajrájába még a britek is bajnoki esélyekkel fordulnak, de ennek megtartásához Jarvisnak Kínában is szélvészgyorsnak kell lennie. Ide tartozik a hír, mely szerint Kína bejáratott AI GP-pilótája, Congfu Cheng is azon szerencsések közt

lesz, akik vihetik majd az Olimpiai Fáklyát. A hűsvét hétfőn Athénból indult láng öt kontinenst átszelő útjába a Franky bece-névre hallgató, pekingi születésű versenyző is besegít.



SPEEDCAR

7 év után ismét Jean Alesire figyelt a száguldó cirkusz. A 44 éves francia pilóta egy egész versenyt felölelő csatát vívott egykori sauberes csapattársával, Johnny Herberttel a SpeedCar sorozat első szezonjának félidejét jelző malajziai versenyhétvégén. Sepengban az első versenyen a gall bizonyult erősebbnek, szűk három tizedet adva nagy barátjának. A harmadik helyen Mathias Laudát intette le a kockás zászló, aki a volt NASCAR-autókkal küzdő szériában tölti téli szünetét két DTM-évd között. Az izgalmak vasárnap sem kerültek el a bajnokságot, ekkor David Terrien és Uwe Alzen kergetőzése bizonyult a fő látványosságnak, amelyet a második győzelmét arató német pilóta nyert meg. Harmadik helyen, majd 10 másodperccel lemaradva Jean Alesi fejezte be a futamot, megtartva ezzel vezető helyét a pontversenyben.

Speedcar	
Jean Alesi	34
Uwe Alzen	29
Johnny Herbert	21
David Terrien	19
Mathias Lauda	18
Ananda Mikola	11
Nicolas Navarro	7
Stefan Johansson	6
Klaus Ludwig	5
Gianni Morbidelli	4

NASCAR

Természetesen a jubileumi Daytona 500 után sem állt meg az élet a tengerentúlon, sőt a stock car szezon csak Kaliforniában kezdődött el igazán. A szombati és vasárnapi eső miatt hétfőre halasztott Sprint Cup futamon Carl Edwards tudott nyerni, megszerezve a Roush csapat sorozatban negyedik győzelmét a nyugati parton fekvő pályán, amit egy héttel később újabb győzelemmel fejezt meg a két éve teljesen átépített Las Vegas Motor Speedwayen. A kaliforniai eső után Vegasban esések színesítették a futamot, az összesen hét bajnoki címet jegyző Tony Stewart, Kurt Busch és Jeff Gordon is keményen



összetűzésbe került a betonfallal. Egy héttel később Atlantában aztán Edwards meghozta motorhibája azt, amire a japánok 40 verseny óta vártak. A NASCAR első osztályában tavaly februárban debütáló Toyota mindössze negyvenedik versenyén megszerezte első győzelmét, meghozza Kyle Busch és Stewart jóvoltából rögtön kettős győzelmet jegyzett a márka. A Joe Gibbs

INDYCAR

Meglepően kevés, mindössze három Champ Car csapat tudott megjelenni az egy héttel az IndyCar idénnyitó előtt Sebringben, az átigazolók alakulatok számára megrendezett kétnapos teszten. A Coyne, Conquest és KV istállóik részvételével zajló gyakorlásán Oriol Servia autózta a legjobb időt, ami a március eleji IRL teszttel összevetve a biztatónak számító összetett harmadik

Racing által indított Toyota Camry az első nem amerikai autó 1954 óta, amely Cup futamot tudott nyerni. A JGR sikerét rögtön megirigyelte Richard Childress is, majd a bristoli katlanban Jeff Burton, Kevin Harvick és Clint Bowyer révén aratott hármas sikerrel helyreállította a tengerentúli világ rendjét, és a sokkolt szurkolók egészségét.

EURO F3

Az ASM-ből Nicolas Todt közreműködésének és egy egyesülésnek köszönhetően ART Grand Prix-vé transzformáló francia alakulat uralta az Euro F3 versenysorozat március közepi kétnapos tesztjét. A valenciai



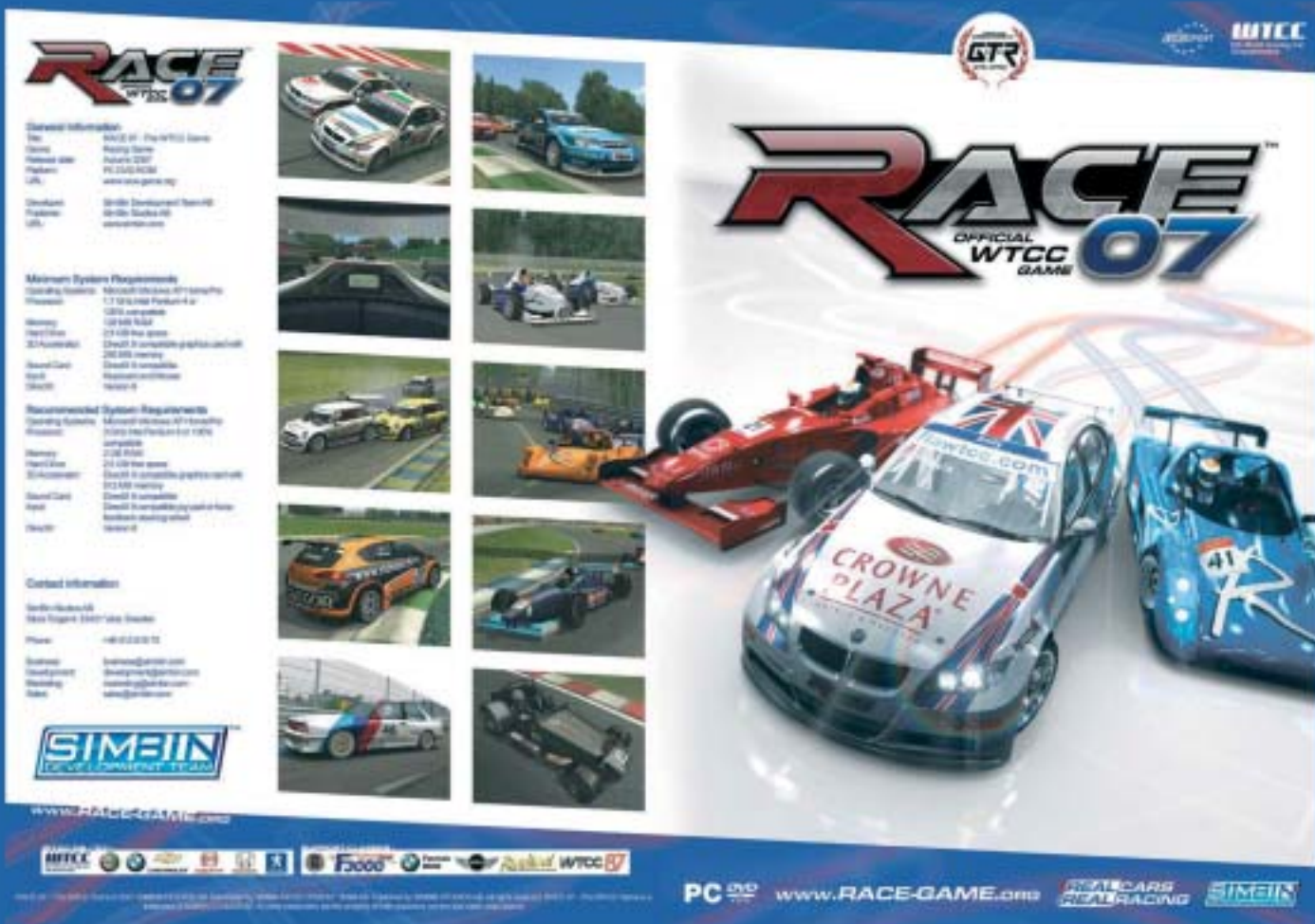
Nascar	
Kyle Busch	782
Greg Biffle	752
Kevin Harvick	749
Jeff Burton	745
Dale Earnhardt Jr.	686
Kasey Kahne	674
Tony Stewart	656
Ryan Newman	635
Clint Bowyer	606
Kurt Busch	605

leggyorsabb körhöz volt elegendő. A két bajnokság egybeolvadása miatt eufória-hangulatban úszó széria eközben már javában az első futamra hangol, amelynek egyik favoritja az a Danica Patrick. A hölgyet a Sports Illustrated fürdőruha melléklete is felfedezte, így közel 70 millió magazin-olvasó, és 250 millió internetes érdeklődő gyönyörködhet a versenyzőnő idomaiban.

gyakorlásán az AI GP-bajnok Nico Hülkenberg diktálta a tempót mindkétyszer. Az első napon Jules Bianchi és az örökös F3-mas James Jakes, másnap Christian Vietoris és Bianchi követték a német versenyzőt. Ferrari Challenge Augusztus utolsó hétvégéjén ismét Magyarországra látogat a Ferrari Challenge márkakupa. A Hungaroringen megrendezendő futam az Európa-bajnokság ötödik, valamint az olasz bajnokság negyedik fordulója lesz, amelyen a 490 lóerős versenyautók egymásnak feszülhetnek. A 2005-ben az Olasz GT bajnokság kíséretében egyszer már hazánkban járt sorozatban idén már négy autót

indít a márka hazai importőre Válint Tibor, Jánosi Sándor, Diego Roda és a korábbi kétszeres junior gokart világbajnok Andrea Gilardi számára.





WTCC

Bár sokan sok rosszat el tudnak mondani a gyáruralom alatt nyüglődő Túraautó Világ bajnokságról, egy dologban egészen biztos lehet minden szakértő: a WTCC jelenleg kétségkívül élenjárónak számít a motorsportban újak számítótrendek, technológiák bevezetésében. A bajnokság az elsők között volt, aki meghirdette manapság már oly divatosá avasználó zöld

kampányát, nem félt néha agresszívan alkalmazni a büntetősúly-rendszert, és most a sorozatot szervező és promótáló Eurosport újabb nagy dobásra készül. A pontvadászat hivatalos játékvezetőt készítő SimBin céggel közösen virtuális Túraautó Világ bajnokságot, vagyis V-WTCC sorozatot írnak ki. 2008-ban még kevesen hisznek benne, de a számítógépen vívott versenyzés

egyes prognózisok szerint évtizedek múlva akár még népszerűbb is lehet, mint az érdes aszfaltcsíkon, betontorpedókban való élő száguldás. A most bejelentett V-WTCC persze még csak az első, ötfutamos fecske, ám Európa vezető sportcsatornája semmit sem bíz a véletlenre, hiszen a Buzz címet viselő magazinmúsora keretén belül közvetítést ad majd a virtuális

viaskodásról. A verseny másik ütőkártyája, hogy euro-százezrek helyett mindössze a 300 autó és 32 versenypálya részletes mását tartalmazó Race 07 eredeti verziójára lesz szükség a nevezéshez, amelyet közvetlenül a játék főmenüjéből tehetünk majd meg.

PMSC

Igencsak megéri idén csapatfőnöknek lenni a Porsche Szuperkupában! A tizenhárom vezető ugyanis egyedi, homok-fehér Porsche Cayenne S céges autóval gazdagodott a szezon előtt. A gyár figyelmességéért

kiszállított, szeptemberig használható 385 lóerős gépeket Monacóban és Valenciában a boxutcában is használni kényszerülnek majd a csapatok, így az autókat megerősített vonóhoroggal és egy hátranéző kamerával is felszerelte a stuttgarti gyár.

Szemet
győnyörködtető
a Porsche
Szuperkupa és
a Carrera Kupa
együttes
felvonulása



GYORSASÁGI OB

Jelentős átalakulások előtt áll a Gyorsasági Országos Bajnokság formula kategóriájának mezőnye! A 2008-as idényben az egyik legfontosabb változás, hogy hat sikeres évet követően elválnak a Szász Motorsport és Chanoch Nissany útjai. A volt F1-es tesztpilóta a Főnix Motorsportnál folytatja pályafutását, a megszokott technikával. Szászéktól a tavaly frenetikus bemutatkozó idényt produkáló Kis Pál Tamás is elszerződik, méghozzá a 2007-ben visszavonult Gyuricza Péter által menedzselte A.C.S. Motorsporthoz. Valószínűleg idén tetővel a feje felett autózik majd Fekete Krisztián és Nyitray Béla is, valamint örömteli hírként a svájci Formula Renault bajnokság nevezési listáján megtalálható Tukora István neve is, ez azonban lehetséges, hogy egy újabb hiányzót jelent majd az együlési kategória számára.

A Hungaroringhez kapcsolódó hír, hogy minden jel szerint megíúsulni látszik az olyan nyira várt augusztusi 24 órás verseny. Az óra számlapját kétszer körbefutó megmérettetés a helyi, zajszennyezés ellen tiltakozó lakók miatt maradhat el. A pálya és a lakópark még keresi a megoldást a problémára, ami esetleg a verseny két részletben lefutása, vagy egy őszi időpont lehetne.

GT5 PROLOGUE

A számítógépes játékok világának egyik legendája visszatért! Az eddig csaknem 50 millió példányban elkelte Gran Turismo 5 Prologue március végétől megvásárolható. A PlayStation játéka az utóbbi évtized egyik legsikeresebb sorozata - hírnevét a valóságghú megjelenítésnek, a design minőségének és az autók élethű viselkedésének köszönheti. Mostantól a PS3 erejével felvértezve a szoftver sikere feltartóztathatatlan. A Gran Turismo 5 Prologue 71 csodálatos autót vonultat fel - köztük olyan márkákat, mint a Lotus, az Aston Martin, a Subaru, és az ismét lenyűgöző Ferrari modelljei - amelyekkel hat igazán realiztikus versenypályán száguldhatsz végig: az Eiger Nordwand; a Daytona International Speedway; a London City Track; a Fuji Speedway, Suzuka és a High Speed Ring terepein. A versenypályák mindkét irányban is bejárhatóak, és mindez hihetetlen, nagyfelbontású (HD) grafikában jelenik meg. A vadonatúj vezetési fizika révén a vezetési élmény is minden korábbit felülmúl, a számítógépes ellenfél továbbfejlesztett mesterséges intelligenciája pedig gondoskodik a minden eddiginél izgalmasabb küzdelemtől.



ELÉRHETŐBB

Microsoft bejelentette, hogy csökkenti az Xbox360 játékkonzol javasolt fogyasztói árait Európában. A 2008 március 14-től életbe lépő árcsökkentés értelmében a különféle Xbox 360 modellek javasolt fogyasztói árai a következőképpen módosulnak: Xbox 360 Arcade 54 990 Ft (kiváló ajánlat azok számára, akik most kezdik el az ismerkedést az újgenerációs konzolok világával), Xbox 360 Premium 74 990 Ft (vezeték nélküli controller; vezetékes fülhallgató, valamint 20 GB-os merevlemez tartozik hozzá), Xbox 360 Elite 99 990 Ft (a profi játékosok választása, a csomag

tartalmaz egy 120 GB-os merevlemez) Az Xbox 360 az EMEA régió (Európa, Közel-Kelet, Afrika) legnépszerűbb újgenerációs játékkonzolja, amely 42%-os piaci részesedést mondhat magáénak. Az Xbox 360 konzol 26 hónappal a piacra kerülése után vezető helyen áll az egy konzolra jutó szoftvereladások tekintetében is. Ez a szám az Xbox 360 esetében 7 darab eladott játékszoftvert jelent minden értékesített konzol után. Az új ajánlott fogyasztói ár bevezetése része a Microsoft hosszútávú törekvésének, hogy minél szélesebb körben elérhetővé tegye a vásárlók számára a HD (high definition) minőségű játékelményt.



ARANYTOLLAS

Dávid Sándor ötven éve dolgozik a sportújságírásban

„Aztán Kuala Lumpurban, az ikertornyok tövében mindenképpen menj el abba az indiai étterembe!” - utasított interjúalanyom a beszélgetés végén. „Hát Te ott is voltál?” - kérdeztem. „Hát hogy a fenébe ne lettem volna!” - válaszolta nem pont ezekkel a szavakkal.

Bethlen Tamás



Bucekó Andor



Dávid Sándor - ismerőseinek csak Lapaj, bár ezt megszólításként én még soha nem mertem használni - nem sokkal 71. születésnapja után Aranytoll elismerést kapott a Magyar Újságírók Országos Szövetségének elnökétől. A kitüntetés egybeesett újságírói (sportújságírói) pályafutása indulásának 50. évfordulójával. A Népsportnál (nem a Nemzeti Sportnál - ezt többször is kijavítja), a Magyar Televízió Sportosztályán, majd az Eurosport magyar szerkesztőségénél (alapítóként) dolgozott. Emellett több mint 20 könyvet jegyzett, az 1972-ben megjelent Balczótól a tíz éve általa írt Forma-1 Sztorikig. Szakértőként, az F1-es közvetítésekben ma is gyakran szerepet kap, alkalmanként több lapban és a világhálón is publikál. Írásai, elemzései elgondolkoztatják az olvasókat, nézőket, sokakat annyira, hogy az ő példája nyomán választották/választják hivatásnak a sportújságírást. Magazinunk olvasói levelezéséből egyértelműen látszik, hogy az idősebb nemzedék elismeréssel, a fiatalabb tisztelettel tekint Dávid Sándorra. Különlegességnek számít, hogy egyetlen segítségkérő, tanácsot remélő levelet sem hagy válasz nélkül, a hozzá véleményezésre küldött cikkeket értékeli, a legújabb nemzedék szinte csüng „Sanyi bácsi” szavain.

Mondják, az idősebbek nehezen barátkozik meg számítógéppel, neked viszont - úgy tapasztaltam - soha nem okozott gondot a klaviatúra használata...

Az első között vettem számítógépet a fiamnak, a Commodore 64-est Bécsből hoztam. Már akkor szöveget szerkesztettem rajta, annak ellenére,

hogy még nem volt Word, meg kellett tanulni hozzá egy külön nyelvet, hogy írni tudjon rajta az ember: Később persze lett normális PC-m is, sőt amikor a televízióban laptopot lehetett kérni, ott is azonnal jelentkeztem. Hogy mást ne mondjak, már 1986-ban, az első Magyar Nagydíj sajtóirodájában is számítógéppel dolgoztunk. Bár az embargó miatt elvileg nem is lehetett volna az



A tudósítás komoly feladat volt: mivel még sem fax, sem e-mail nem létezett, a riporterek fejben gyorsan rendezték a gondolataikat, és már mondták is a cikket a helyszínről.

országban, ügyes kollégák kerülőutakon, ötféle forrásból, alkatrészekből csak összeraktak egyet.

A kezdetekkor viszont még egészen más eszközökkel folyt a munka. Hogyan emlékszel erre?

1958-ban kezdtem külsőzni a Népsportnak, rá két évre vettek fel gyakornoknak, és rögtön be is íratlak a Bálint György Újságíró Iskolába, ahol sok más okosság mellett gyors- és gépirni is megtanítottak. Kézzel soha nem vettem papírra egyetlen sort sem, a szerkesztőségben mindenkinek saját írógépe volt, nekem például egy Continental. Akinek lehetett volna diktálni, az mind a telefonon lógott, jegyezte a tudósítók jelentéseit. A tudósítás egyébként komoly

feladat volt: mivel még sem fax, sem e-mail nem létezett, a riporterek fejben gyorsan rendezték a gondolataikat, és már mondták is cikket a helyszínről. Mentorom, Szombathy István a vívó vb alatt a szemem láttára diktált tele egész újságcoldalakat. Én is megszoktam ezt, a magnót talán emiatt ma sem szeretem, engem csak lelassít. Pedig 1968-ban Mexikóba utazva három riportermagnót is vettem a reptéren, hogy aztán az olimpián derüljön ki, semmire sem jó, napi 20 flekket írva egyszerűen nincs idő bekapcsolni. Pontos meg enélkül is lehet az ember: ha például én valakivel interjút készítek, minden esetben szó szerint vissza tudom adni az alany mondandóját.

Hogyan kerültél a Népsporthoz?

Soha nem akartam újságíró lenni. Egészen addig, amíg meg nem néztem a Római vakáció című filmet. (Vívni mellesleg azért kezdtem, mert láttam a Korzikai testvéreket.) Dolgoztam a Csepel Motorkerékpárgyárban technikusként, majd a MÁV Nyugati Pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségén lakatosként, de

közben élsportoló, ifjúsági válogatott vívó voltam. 1956 húsvétján már az ifjúsági vb-n is szerepeltem Luxemburgban. A döntőben utolsó lettem, de az igazsághoz hozzá tartozik, hogy mint a legfiatalabb, a később győztes Mendelényinek és a második Horváth Zolinak illett leadnom az asszómat, mert ők voltak az esélyesebbek. Rá egy évre Bukarest nemzetközi felnőtt kardbajnoka lettem - az ezüst (vagy ezüstözött?) kupa ma is az asztalomon áll. Közben tagja voltam a Vasas Kovács Pali bácsi vezette felnőtt kard bajnokcsapatának. Bukarestben ismerkedtem meg Szombathy Pistával. Ő volt a Népsport kiküldött munkatársa, de a vívást kicsit „távolról nézte”, így megkért, hogy segítsen neki. Aztán egyre többet



besegítettem, és már nem csak arról kértek anyagot, hogy „III. osztályú kardverseny rendezetek a Pasaréti úti tornacsarnokban”, hanem, amikor 1959-ben Budapestre jött a vívó világbajnokságot, bekerültem a nagy hármasba (Szombathy, Elek Maca, s szerénységem), amely tudósított az eseményről. A római olimpiát aztán már belsőként írtam, persze itthonról...

Milyenek voltak az ott töltött esztendők?

18 évet dolgoztam ott, ebből nyolcat, Mexikó után az olimpiai sportágak rovat vezetőjeként. Mexikóból és Münchenből magam is tudósíthattam, a vívás, az öttusa, a lovaglás, a vitorlázás, a kerékpár tartozott hozzám. A rovatom pedig olyan remek újságírókból áll, mint például Gallov Rezső, Kocsis L. Mihály, Pap Kornélia, Subert Zoltán, Naményi József, Bocskás Miklós, Németh Péter; Tarpay László, Serényi Péter; Kocsi Tibor és mások... Nagyszerű iskola, sőt főiskola, egyetem volt az akkori Népsport. Írni kellett: sokat, és jól! - minden műfajban. Napi egy cikk, egy rövid színes és öt eredeti hír volt a norma. Aki ott dolgozott, megtanult gyorsan és híven tudósítani, külső helyszínről időre anyagot adni, pontosnak lenni, mindezt felelősséggel tenni.

Megfigyeltem, hogy a beszélgetésünk alatt mindent az olimpiák évéhez viszonyítasz. Miért tartod olyan fontosnak a négyévenkénti rendezvényeket?

A világ és a magyar sport is ehhez igazodik. Az olimpia eszméje a legjelentősebb, nem lehet felülmúlni. Hiába látja az Indy500-at a helyszínen mondjuk 400 ezer ember, és a tévében még sokmillió, nincs meg az a varázsa, hogy csak négy évenként nyerhető. Nem véletlenül az olimpiai érem a legértékesebb. Van egy mondás: a favoritnak a derby napján kell futnia. Minél többször kísérelhet meg valaki elérni valamit, az eredmény annál értékelenebb. De ezért csodálatos maga a sport is, egy adott pillanatban kell hozni a legjobb formát. Az olimpián négyévenként.

Montreálban is ott voltál, de már televíziós színekben. Miért igazoltál át?

Radnai János, aki kitalálta a sport televíziózást Magyarországon, és meg is valósította, rendszeresen szakértőket ültetett a riporterei mellé. Engem a vívásához hívott Vitray Tamás mellé. De 1963-ban az ifjúsági vívó világbajnokságról jövet már a stúdióba is bekerültem kommentárt mondani. Akkoriban még úgy mentek a dolgok, hogy délelőtt megírta az ember; azt a főnökség jóváhagyta, este az adásban meg fejből kellett elmondania az elfogadott szöveget. Sógógépnek persze még híre, hamva sem volt. Vitray után jött a Gyulai Pista, végül addig-addig külsőztem, míg végül

1976-január elsején átigazoltam a Magyar Televízióhoz. Radnai eredeti célja, és az enyém is, az volt, hogy az én újságírói, szerkesztői tapasztalataimat felhasználva az addig ugyan kiválóan, de „kisipari” műhelyként működő sportosztályt egy magasabb osztályba léptessük. Én tehát elvileg soha nem kerültem volna képernyőre, feladatom a szerkesztés lett volna, de az élet erősebb volt a terveknél, és Montreálból, az olimpia első napján már én köszöntem be elsőnek a kinti stúdióknból. Technikusi alapképzettségem, és népsportos gyakorlatom alapján persze a tévében is megtaláltak a technikai sportok, sőt maga a Forma-1 is.

Mikor láttál először Forma-1-es autót?

Magyar autóversenyzőkkel együtt egy úgynevezett „valuta nélküli turistaút” keretében mentem ki egy osztrák futamra, Zeltwegbe. Watson, Lauda, Reutemann, Regazzoni, Hulme, Fittipaldi - óriási nevek indultak abban az évben az újonnan elkészült Österreichingen. A következő évben szemtanúja lehettem az



A MÚOSZ ARANYTOLL BIZOTTSÁGÁNAK INDOKLÁSA

Dávid Sándor ötven esztendeje tevékenykedik a magyar sajtóban. Tízennyolc éven át a Népsport szerkesztőségében, húsz éven át a Magyar Televízió sportosztályán szerkesztő-riporterként, majd helyettes vezetőként dolgozott. Több nyári olimpiának volt a riportere, kommentátora. Az Eurosport magyar szerkesztőségének alapító tagja. Több mint 20 könyve jelent meg. Aktívan dolgozik ma is. Az RTL Klub Forma-1-es közvetítéseinek szakértője, az Autósport és Formula Magazin szerkesztője.

amerikai Mark Donohue hatalmas balesetének, amelybe elsőre nem tűnt veszélyesnek, de három nap múlva belehalt. 75-ben történt az is, hogy az egyik utolsó „ösbölnéyt”, Vittorio Brambillát láttam a szakadó esőben élete első és egyetlen győzelmét aratni - és örömében bűgöcsigaként a betonfalnak forogni... A következő tavasszal, egyik reggel Radnai azzal jött ki a szobájából az Eurovízió szokásos értesítőjével a kezében, hogy: „Lapajkám van itt valami Forma-1-es ajánlat, ráadásul ingyen adják... Szerinted mit csináljunk vele?” És ez volt az a pillanat, amikor a Forma-1 tulajdonképpen megérkezett Magyarországra. Radnai nyitott volt minden újdonságra, s amikor elmondtam neki, hogy a saját autómmal, és saját benzinnel is meg lehet oldani a közvetítést Zeltwegből (hiszen már kipróbáltam), már áldását is adta a közvetítésre, meg Knézy Jencit is mellém, mert ekkor, 1976 augusztusában nekem még fogalmam sem volt arról, hogy mit is kell külföldön csinálni, hogy az ember a mikrofonjához jusson... Mi ketten közvetítettük tehát az első

Magyarországra is sugárzott Forma-1-es futamot. És úgy adódott, hogy nekem jutott az a szép feladat, hogy az esőzés miatt később kezdődött, s ezért az élő közvetítés idejéből kicsúszott verseny befejezése előtt öt körrel elköszönjek a kedves nézőktől. Pallós Klári, a turnusvezető szólt a fülemre: „Lapajkám kedves, azonnal búcsúzzon ell...” mire én elköszöntem, a tévé elkezdte a Fekete várost, vagy valami hasonlót adni, az ország meg, mint később kiderült, fölrobbant! A magyar újságírás szín-java ugyanis Balatonszéplakon, az újságíró üdülőben nézve a közvetítést, s amikor lekevertek, mintha bomba robbant volna, átkozódás, és az ország legjobb publicistái rohantak leszedni a keresztvizet a televízióról, amiért ezt a merényletet elkövette. Így derült ki, hogy mekkora tábora van az autósportnak, tehát érdemes közvetíteni. A dolog persze lassan indult be, a következő évben két verseny, aztán három...

Meddig tartott ez az időszak?

Nekem akkor már volt egy műsorom, az Autó-

mellettem olykor Radnai, máskor Mahrer Emil rendező, majd a gyártásvezetők... Egészen addig jártam „váltott lovakkal” a versenyekre, amíg Palik Laci meg nem érkezett az osztályra, és ki nem választottam magam mellé (mint korábbi gyakorló taxifőrt!) a technikai sportokhoz. Azóta mindketten megegyeztünk már sokszor abban, hogy ez a találkozás mindkettőnk életének talán legszerencsésebb pillanata volt. Lacinak sincs fogalma sem arról, hogy mit csinálna ma az autóversenyzés nélkül, én pedig azóta is, mondhatni ebből élek... És nem félek kimondani: kettőnk közvetítésének legjobb éveit a magyar Forma-1 tévéközvetítésének a csúcását jelenti - talán még jó ideig.



A boldog éveknek mégis vége szakadt, te meg az Eurosportnál kötöttél ki. Miért váltottál ismét?

Tényleg szép esztendők voltak. Az F1-en kívül belefért még négy olimpia. 76 - Montreal, 80 Moszkva, 88 - Szöul, 92 - Barcelona, Los Angeles 1984-ben csak a bojkott miatt maradt ki. És belefért rengeteg minden, a teremkrossz, a szuperkrossz, az enduró, a salakmotor; a fogathajtó világbajnokságok világsikere, a balatoni vitorlás Európa- és vb-k, a vívó világbajnokságok, az öttusa... Szóval gyönyörű életünk volt! Aztán a Héder-Palik kettőst (ekkor már a Rádió Bridge tulajdonosait) érdemtelenül kirúgták a tévéből, megérkezett a rendszerváltás, kapitalisták lettünk, mármint az egész ország,ők nem sokat sírtak, hanem a rádió mellé megvették az Eurosport magyar adásának a jogát, megcsinálták a szerkesztőséget, és akkor; miközben eltelt már egy-két év, Palik Laci egy reggelen felhívott telefonon, „bekértem magához”, és elmondta mire készülnek. Körülbelül két percig gyözködött, mire

otthagytam csapat-paport (meg az atlantai olimpiát, meg a Forma-1-es közvetítéseket, meg mit tudom én!...) és beálltam a sorba az „alapító atyák” közé. Palik László, Héder Barna, Vitár Róbert, Dávid Sándor; Gundel Takács Gábor; és boldog vigyorral (ami persze nem látszott) az első magyar nyelvű közvetítésként bemondtuk az éterbe az idegenből jött képek alá a nevünket. Onnan mentem nyugdíjba majd öt év múlva, onnan rúgtak ki a Vitárral együtt, mint vén trottlikat.

Egyszer azért még visszatértél az MTV-hez...

Az csak külsőzés volt, másfél évig, ha jól emlékszem. Az utódom ott éppen megbukott, és megkerestek, hogy vállalnám-e ismét a F1-et.

RED BULL JÁTÉK

Nyerje meg a Puma-táskák egyikét!



2008-ban új, retro ruhakollekcióval lepte meg a Puma a két Red Bull-istállót, a csapat által viselt trendi felszerelést már láthatta a nagyközönség az ausztrál és a maláj versenyen. Az ingektől a nadrágokon át a fejedőkön keresztül a cipőig temérdek vonzó darabot felvonultató kínálat már a magyarországi boltokban is elérhető. Ebből sorsolunk most ki három „rocker” Toro Rosso táskát azon Olvasóink között, akik hibátlanul felelnek a következő kérdésre:

2007 végéig hány pontot szerzett a Toro Rosso csapata az F1-es világbajnokságokon?

A választ **április 20-ig** várjuk az alábbi címre: 3504 Miskolc Pf: 90.

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

A KESZTYŰTŐL A SZÍNVÁLTÁSIG WRC, IRC és OB

TOH

Három héttel a Mexikó Rali után az FIA hivatalosan is megváltoztatta a verseny végeredményét. Mint kiderült, a nyolcadik helyen célba ért Peugeot 206 WRC-t hajtó Ricardo Trivino szabálytalan kesztyűben versenyzett, ezért már szombaton kizárták. Akkor

fellebbezése miatt folytathatta a futamot, amit pontszerző helyen fejezett be. A mexikói versenyző kizárásával Sebastien Ogier; az élete első VB-fellépésén S1600-as győzelmet arató, gyári Citroen támogatással bíró francia pilóta egy világbajnoki pontocskával gazdagodott.



Egy március közepén aláírt új sponzori szerződésnek köszönhetően az Argentin Ralitól bekéülnek a gyári Citroen C4 WRC-k a világbajnokságon. A francia márka autóinak a legismertebb energiatál-gyártó ad majd új kinézetet, és szárnyakat...



Marcus Grönholm máris a visszatérésen gondolkodik. A tavalyi szezon végétől nyugdíjba vonult kétszeres világbajnok finn pilóta



azonban nem a rali világbajnokság egyik gyorságiján képzei el nyugodtabb éveit. A kétszeres bajnok ugyan marad a 19 éves Andreas Mikkelsen mentora a vb-n, de a ralikrossz felé kacsintgat olyannyira, hogy március elején ki is próbálta Andreas Eriksson Fordját.

A tavalyi IRC-szezonban három győzelmet arató Nicolas Vouilloz idén is Peugeot-val indul az Intercontinental Rally Challenge futamain. A Törökországban kezdődő 2008-as idénynek a belga Kronos csapat színeibe vág neki a korábbi tízszeres mountain bike világbajnok, aki két csapattársához hasonlóan egy S2000-es Peugeot 207-est fog terelgetni a tízfordulós sorozatban.



SZTÁRVENDÉG

Rajthoz áll az Eger Ralin az S1600 tavalyi bajnoka, Simon Jean-Joseph az új Citroën C2-R2 Max versenyautóval. Néhány újságírónak és versenyzőnek arra is lesz lehetősége, hogy kipróbálja a 2008. március 1-jével az FIA által is homologizált autót, amely elérhető áron megvásárolható a piacon.

A C2-R2 Max külsőre majdnem megegyezik a C2 Szuper 1600 versenyautóval, ám ebben a méregetszákban egy 190 lóerős, 1,6-os motor dolgozik, amely az C2 VTS motorjának továbbfejlesztett változata. A ralis alkalmasságot ezen felül a szélesebb nyomtáv, a versenyfutómű és a könnyített műanyag elemek

garantálják, de az érdeklődők választhatnak aszfaltos vagy murvás versenyre felkészített verzió közül is. Mindkét esetben már 35 ezer euróért, vagyis kevesebb, mint 10 millió forintért is hozzájuthatunk egy olyan alap csomaghoz, amelynél egy becsővezett, átalakított versenyautó kulcsát adják át nekünk a Citroën műhelyében.



A kissé problémás szezonkezdetet követően máris személyi változtatásokat eszközölt a Suzuki Sport. A japán márkánál Akira Kawadát

márciustól Paul Wilding váltja a csapatvezetői székben. Wilding régóta dolgozik a Suzukival, többek között aktív részt vállalt a S1600-as Ignis fejlesztéseiben is.

MAGYAR VÁNDOR

Új főtámogatóval és navigátorral vág neki a 2008-as szezonnak Benik Balázs. Az itinert olvasó Lukács József és az elektronikai cikkeket árusító üzletlánc számára sem lesz új a hazai bajnokság, hiszen tavaly is egy csapatot alkottak, igaz akkor még egy Skoda Octavia WRC-vel. 2008 nagy meglepetését okozhatja viszont Turán Frigyes, aki egy

Peugeot 307 WRC-vel áll majd rajthoz Egerben, miután subaru és skodás tárgyalásai kútba estek. Sem a 2004-es Impreza, sem a 2005-ös Fabia WRC nem materializálódott a tárgyalássorozat végére, ezért a tavaly rendkívüli sebességet mutató pilóta a Bozian Racinggel kötött szerződést egy 2005-ös, utolsó specifikációjú 307 WRC-re. Az abszolút esélyesek közül Turiék maradnak a Fabiánál, és Herczigék is a tavaly már megszokott Subaruval indulnak. Vizin László Imprezáját fejlesztették a télen, emellett kék helyett sárga fényezést kapott, míg Tagaiék Octáviájától búcsúznunk kell, mert a tulajdonos eladta a versenygépet. A WRC-k mezőnyét Egerben Spitzmüller Csaba új autója bővíti majd, aki Mitsubishi-vel vág neki az évad első futamának.

MI LESZ VELED JWRC?

Mosley 2010-től kétkerék-hajtású autókat akar

Max Mosley, az FIA teljhatalmú vezetője foggal-körömmel ragaszkodik ahhoz az elképzeléséhez, hogy 2010-től a World Rally Carok csak és kizárólag kétkerék hajtásúak lehetnek. Ez a döntés pedig könnyen a JWRC halálát jelentheti...

Barcaa Esolt

Getty Images



A JWRC (Junior World Rally Championship) sorozatot az FIA 2001-ben hívta életre azzal a nem titkolt szándékkal, hogy fiatal, tehetséges rali versenyzők számára bemutatkozási lehetőséget biztosítson. A versenyek a rali világbajnokság futamain belül zajlanak, ugyanazokon a gyorsasági szakaszokon, a mezőny részeként rajtolnak el a párosok. Évente általában 7-8 forduló a bajnokság, így nem minden vb-helyszínen láthatjuk száguldozni a kis méregzsákokat. A JWRC alapvetően a Super 1600-as kategóriára épül, és ezek a kis autók egyáltalán

nem lebecsülendők. Ahogy a név is mutatja, 1,6 literes szívómotorok, bődületesen magas (8500 f/min) fordulatszám - innen a semmi mással össze nem téveszthető, megrázó hanghatás - és elsőkerék hajtás jellemzi ezeket a versenyautókat. A magas fordulatszámnak köszönhetően a lóerőssel nincs baj, de nyomtaték terén messze elmaradnak a WRC-ktől. Ugyanakkor mintegy két mázával kevesebbet nyomnak a mérlegen, ami a raliban is nagy előnynek számít. Természetesen a Super 1600-asok nagy hátránya az összerék hajtás - és ebből adódóan a tapadás - hiánya. Nem csoda, hogy a murvás versenyeken perceknek kapnak gyorsan, azonban aszfalton komoly meglepetéseket okozhatnak. (Hazánkban például Bútor Robi S1600-os Swiftjével nem egyszer mutatott fricskát a jóval erősebb, összkerekes autóknak.) A JWRC versenykiírásában szerepel egy fontos

kitétel: a nevező pilóták életkorát 28 évben maximalizálták. Mielőtt azonban azt gondolnánk, hogy a JWRC csak egyfajta tehetségkutató, ahol a fiatal nyertest megdicsérik, aztán eltűnik a sülyesztőben, lássunk néhány nevet, akik innen indultak. A bajnokság kiírásának első évében ki más nyerhette volna a sorozatot, mint Sebastien Loeb, aki azóta négyszeres világbajnok. Néhány évvel később (2005) Dani Sordo lett a junior bajnok, aki jelenleg Loeb csapattársa a Citroënnél. A tavalyi nyertes, Per-Gunnar Andersson idén pedig már a Suzuki WRC-t terelgeti a VB futamokon... Amennyiben Max Mosley keresztülviszi akaratát, és 2010-től a WRC-k gyakorlatilag a mostani S1600-osok turbóval felpaprikázott testvérei lesznek, nem sok értelme lesz a JWRC bajnokságnak. Hacsak valamilyen ügyes mérnök fel nem találja az egykerék hajtást...

A rali vb-ken nem csak a WRC-knek, hanem a kistestvéreknek, a JWRC autóknak is tapsolhat a közönség



AZ ÚJ SEB'

Akit egy kicsit érdekel a ralisport, a Sebastien név hallatán azonnal a négyszeres világbajnokra, a megállíthatatlan Loeb-re gondol. A Mexikó Ralin azonban feltűnt egy új Seb', aki élete első világbajnoki futamán rögtön az első helyen végzett. A félreértések elkerülése végett gyorsan hozzá teszem, hogy nem az abszolút értékelésről beszélünk, hanem a JWRC sorozatról.

A 24 éves Sebastien Ogier, Loeb honfitársa szenzációs versenyzessel nyerte a juniorok viadalát egy Citroën C2-es volánja mögött. Tény, hogy a szerencse is mellé szegődött, hiszen a nagy esélyes Martin Prokop már az első napon összetörte autóját, és a többiek is különféle gondokkal küszködtek, ez azonban mit sem von le az ismeretlenség homályából érkezett francia pilóta érdemeiből. Ogier ugyanis abszolút sorrendben a 9. helyen zárt, amire még nem volt példa a JWRC történetében!

Nem csoda, hogy maga Sebastien Loeb is elismerte honfitársa kivételes képességeit, és személyesen gratulált a nagyszerű győzelemhez.



SÁRGÁ SUBARU

A Vizin-Zsíros páros idén is az első öt hely valamelyikét szeretné

Tavaly az elmaradt Zemplén Rali miatt nem tudta teljesíteni a kitűzött tervet, de idén ismét megpróbál a legjobb ötbe kerülni az ezúttal sárgára fényezett Imprezával induló Vizin László - Zsíros Gábor kettős. Hogy mindezt hogyan képzelik, arról a páros navigátorát kérdeztük.

TDK, HacsánciFotó



Egy éve nem indult túl biztatóan számotokra az évad, hiszen Egerben a Subaru motorját nem tudtátok életre kelteni. Idén nem tartatok hasonló malőröt?

Nagyon nagy hiba volt, ami a szezon első futamán történt, és miután Nyírádon egy váltóprobléma miatt szintén ki kellett állnunk, csak akkor lett volna esélyünk behozni az ellenfeleket, ha nem marad el az utolsó bajnoki futam. Így hiába lettünk például harmadikak Pécsen, egy ponttal lecsúsztunk arról az esztendő végi ötödik helyről, amit előzetesen kitűztünk magunk elé. 2008-ban már nem tartunk hasonló bakiktól, mert egyrészt tavaly alaposan kiismertük a kocsinkat, másrészt bízunk szervizcsapatunkban, a mindig tökéletesen teljesítő Budai Team-ben. Így most talán még nagyobb az esélyünk a legjobb ötbe kerülésre - bár a kőszai szezon eleji hírek arról szólnak, hogy a többiek is erősítettek télen.

Miben változott az autókot?

A legszembeütőbb különbséget a sárga szín

jelenti, szerettünk volna ugyanis egy minden korábbiánál feltűnőbb autót. Csapatunknak, a Racing Factorynak szerencsére megszaporodtak a támogatói, így egy még jobb felületet tudunk



Vizin Laci bácsi idén még több dicséretet szeretne kiosztani navigátorának, Zsíros Gábornak

kinálni számukra. Ami a technikát illeti, a motor maradt ugyanolyan erős, mint volt, de a váltóban idén egy olyan áttételt alkalmazunk majd, amelyik jobban passzol a magyarországi pályákhoz.

Volt már alkalmatok kipróbálni a kocsit?

Szerencsére igen, Orfűn, a Rapid Kupán indultunk, hogy tesztelhessük a Subarut. Laci bácsi természetesen megnyerte a futamot, de

ami ennél is fontosabb volt, lehetőségünk adódott a hajtásbeállítások kipróbálására. Olyan jól haladtak a dolgok, hogy minden időnk egy-egy másodperccel jobb volt a korábbiánál - kilométerenként.

Mindeközben arról hallani, hogy Te is kacérkods a bal egyes üléssel...

Vásároltunk egy N10-es Subarut, amely tulajdonképpen félig A-s autó. Az a tervünk, hogy Kismődi Endre navigálásával ezzel elindulok a rali túrában, és ha az időnk engedi, esetenként a másodosztályban is. Mindezt teszem azzal a céllal, hogy még több felületet tudjon ajánlani az egyesületünk a szponzorainknak. De tudni kell, hogy a mi csapatunkban nem csak autósok versenyeznek: Elek Zoltán krosszmotoros egy Honda CRF-250-essel, míg Varga Endre egy gyorsasági motorral indul a hazai bajnokságokban. Utóbbi olyannyira sikeresen, hogy tavaly és tavalyelőtt is megnyerte a Suzuki GSX-R Kupát 750 köbcentis kategóriában.

Lehet olyan híreket hallani, mely szerint 2009-re az MNASZ RSB már nem szeretne WRC-eket a hazai bajnokságban. Valóban előfordulhat, hogy ez lesz az utolsó évetek?

Ha valóban így alakulnak a dolgok, nagyon fájó pont lesz ez a döntés azoknak, akik jelenleg ilyen kocsikkal autóznak. A bérbeadók is rosszul járnak, hiszen hiába lesz külön értékelve majd a WRC, abszolút eredmények híján lehetetlenné válik a szponzorszerzés. Azt már csak félve kérdezem, hogy milyen futamokra számíthat majd úgy a közönség, ha 50 darab egyforma N4-es Mitsubishi jelenti a látványosságot...?



GYÁRI WRC-VEL

Spitzmüller a Hell Racing Team színeiben Mitsubishi Lancerrel indul



Egy év szünet után újra gyári Mitsubishi Lancer WRC-vel versenyezhet Spitzmüller Csaba és Kazár Miklós az Országos Rali Bajnokság futamain. A páros az újonnan alakult Hell Racing Team színeiben áll rajthoz.

TDK, MediaFoto.hu



2006-ban Spitzmüller volt az első magyar versenyző, aki gyári rali csapat színeiben indulhatott magyar bajnoki futamon. A Mitsubishi istállója akkor is nagyon jól érezte magát Magyarországon, és folyamatosan folyt a tárgyalás a visszatérésükről.

- Nagyon jó kapcsolatunk alakult ki az angolokkal. - mondta Spitzmüller Csaba. - Tavaly sajnos nem állt rendelkezésünkre olyan háttér, hogy egy Lancer WRC-t Magyarországra tudjunk hozni, de akkor is minden segítséget megkaptunk a csapattól. Bármikor felhívhattuk őket, amiben tudtak, segítettek. Most is nagyon örültek, hogy jöhetnek Magyarországra, nagyon komolyan tartják a magyar bajnokságot. Azt mondanom sem kell, hogy a számunkra is nagy megtiszteltetés egy gyári csapattal együtt dolgozni. Tavalyelőtt is sokat tanultunk tőlük, és biztos vagyok benne, hogy az idén is sokat tesznek majd hozzá a versenyzésünkhöz. Nekem személy szerint nagyon nagy boldogság, hogy a negyedik WRC-s évünket végre úgy kezdhettük, hogy ütőképes autóval állunk rajthoz már az első versenyen is. Ez eddig még egyetlen egyszer

sem sikerült. Azt hiszem, hogy ilyen autóval és ilyen háttérrel csak a bajnoki cím lehet a célunk. Ebben lesz segítségünkre az újonnan alakult Hell Racing Team, és nagyon sok régi partnerünk is. - nyilatkozta az autó pilótája. Szabady Levente, az istálló csapatvezetője hasonlóan optimista. - Nagyon nagy megtiszteltetés számunkra, hogy újra együtt dolgozhatunk a Mitsubishi gyári csapatával. Az idei évben a mínuszolás

eltörlése miatt a megbízhatóság még fontosabb tényezővé vált, ezen a téren pedig egy gyári csapat által képviselt tapasztalat és háttérbázis döntő lehet. Amikor az utolsó futamokon N-es Lancerral indultunk, a gyári mérnök eljött, segített az autó beállításában. Bízom benne, hogy a magyar rali színvonalát is tudjuk növelni a Mitsubishi Lancer WRC-vel, és még több szurkolót tudunk kicsábítani a pályák szélére.

Hell dobozgyűjtő akció!

Gyűjtsd az üres Hell-es dobozokat, és haod be az ORB versenyre idején a szervizpaktban felállított Hell sátorba! M 10 db üres flakonért megajándékozunk egy Hell pasztortóval, te pedig a flakonok újrahasznosításából befolyt összegből nem csak a környezetet óvod, hanem a Péterfy Sándor Utcai Kórház és Rendelőintézet és Baleseti Központot is támogatod!

A közúti autósport is veszélyes! Az ördög nem alszik!

Az Eger Rally idején a nagyszervizek alatt mindkét nap keresd a hostesseinket!

További részletek: www.hellenergy.hu



MAJDNEM HÓ-SHOW

Ralikrossz ob - I.futam: Generali Kupa, RabócsiRing

A hagyomány szerint Húsvét hétfőjén került sor az első országos ralikrossz bajnoki futamra a máriapócsi RabócsiRingen.

FMS



Örömteli volt látni, hogy többen adták le nevezésüket, és többen is jelentkeztek az adminisztratív átvételen, mint a korábbi években. A létszámnövekedés elsősorban az utánpótlásnak is tekinthető Div. 9-nek köszönhető, de természetesen a nagyok sem maradtak távol a rendezvénytől: a 2007-es

folyamatosan hullott, így a földes részek nagyon feláztak. Az időmérő futamok eredményei ennek megfelelően messze nem tükrözték a valós erőviszonyokat. Akinek ugyanis nem volt erre az időjárásra alkalmas gumija, az nem számíthatott sikerre. A délutáni döntőket a Div. 9-esek kezdték.

mindenképpen elismerésre méltó. A győzelmet Végh Zoltán szerezte meg Opel Astrával. A Div 5.-ben Végh Szabolcs és Bánkuti Gábor csatája ígérkezett izgalmasnak. A harmadik körben Bánkuti motorja meghibásodott, így Végh Szabolcs rajt-cél győzelmet aratott, így tette teljessé a család sikerét. Div. 1A-ban Gorác Béla diadalmaskodott Újházi Béla és Csegezi Ákos előtt. A futam gyakorlatilag a rajtnál eldőlt, előzés nem volt. A Div 4. csoportban ketten álltak a döntő rajtrácsán, Hajdú András győzelméhez nem férhetett kétség. Mazdája jóval gyorsabb volt Zsigmond Péter Audijánál.

A királykategóriában Harsányi, Kiss és Révész állhatott fel a dobogóra, de az öt kör egyáltalán nem volt sima ügy. A rajt utáni első jobb kanyarba Harsányi érkezett elsőként, mögötte Kiss, majd egymás mellett Furkó, Kotán és Révész. Kotán Fordjának bal eleje hozzáért Furkó Mitsubishijéhez, amitől az megpördült. A többiek elmentek mellette, és mire újra tudta indítani az autót, pontosan egy kört kapott. Innentől kezdve mindenki őrizte a pozícióját a leintésig. Balázs András Mazdája még a kvalifikációs futamok alatt meghibásodott, így a döntőben már nem tudott részt venni. Korán eltávozott bajnok versenyzőtársuk emlékére idén a ralikrossz bizottság kiírta a „Sutyor Szabolcs Kupát”, melyet elsőként Illosvay Péter vehetett át, mint a leggyorsabb Div.9-es kört teljesítő pilóta.

A ralikrossz bajnokság második versenyére április 19-20-án kerül sor az ausztriai fuglaui NordRingen, majd Pünkösdkor a harmadik futamra visszatérnek a versenyzők a RabócsiRingre.



Harsányi és Végh dominanciája megkérdőjelezhetetlen volt, de Papp eredményeire is oda kellett figyelni

bajnok Harsányi, a sokszoros bajnok Kotán, vagy a feltörekvő ifjú tehetség Kiss egyaránt felsorakozott a rajtnál. Az időjósok szerint akár is havazásra is fel kellett készülni 2008. Húsvétján, de a téli csapadék megkímélte a versenyzőket és a nézőket is. Az eső viszont a verseny nap előtti éjszaka

A nap teljesítményét kétség kívül Papp Gergő nyújtotta, aki a C döntőt megnyerve jutott tovább a B döntő 6. rajtkockájába. Kiváló rajttal ezt a futamot is elsőként fejezte be, és bekerült az A döntőbe. Itt az 1,3 literes Suzukijával már nem tudta felvenni a versenyt a nagyobb, 1,6 és 2,0 literes autókkal, de az ötödik helye

AKTÍVABB ÉLET

Miért van szükségem a méregtelenítés folyamatára?

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

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



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

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

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

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

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

Bővebb információ: www.colonix.hu

(x)

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

EGYÜTT, DE MEGGYENGÜLVE

Egy átmeneti év után talán újra régi fényében ragyoghat az IndyCar



Tizenkét év önpusztítás után ismét csak egy fontos Formula sorozat létezik az Egyesült Államokban, miután a ChampCar a csőd szélén végleg megadta magát a rivális Indy Racing League (IRL) sorozatnak.

Hárpáthy Zoltán

Getty Images

Az 1996-ig egyedülinek számító bajnokság az Indianapolis Motor Speedway elnökét, Tony George-ot nem ruházta fel a magának kikövetelt kiváltságokkal, mire ő saját sorozatot hozott létre IRL néven, azt hangoztatva, hogy minden karosszéria és motor amerikai gyártmányú kell legyen. Csodálatos módon mindaddig, amíg amerikai versenyzők amerikai autókkal versenyeztek, az IRL hírneve eltörpült a nagy neveket (Michael Andretti, Jimmy

ötleket vezetett be: „push-to-pass” gombbal (gombnyomásra 75-100 lóerő pluszt adtak a Cosworth motoroknak), illetve a kétféle gumikeverék kötelező használatával (ezt az ötletet a Bridgestone 2007-től az F1-be is bevezette) akarták izgalmasabbá tenni a versenyeket. Mindez azonban nem volt elegendő a széria fenntartásához, és miután az elmúlt télen több csapat is (Team Australia, Newman-Haas) az IRL-be való átállást

tulajdonában olyan pályák találhatók, amelyekre George-nak igencsak fáj a foga: Long Beach, Edmonton és az ausztrál Surfers Paradise. Az új sorozat a régi IndyCar nevet kívánja újraéleszteni, amelyben a régebbi IRL csapatok az újonnan csatlakozott Newman-Haas, KV Racing (volt PKV) és Conquest rendelkezésére bocsátják Dallara-Hondáikat. Annak ellenére, hogy az újraegyesülést szorgalmazta, a Team Australia csupán 2009-ben áll be az IndyCar-ba és még nem lehet tudni, mi lesz a Minardi és a Rocketsports sorsa. Az viszont biztos, hogy a karizmatikus Paul Tracy autó nélkül maradt, hiszen a Forsythe bezárta kapuit. A legelső futam érdekes lesz, hiszen a régi Champ Car csapatok áprilisban még egy utolsó futamon indulnak Long Beach-ben a tavalyi Panoz-Cosworth-okkal, míg ugyanazon a hétvégén az IRL csapatok a japán Motegi-ben küzdenek meg. Mindkét viadal számít a bajnokságban, amely Chicagoland-ben ér véget, amelyet az utolsó futamként bejegyzett, ám a pontversenyben nem számító



Vasser, Alex Zanardi, Juan-Pablo Montoya, Greg Moore, Paul Tracy, stb.) felvonultató CART mellett. A mérleg nyelve csak akkor kezdett az IRL javára billenni, amikor a Honda és a Toyota unszolására az Andretti-Green, a Ganassi, a Penske, a Rahal és a Fernandez csapatok átálltak az időközben ChampCar-ra átkeresztelt bajnokságból a lázadókhoz. Az amerikai formula bajnokságok iránt érdeklő szponzorok egyre inkább az Indy 500-ra koncentrálták, de számuk rohamosan csökkent, hiszen lassan, de biztosan a NASCAR került az érdeklődés középpontjába. A ChampCar tulajdonosai ekkor eredeti

„A legyengült sorozatnak rengeteget kell majd fáradoznia azon, hogy ismét visszanyerje egykori, a NASCAR dominancia előtti népszerűségét.”

fontolgatta, a sorozat tulajdonosai (Gerry Forsythe, Kevin Kalkhoven és Paul Gentilozzi) belátták, hogy most már tényleg csak az IRL-rel való egyesülés az egyetlen járható út. Az időközben csak alig erőre kapó IRL-nek ez maga a megváltás, hiszen a ChampCar

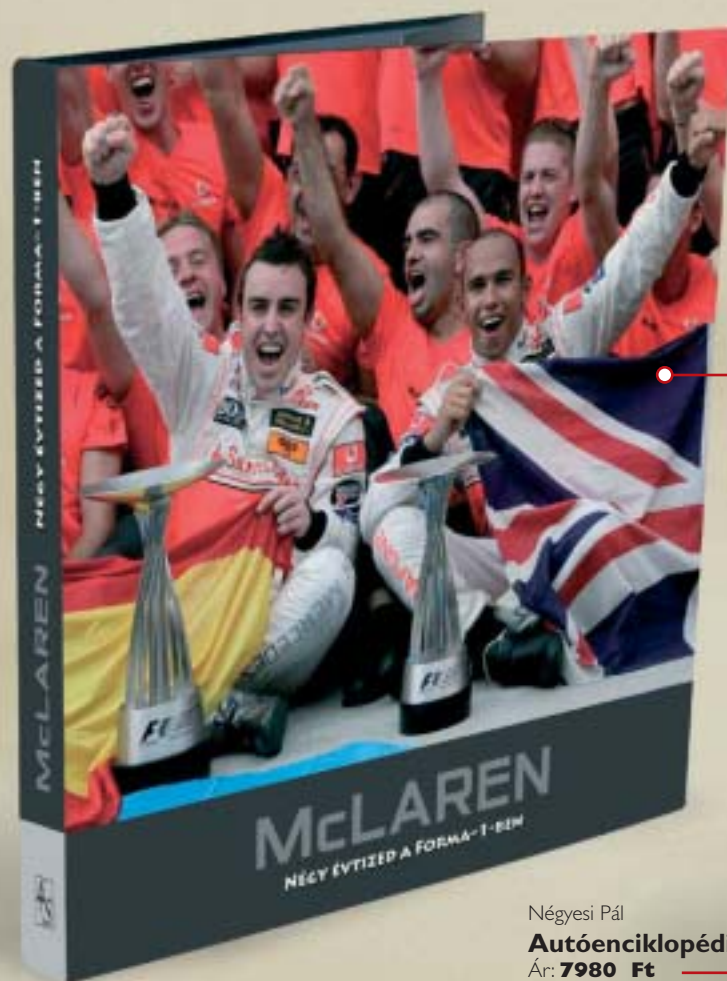
Surfers Paradise követ. Az első igazi IndyCar szezon valójában 2009-ben kezdődik, ám a legyengült sorozatnak rengeteget kell majd fáradoznia azon, hogy ismét visszanyerje egykori, a NASCAR dominancia előtti népszerűségét.



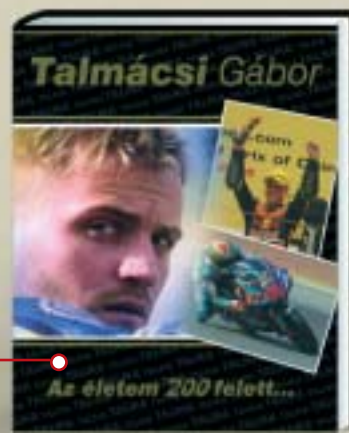
könyvklub

Formula

Rendelje meg kedvenc magazinjától a legújabb F1-es kiadványokat!



Surányi Géza-AFM
McLaren
Ár: **3290 Ft**



Talmácsi Gábor
Életem 200 felett
Ár: **6490 Ft**



Négyesi Pál
Ferrari
Ár: **4490 Ft**



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

Simon István
Száguldó cirkusz 2007-2008
Ár: **5980 Ft**

Böröczki József - Szabó Endre - Földi Attila
Talmácsi (101 éves a magyar motorsport)
Ár: **3498 Ft**

Dávid Sándor
Forma-1 sztorik 2007
Ár: **3498 Ft**

Ha az Autósport és Formula Magazinon keresztül rendeli meg az alábbi köteteket,

10 százalék kedvezményt kap az árból,

10 000 forint feletti megrendelés esetén pedig elengedjük a postaköltséget!



Simon István
Száguldó Cirkusz 2006
Ár: **5980 Ft**

Száguldó Cirkusz 2005
Ár: **5980 Ft**

Behram Kapadia
A Forma-1 nagydíjak története
Ár: **5980 Ft**

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

Dávid Sándor:
Forma-1 sztorik 2006
Ár: **2990 Ft**

Érsek Zsolt-Simon István
20 éves a Hungaroring
Ár: **5480 Ft**

Paolo D'Alessio
Verseny és csillóság
Ár: **2990 Ft**



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

Paolo D'Alessio
A fantasztikus Ferrari
Ár: **2990 Ft**

G. Guzzardi - E. Rizzo
Autóversenyzés
Ár: **9900 Ft**



Ifj. Dávid Sándor
Michael Schumacher, a Forma-1 királya
Ár: **2990 Ft**

Vígh Gréta:
Michael Schumacher - Száguldás Kerpentől a szívünkig
Ár: **3290 Ft**



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

Megrendelőszelvény

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

cím	darab	ár

Név	
Lakcím	
Telefon	E-mail
Dátum	
Alírás	

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

Autósport és Formula Magazin
3504 Miskolc Pf.: 90

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

Csomagolási és postaköltség 730 Ft. Az utánvét minimum költsége 1020 Ft.



SZTÁRPARÁDÉ

A KER az egyik legnagyobb hazai motorsport-eseménynek ígérkezik

Biztosra vehető, hogy az április 20. és 26. között megrendezendő Közép-Európa Ralin olyan sztárparádét láthat majd a magyar közönség, amelyet határainkon belül ezidáig még senkinek nem volt alkalmja megcsodálni.

TDH, Gyártók



Annak ellenére, hogy Magyarországon és Romániában még soha nem rendeztek olyan rangos terepvadalt, mint a Közép-Európa Rali, nagyon nagy várakozás előzi meg az erőpróbát. A Budapest-Szováta-Balaton útvonalon zajló eseményre 135 motoros, 86 autós és 41 kamionos egység küldte el a nevezését. A legnagyobb csata a Central Europe Rallyn a Mitsubishi és a Volkswagen, vagyis Peterhansel, Alphand és Roma, illetve Sainz és De Villiers között várható. A motorosok között hasonlóan nagy közdelem zajlik majd az első verseny győzelméért, hiszen Cyril Despres, Marc Coma, David Casteu, és nem utolsósorban Francisco Lopez és David Frégné szintén itt lesz a budapesti rajtnál. Hans Stacy, a Dakar kamion kategóriájának címvédője ugyancsak arra

törekszik majd, hogy beírja nevét az első CER emlékkönyvébe, de ehhez minden bizonnyal a magyar egységeknek is lesz egy-két szavuk. Mivel a sorozat első versenye egy kicsit ki-kicsoda futam is lesz a terepralisok között, mások is labdába rúghatnak például Bruno Saby, Guerlain Chicherit, Nasser Al Attiyah a BMW X-Raid csapat színeiben, vagy Jean-Louis Schlesser és az ő kék Buggy-ja, csakúgy, mint Robby Gordon a megnyerő Hummerjével. Az újfajta terep-rallye verseny és a hozzá kapcsolódó programok fokozott médiafigyelmet kapnak, a France Television jóvoltából a világ több mint 130 országában tudják majd nyomon követni az eseményeket. Emellett az Eurosport, a dél-afrikai Supersport és a dél-amerikai Fox Sport International is tudósít a versenyről.

PROGRAM

2008. 04. 17.	Bemutatóközpont fesztivál Szegeden
2008. 04. 18.	A magyar versenygépek műszaki átvétele Budapesten (showműsorral)
2008. 04. 19.	A külföldi versenygépek műszaki átvétele Budapesten
2008. 04. 20.	Budapest-Nagybánya szakasz, Gyorsasági szakasz a táborfalvai lőtéren
2008. 04. 21.	Nagybánya-Szováta szakasz
2008. 04. 22.	Szovátai szakasz
2008. 04. 23.	Szováta-Debrecen szakasz
2008. 04. 24.	Debrecen-Veszprém szakasz, 2 gyorsasági szakasz a táborfalvai lőtéren
2008. 04. 25.	Veszprémi szakasz, 2 gyorsasági szakasz a jutaspusztai lőtéren
2008. 04. 26.	Veszprém-Balatonfüred szakasz, díjkiosztó, gálaest

HONVÉDELMI TÁMOGATÁS

„A honvédelmi minisztérium is támogatja a versenyt, mert a viadal a fiatalok számára ösztönző lehet, hiszen sokan saját maguk is ki szeretnék majd próbálni az autóversenyzést.” - jelentette be Szekeres Imre a KER első hazai sajtótájékoztatóján, a táborfalvai lőtéren. A miniszter azt is hozzátette, hogy a Magyar Honvédségben szolgálóknak rövidesen lehetősége nyílik arra, hogy „értékes technikákat” vezessenek, hiszen döntés született arról, hogy 2009-től honvédségi rali-csapatok is alakulnak. Először honvédségen belüli versenyeken válogatjuk ki a legjobb versenyzőket, akik aztán majd hazai, illetve külföldi futamokon is rajthoz állnak.



ÉLES TESZT

Szalayék az Italian Baján

A Szalay Dakar Team autós egysége rajthoz állt a 2008-as Italian Bajan, a csapat első idei megmérettetésén. Balázs kímélte az Opel Antara RR versenyautót az új futómű miatt, ám így is a pontszerző ötödik helyen végzett a viadalon.

Nyúl Eszter



Szép számú mezőny gyűlt össze az észak-itáliai Cordenonsban, összesen 76 autós - köztük 8 magyar! -, 25 motoros és 48 quados egység nevezett be az Italian Bajára. A versenyt a március 14-16-i hétvégén rendezték meg, de az időjárás sajnos egyáltalán nem emlékeztetett a közelgő tavaszra. A gépátvételeken még ragyogó idő volt, ám a verseny két napján esős, nyálkás, ködös idő köszöntötte a mezőnyt. Ennek eredményeként a résztvevők fele kihullott a versenyből, annak ellenére, hogy a szervezők - szintén az időjárásra hivatkozva - a két pálya közül az egyiket törölték is a programból, így a megmaradt öt szakaszt (60

km) és a pénteki szuperspeciálist (8 km) ugyanazon az útvonalon és ugyanabban az irányban tartották meg, így sok meglepetés már nem érhette a mezőnyt.



Szalay Balázs és Bunkoczi László nagy újításokkal vágott neki a Bajának, hiszen az Opel Antara RR vadiúj, az eddigi hátsó merevhidas helyett független felfüggesztést kapott, amivel nemcsak gyorsabb lett az autó, de javultak a kanyarodási képességei is, a lengőtömeg pedig könnyebb lett a kerekeken, így gyorsabban tudnak visszaállni alaphelyzetbe. Ezt érezte is az Opel pilótája, először szokatlanak voltak neki az autó új tulajdonságai, de szépen lassan hozzászokott, és a verseny utolsó szelektív szakaszáig egymás után hagyta maga mögött a pozíciókat, végül felkúszott az abszolút lista ötödik helyéig. A futam végén végül így értékelte szereplését: „Nagyon örülök, hogy eljöttünk és örülök az 5. helynek is. Nem számítottam rá, a régi autóval ebben a mezőnyben a tizedik hely környékére saccoltam volna magunkat. Jól sikerültek a beállítások, az Opel remekül teljesített a pályán, semmilyen technikai problémánk nem volt. Még pár apróbb módosítás van hátra, és akkor valóban egy igazi versenyautó válik majd belőle. Ez a verseny egy jól sikerült teszt volt a Közép-Európa Rally előtt, ahol hasonló eredményre számítok.”



FALJÁK A FERRARIT

A sportsikerek a márka sportkocsi-eladásainak is jót tettek



Kelendők az utcai Ferrarik sem: nyolc év alatt hat világbajnoki cím a Forma-1-ben és rekordnyereség az utcai modellek eladásából - nagyjából ez az olasz sportkocsi márka tavalyi mérlege.

Boros Jenő

Ferrari

Nem volt mindig ilyen rózsás a helyzete, ám a maranellói cég kilábal a bajból, sorra nyer a versenypályákon és a piacokon: 2007-ben az előző évinél 590 darabbal több, pontosan 6465 autót adott el a Ferrari, és ebben még nincsenek benne a pályaversenygépek. Örömteli a siker, magyarázza Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke, ám a kereslet miatt két évet is kell várni néhány modellre, ami hízelgő ugyan, de ezt egyetlen márka sem engedheti meg magának. Hiszen még a megszállott Ferrari-rajongó amerikai és brit

szerint jövőre már 500 eladásával számolnak. Az érdeklődés folyamatosan nő a Ferrarik iránt, ezért várhatóan növelik a termelést, ám nem mennek évi nyolcezer fölé, mert az csökkentené a márka exkluzivitását. A Ferrari 2007-es árbevétele 1,668 milliárd euró volt, ami 15,3 százalékos növekedést jelent, tavalyi nyeresége 183 millió euróról 266 millióra nőtt egy év alatt. Az ágaskodó lovacska legnagyobb piaca az Egyesült Államok, aztán Németország, az Egyesült Királyság, Olaszország, Japán,



A Ferrari életézeés terjeszkedésének legújabb bizonyítéka egy Abu Dhabiban épülő élménypark, amelynek már a látványterve is impozáns

vevők többsége sem hajlandó másfél évnél többet várakozni, így fennáll a veszélye annak, hogy az olasz legenda helyett inkább másik autót vesz.

A sorban állást a közel- és távol-keleti, valamint az orosz gazdagok igényei is növelik. Kínában tavaly 180 autót értékesítettünk, nyilatkozta lapunknak Luca Cordero di Montezemolo, aki

Franciaország következik, a hetedik helyezett Svájcban tavaly 270 darab autó kelt el. A 490 lóerős teljesítményű F430-as ára az európai piacon 150 ezer euró körül.

A 2006-ban alapított Ferrari Financial Service hét piacon nyújt pénzügyi szolgáltatásokat, a hitelszerződéseket átlagosan negyven hónapra kötik, az ajánlatok és a tavalyi üzletek között

volt százezer eurós és négy millió dolláros, utóbbi tárgya egy California Spider volt. Az Enzókát átlagosan 700 ezer euróért, az együléses F1-eseket (merthogy ezek is eladóak) másfél millió euróért kínálták, utóbbiból hetet adtak el tavaly. A drága és gyors autók mellé oktatás is jár: 1993-tól négyezer ügyfél vette igénybe a

károsanyag-kibocsátási átlagát, ami azért még messze elmarad a 2012-re előírt 130 gr/km-es átlagtól. Pedig a maranellóiak minden technológiai trükköt bevetetnek: a frissen bemutatott Millechilli koncepció motorja 22 százalékkal, karosszériája 7 százalékkal, erőátviteli rendszere 4 százalékkal könnyebb, így tömegét 1100 kilogrammra csökkentették,



Az Olaszországban, csokoládéból készült F1-es versenyautó villámgyorsan elfogyott, de nem kevésbé kapkodnak a valódi Ferrarik után: fent egy bio üzemanyaggal hajtott modell, lent a jövő kocsija, a Millechilli



vezetésttechnikai tanfolyamokat. Ha megvizsgáljuk a tulajdonosi viszonyokat, azt látjuk, hogy a Fiat 85, az Arab Emírségek bejegyzett Mubadala Developing 5 százalékos birtokos a Ferrariban, melybe most egy indiai cég is beszállna. Ratan Tata már tárgyalta Luca di Montezemolóval a lehetőségekről. Az olasz l'Espresso magazinnak adott interjújában az üzletember elmondta, hogy gyerekkori álma gyors repülőt meg autó vezetni, és megerősítette, hogy vágyai között szerepel a Ferrari-részvényvásárlás is. Hiába azonban a korlátok nélküli száguldás imázsa, az EU-regulák alól egyetlen gyártó sem húzhatja ki magát: a Ferrarinak is be kellett szállnia a szén-dioxid-csatába, melynek keretében 490-ről 250-re szeretné csökkenteni autójának kilométerenkénti

ami húsz százalékkal kevesebb, mint az Enzóé, miközben az 550 lóerős teljesítményű újdonság olyan gyors, mint a 660 lóerős, ám nehezebb testvére. Könnyebb és tisztább autók, ez most a fő cél az utcai modelleknél, melyeknél a Forma-1-es technikákat alkalmazzák, már fejlesztik hibrid-, illetve biomodelleiket, a fékezési energia tárolását és hasznosítását, a karbont. Minden autónál 30-40 százalékos fogyasztás- és károsanyag-kibocsátás-csökkenést akarnak elérni 2012-ig. A versenypályákra is kiterjed a tisztasági hadművelet, a Ferrari és a Shell a Nemzetközi Autósövetséggel egyeztetve már dolgozik a Forma-1-es bioüzemanyagon, melyet lehet, hogy már jövőre, de legkésőbb 2010-ben tankolhatják a csapatok.

CSAK EREDETIT!

Hamis Ferrarikat foglaltak le az olasz vámok Olaszországban. A fináncok 14 Ferrari Modena 360-asra tették rá a kezüket, ebből hetet már a tulajdonosoktól koboztak el, hét pedig még gyártás alatt volt szicíliai szervizekben. A bűnszövetkezet Palermótól Milánóig tevékenykedett. Az olasz pénzügyőrség palermói ága, amely hat hónapja kezdte meg a nyomozást, nem tudja, hogy régebben hány hamis Ferrari kelt el, de abban biztos, hogy a vásárlók tisztában voltak a Ferrarik hamis voltával, csak hogy céljuk éppen az volt, hogy ismerőseik előtt felvágjanak a csodás autóval. A bűnbanda főleg Pontiacok, Mercedesek és Toyoták alvázat használt fel, ám a motor eredeti volt. Az olasz rendőrök szerint profi munkát végeztek a hamisítók. A Modena 360-as gyártását 2004-ben szüntették meg, és akkor az ára 142 ezer dollár volt. A jelenlegi ára százezer dollár körül mozog, a hamisítók pedig mindössze 20 ezerért kínálták illegális terméküket. Nem ez az első eset, hogy Ferrarit hamisítanak, ezért a márkatulajdonos Fiat az Internetet is át-átfésüli a hamis példányokra utaló bizonyítékok után kutatva.



SASAD LIGET

Egyedi otthonok a XI. kerületben

Pár percre a várostól, a Sas hegy lábánál, található terület csupán **25%-a** kerül beépítésre, így fasorokkal szegélyezett sétányaival, hatalmas belső parkjaival, szökőkútjaival, játszótereivel olyan környezetet biztosít az itt élők számára, amely ötvözi a nyugodt, csendes és a városias életmódot. A környéken sétatávolságon belül elérhető minden, amire a mindennapi élethez szükség van, de a Budaörs melletti bevásárlóközpontok, és a MOM park is gépkocsival, tömegközlekedéssel néhány perc alatt elérhetőek. A lakók igényeire gondolva egyedülálló módon egy **wellness** szolgáltató rész is kialakításra kerül többek közt **fitneszteremmel, úszómedencével és squash pályákkal.**

A **Sasad Liget** különlegessége, hogy szakít az uniformizált építési hagyományokkal. Az **egyedi 3-4** szintes épületek sokszínű, **változatos formavilágot** kínálnak az itt élők számára. Az első ütemben felépülő 5 lakóház összesen 214 változatos alapterületű és elrendezésű otthont rejt, a **35 m²**-es stúdiótól a **135 m²**-es, tágas **penthouse** lakásokig. A konyhák nagy részének biztosítottuk a természetes megvilágítást és szellőzést. Ennek, a nagy üvegfelületeknek, és a nagy, **2,8-3,3 méteres belmagasság**-nak is köszönhető, hogy a Sasad Liget valamennyi lakása kellemesen **tágas és napfényes.**

Most bevezető árakkal, kedvezményes hitelfeltételekkel várjuk! **Regisztráljon most!**

www.sasadliget.hu



Fejlesztő:



Finanszírozó:



Értékesítő:



Vevő finanszírozás:



487-77-44

NEM A SZÉPSÉGÉÉRT

Az új Laguna külalakja finoman szólva is megosztja az autós társadalmat, ám a márka rajongói képesek gyorsan megbarátkozni a különleges dizájnnal. És utólag, a volán mögött sem bánják a dolgot.

BT

Renault



Teszt: Renault Laguna

Az először rémisztően csúfnak látszó középkategóriás néhány nap alatt elviselhetővé, majd kifejezetten tetszetőssé tud válni egy tulajdonosnál. Az első lámpák amorf alakja szokatlan, de nem megszokhatatlan, a hátsó traktus pedig maga a letisztult egyszerűség - bár néha ezzel a jelzővel is óvatosan kell bánnia a mai világban.

A belső tér sem túl bonyolult, az eleganciáról és a kényelemről szól. Az ülések franciásan puhák, a burkolatok ízlésesek. A középkonzolon szinte a végletekig leegyszerűsített funkciók billentyűi sorakoznak. Különleges, de hasznos megoldás a hőmérséklet szabályzóbutykeinek kialakítása, az i-Drive-szerű kezelőgombbal rendelkező fedélzeti számítógép viszont elsőre elijeszt

minden műszaki analfabétát. Akit mégsem, az rajta keresztül ismerkedhet meg a navigációs rendszerrel, amely az alá szerkesztett térkép miatt Budapesten kiválóan, vidéken csak alig-alig működik. A kulcs nélküli rendszer pazar, ahogyan az elektronikus kézifék is: ezekről csak az jut az ember eszébe, vajon miért nem építik be a gyártók őket a világ összes autójába. Mivel a Lagunát a vezetési élménnyel reklámozzák, nem illik leragadni a technikai részleteknél, sokkal inkább dízel tesztautónk 150 lóerején és 340 Nm-s nyomatékán kell csodálkozni, melyet egy kétliteres erőforrásból préseltek ki a tervezők. Létezik másfél literes variáció is, de mi azt inkább a Cliókba javasolnám... A nagy testbe elkel ez a szív,

mert mi másban lelné örömét egy vevő, mint Renault-ja dinamizmusa, a közvetlen kormányzás, és a kiváló futómű - márpedig ezek rendben vannak a legújabb Lagunában. (Jó-jó. Tudom, hogy jön majd a GT verzió, a maga 180 lóerejével és négykerék

az életben nem vásárol privát használatra manuális verziót. A Renault (természetesen) ötcsillagos törésszel büszkélkedő ötajtós limuzinjában franciásan könnyeden érzi magát a vezető. Azzal a tudattal utaznak benne az emberek,



kormányzásával, de elérhető távlatokban - 7,8 millió forint az alapár - gondolkodva tökéletes megoldásnak látszik a „mezei” verzió...) említést érdemel még a hatsebességes automata váltó, melynek használata során ismét elhatározza a tesztelő, hogy soha többé

hogy járművüknek van karaktere, arca, és ha a kocsit az esetlegesen be-becsúszó szervizproblémák miatt nem idegesíti túl gyakran a sofőrt, az illető tökéletesen elégedett lesz a márka legújabb négykerékűjével.

MOTORSPORT MÚLT

A Renault egyidős a Grand Prix versenyzéssel, hiszen az első ilyen néven rendezett futamot 1906-ban ők nyerték, magyar pilótájuk, Szisz Ferenc által. A francia gyár ezt követően mégis hosszú időre felhagyott a pályaversenyzéssel. Ehelyett inkább a raliban jeleskedtek, ahol Ferjancz Attila éveken át versenyzett Renault-kkal az R8-asról az R5-turboig. Az utóbbi olyannyira sikeres típus volt, hogy Jean Ragnotti meg is nyerte a Monte-Carlo Ralit 1981-ben. Eközben a franciák már a Forma-1-be is belekóstoltak, és egyedülálló módon turbómotorokkal szerelték fel autójukat. A technika aztán teljesen tért hódított, mégsem a Renault nyerte az első világbajnokságot feltöltős erőforrással. A vállalat 1989-től már V10-es szívómotorral látta el a Williams istállót, és velük nyertek két világbajnoki címet 1996-ban és '97-ben. (Igaz 1995-ben, a Benetton motorszállítójaként is sikerült már ez a bravúr.) A franciák azonban konstruktörként is győzelemre vágytak, ezért megvásárolták a Benetton, és szerződtették Fernando Alonsót. Ez a kombináció olyan eredményesnek bizonyult, hogy 2005-ben és 2006-ban is elhódították a világbajnoki trófeát. A Renault napjainkban az egyéves kitérő után visszaszerződött spanyollal ismét a világlétségre tör.





RALI-ÉRZÉS

Aki szereti a ralit,
a Subarut is szereti.
Nem biztos, hogy ennek
a csapatnak szurkol
a világbajnokságban, de
az életérzés, amit a japán
márka közvetít, rabul
ejti minden rali rajongó
szívét.

Barcza Csolt

Subaru



Menetpróba: Subaru Impreza WRX STI

Erre az életérzésre voltunk kíváncsiak, mikor hűsvét szombatján ellátogattunk Budaörsre, ahol a Subaru RRC autókereskedés nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt. Az időjárás nem volt igazán kegyes az érdeklődőkhöz, reggel még vízszintesen szakadt a hó, majd délutánig folyamatosan esett az eső. Ennek ellenére meglepően sokan jelentkeztek a meghirdetett tesztszervezésre. A legtöbben persze a vadonatúj, „gömbölyű” Impreza WRX STI-t szerették volna látni.

Mi sem voltunk ezzel másképp, de nem árt, ha az ember óvatos, ezért bemelegítésként mentünk egy kört a sima WRX verzióval. A kisebbik modell 230 lóerős, és ugyanúgy összkerek, mint nagy testvére, de a hajtásba - ellentétben az STI-vel - nincs beleszólási jogunk. Ez nem is baj, mert a gyári beállítás nagyon jól eltalált. Ha mégis feszegetjük a határokat, nem kell büntetéstől tartanunk, az autó finoman alulkormányzott. Miután a WRX-el hamar barátságot

kötöttünk, következhetett az utcai N-es rali autó, az STI. Csaknem 300 lóerő, állítható differenciálmű, hatfokozatú váltó és hibátlanul eltalált futómű jellemzi az STI-t. Mivel az eső folyamatosan esett, sajnos nem engedték a menetstabilizáló rendszerek kikapcsolását. Noha csak néhány kilométert vezethettük, a lényeg kiderült számunkra. Bődületes erő és gyorsulás, nagyon jó fék, és elképesztő tapadás



Elsőre csak néhány kilométer erejéig kaparinthattuk meg az új Impreza WRX STI kormányát, de rövidesen egy hosszabb tesztre is vendégül látjuk

- ezek az STI legfőbb tulajdonságai. Az egyetlen zavaró dolog a már említett menetdinamikai rendszer folyamatos közbeavatkozása, ami az átlagos képességű vezetők számára nagyon hasznos, de az élvezetet egy kicsit elrontja. Még szerencse, hogy egy gombnyomással kikapcsolható...



GPS, TELEFON, FÉNYKÉPEZŐ

A Sony Ericsson újabb Cyber-shot modelljét, a C702-t azoknak szánta a gyártó, akik sokat vannak a szabadban. A szokásos multimédiás telefon funkciók, és a 3,2 megapixeles digitális fényképező mellett a készülék kapott egy A-GPS vevőt is. A készülékkel készített fotók így geotaggelhetők, azaz tudni fogjuk bármikor, hogy milyen GPS koordinátákon készült a kép. A jó portrékészítést segíti a beépített arcfelismerő funkció. A Google Maps Mobile segít az útvonaltervezésben és a navigálásban is. Kijelzője 240x320 pixeles, és mindössze 2,2"-os, ára még nem ismert. A készülék magazinunk által javasolt beszerzési helye: www.avplanet.hu (Telefon: 1/422 1 607 vagy 70/5666555)

ISMÉT SIROCCO

Egy már majdnem feledésbe merült ikont élesztett újjá a VW. A Scirocco, a németek nép-sportkocsija eleinte négyféle motorral lesz elérhető. Az alapkivitel 1,4 literes, 122 lóerős TSI turbómotorral érkezik. Lesz egy dízel-Scirocco is, 140 lóerős, kétliteres TDI

motorral. Aki ennél dinamikusabb élményekre vágyik, választhat a két erősebb TSI turbómotor közül: a 160 lóerőssel 8 másodpercig tart elérni a 100 km/h-t, és a gyorsulásnak csak 217 km/h-nál szakad vége, a csúcst jelentő 200 lovas motorral pedig 7,2 másodperc alatt gyorsulhat 100-ra, és akár 235 km/h-val is szágulhat a VW.



SUZUKI-TANULMÁNY

Genfben került sor az A-Star tanulmány európai bemutatójára. Az autó már a Suzuki ötödik stratégiai modellje, a világviszonylatban forgalmazott palettájának legkisebbje. A kocsi



megalkotása során kiemelt hangsúlyt kapott a környezetvédelem: az A-star már most megfelel az Euro 5-ös környezetvédelmi normarendszerek. CO₂ kibocsátása maximum 109 g/km, ami a kisautó-kategóriában példaértékű. Az A-Star emellett imponálóan alacsony fogyasztású lesz, a remek teljesítmény és kényelem ideális kombinációja. Ami a formát illeti: egyedi, több kultúra jegyeit kifejező megjelenést, és határozott európai karaktert láthat, aki közelebbről is szemügyre veszi.



ÉRZELMES JAGUAR

A napokban debütált hazánkban a Jaguar lenyűgöző formájú új sportlimuzinja, az XF. A korábban megszokott klasszikus vonások után az XF érzelmekre ható formavilággal újít, mely új vásárlókat hozhat a patinás brit márkának. Az autó belseje is hasonlóan különleges, a felszereltség pazar, a kocsi orrában pedig V6-os és V8-as erőforrások dolgozhatnak. A Jaguar XF ára 14 450 000 forinttól indul, a csúcsváltozatért csaknem 25 millió forintot kérnek.

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.



Kísérlet

15 éves múltam, de még mindig kisgyerek fejfel gondolkodom. Bátran próbálok ki olyat, amit még nem csináltam. Az egyik magazinys vacsorámnál épp az Önök magazinját olvastam, és eszembe jutott, hogy az a bizonyos „készülék”, amelynek segítségével isznak a versenyzők, hogyan is működhet. Egy-két szívószálat összecsisztattam, és már kész volt. Azonban csúnyán lebőgtem, amikor kipróbáltam: hiába szívtam, nem működött. Lehet, hogy a pilóták okosabbak, mind én, vagy csak nagyobb a tüdejük???

Hunor (egy vérbeli Räikkönen szurkoló!)

Egy fontos apróságot kihagytál a kísérletből: az F1-es versenyzők egy kis motorral „szivattyúzzák” az italos tasakból a folyadékot a szájukba. Így akármilyen hosszú csővel is könnyen boldogulnak. Ha viszont „megkergült” a berendezés, nincs más hátra, mint kiinni a teljes készletet, esetleg hagyni, hogy kicsorogjon a sisak alól. Mint ahogyan ezt Nick Heidfeld is tette Ausztráliában.

Májusi megemlékezések

Mivel közeleg a május, és sajnos két haláleset is köthető hozzá (melyekről tudok), reménykedem benne, hogy olvashatok Gilles Villeneuve és Ayrton Senna emlékére készült cikket az Önök lapjában. Ayrtont május 1-én lesz, hogy elvesztette a Forma-1 cirkusza,



immár 14 éve, Gilles pedig május 8-án hunyt el, pontosan 26 éve. Azonban kíváncsi lennék, hogy Tom Pryce hogyan halt meg? Csak dátumot tudok és helyszínt: Dél-Afrika GP, 1977.

Ivanicsné Beatrix, Abasár

Az F1 egyik legfatálisabb balesete okozta a Shadow-val induló Pryce halálát. 1977. március 4-én úgy halt meg verseny közben, hogy későn vette észre azt a pályamunkást, aki csapattársának lerobban autója mellett állt a célegyenesben. Fékezés nélkül elütötte a marshalt, akinek a tűzoltó-készüléke nekicsapódott a versenyző sisakjának. Azonnal meghalt, de a kocsija még tovább haladt, és ütközött Laffite autójával.

A következő magyar

Eltelt három év azóta, hogy Baumgartner Zsolt szerencsét próbált az F1-ben, azóta viszont semmi hír újabb magyar tehetségekről. Ön tud valakiről, akinek lehet esélye a közeljövőben bekerülni a száguldo cirkuszbán? Ha igen, ki ő és hol tart éppen?
Kis Tünde, Budapest

Annak alapján, hogy a Forma-1-et a pénz, méghozzá nagyon sok pénz működteti, nyugodtan értékelhetjük csodaként a 2004-es esztendő, amikor Zsolt egy év erejéig részt tudott venni a sorozatban. Már sokan és nagyon sokszor megírták, hogy az ő



szerencse. (Emlékeznek ugye Ralf Firman esetére?) Azt kell mondanom, ezek a dolgok csak nehezen állnak majd össze ismét egy magyar fiú esetében, de én lennék a legboldogabb, ha pár év múlva megcáfolná a fent elmondottakat mondjuk egy Kiss Pál Tamás, aki jelenleg a magyar Formautós bajnokság legifjabb résztvevője...



A minőség nemcsak a Forma 1-ben számít

LASER COPY[®]

a papirforma...





Mikor csattan ismét pofon a paddockban?



Beindult a rali és a gyorsasági bajnokság

A versenysiker profitban is mérhető?

Az FI-es féltengelyek

**Következő számunk
megjelenése: május eleje**



STONER SZERINT A VILÁG

Moto GP, versenyzői szemmel

The logo for Kádár Gumi features the company name in a stylized font. "KÁDÁR" is in a smaller, blue, sans-serif font above "GUMI", which is in a larger, bold, blue, sans-serif font. To the right of the text is a red and white checkered flag graphic, tilted diagonally. The entire logo is set against a white background.

GUMI - ÉS FUTÓMŰSZERVIZ ABRONCSKERESKEDÉS

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



Mobilvideók



Java játékok a mobilodra



www.mobizone.hu

06-90-643-743

Hogyan rendeljek?

[illegible]

Háttérképek



Valóság- Csengőhangok

Top 10		Top Kiltoidi	
Cross Motor Munkid	FT 577	Rihanna - Don't Stop The Music	FT 3281
The Police - Every Breath You Take	FT 3282	Timbaland - The Way I Am	FT 2782
50 Cent Feat Justin Timberlake - Ayo Technology	FT 3279	Alicia Keys - No One	FT 3540
Solar Sides - I Don't Feel Like Dancin'	FT 3288	Eric Burdon & The Animals - Don't Leave This World Behind	FT 4480
50 Cent - Just A.J. (ft. 50)	FT 3290	Beast - Amazing	FT 4229
Black Eyed Peas - Like That	FT 3297	Leona Lewis - Bleeding Love	FT 4170
Gym Class Heroes - Cupids Chokehold	FT 1831	Barbara Streisand - Into The Night	FT 3548
Justin Timberlake - LoveStank	FT 3454	Sugababes - About U Now	FT 4161
P Diddy - Through The Pain	FT 4028	Any Winehouse - Rehab	FT 4434
Sneaking Puppies - Left 4	FT 4547	Timbaland Feat One Republic - Apologues	FT 4772
		Matchbox Twenty - How Far We've Come	FT 4415
Top Hazai		Drag David - Hot Shot	FT 4233
Magne Cum Laude - Gondolamagibol ekevelet	FT 4882	Enrique Iglesias - Tied Of Being Sorry	FT 4855
Josh and Julia - Elszakított Régi Enkik	FT 4822	Dawn Stefani - Early Winter	FT 3184
GOOM - A giza	FT 5468	Kevin Michael - It Don't Make Any Difference To Me	FT 3556
MC Haver - Egyetleg	FT 4867	Kylie Minogue - Wow	FT 5269
Mayka - Néld helyett	FT 4899	Linkin Park - Shadow Of The Day	FT 3572
Szuszendó - Kerek Az Ért	FT 5119	Sean Paul - (When You Gonna) Give It Up To Me	FT 5086
Szuszendó - Soul bent egy dal	FT 5108	The Chemical Brothers - Steps	FT 5124
No there - A mi énkünk	FT 5110	Robbie Williams And Kylie Minogue - Kids	FT 5134
Bikini - A menyegzőig fog	FT 5116	Plácido - 36 Degrees	FT 5144
Szuszendó - Bolond vagyok mert...	FT 5127	Herbie Hancock - The Jungle Line	FT 5236
Gazda Tibor - Álmod-e mond	FT 5241	Any Winehouse - Valerie	FT 5239
Lány Lány - Szemem	FT 5428	Nelly Furtado - Do It	FT 5223
Yorgo Fari & Balazs Betty - Randevő	FT 5186	Basement Jaxx - Now You're Gone	FT 4782
Viktorovics - Szépség és a szörnyeteg	FT 5115	Avril - Temptation	FT 5500

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

F1 VEZESS -es autót!



A **Pitlane** szervezésében májusban ismét kipróbálhatja, hogy milyen érzés Forma-1-es versenyautót vezetni. A Hungaroringre már sokadik alkalommal visszalátogató rendezvény keretein belül, a vállalkozó szelleműeknek lehetőségük nyílik 2002-es Jordan, 2003-as Arrows és 2004-es Renault Forma-1-es autók valamelyikének volánja mögé ülni.

Az esemény színvonalát még tovább emelik a kibővült szolgáltatások és a szélesebb autóválaszték. A még felejthetlenebb élmény érdekében idén profi Forma 1-es vezető mögött utasként is róhatja a köröket a ringen egy Spyker F1x2-es autóban.

Sétakocsikázás? Na azt azért nem.



www.pitlane.se

Elérhetőségek (magyarul is):

Tel: 0046 31 422 208 • mobil: 0046 708 274 242

web: www.pitlane.se/hu • e-mail: info@pitlane.se